

Biblioteka Główna i OINT
Politechniki Wrocławskiej



100100239069

DIE HANDELSKAMMER BRESLAU

1849-1924

J 291 m

Die Industrie- und Handelskammer Breslau
beehrt sich, die aus Anlaß ihres 75 jährigen
Bestehens herausgegebene Festschrift:

Die Handelskammer
Breslau 1849 bis 1924
ganz ergebenst zu überreichen.

Breslau, am 15. November 1924

Die Industrie- und Handelskammer.

D. C. Jinn Dr. Freymuth



ENTWURF UND AUSFÜHRUNG VON BILDHAUER PAUL SCHULZ

DIE HANDELSKAMMER BRESLAU

1849 — 1924



FESTSCHRIFT
DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER
BRESLAU
1924

KOMMISSIONSVERLAG VON TH. SCHATZKY A.-G.

1924.1334.



№ 25392.



352246 L/1

I N H A L T :


Die Handelskammer Breslau 1849—1924
von *Hermann Freymark*

Die deutsche Wirtschaft nach dem Kriege
von *Georg Gothein*

Schlesien im Rahmen der wirtschafts=
geographischen Lage Deutschlands
von *Wilhelm Volz*

Die kaufmännische Standesvertretung in
Breslau vor Begründung der Handels=
kammer von *Heinrich Wendt*


Sach= und Personenregister



Die Handelskammer Breslau
1849 — 1924

*

Von
Dr. HERMANN FREYMARK



I N H A L T :

<i>Errichtung und Ausbau der Handelskammer</i>	Seite 7
<i>Die Entwicklung von Handel, Industrie und Schifffahrt</i>	
<i>Breslaus und des Breslauer Bezirks</i>	,, 71
<i>Die Tätigkeit der Handelskammer auf dem Gebiete der</i>	
<i>Wirtschaftspolitik</i>	,, 91
<i>Außenhandel</i>	,, 96
<i>Eisenbahn</i>	,, 111
<i>Schifffahrt</i>	,, 143
<i>Verwaltungstätigkeit der Handelskammer</i>	,, 157
<i>Die Handelskammer während des Krieges</i>	,, 187
<i>Die Handelskammer nach dem Kriege</i>	,, 213

*

A B B I L D U N G E N :

<i>Das Amtsgebäude der Industrie- und Handelskammer</i>	
<i>(Neue Börse)</i>	hinter Seite 16
<i>Die früheren Präsidenten der Handelskammer</i>	,, ,, 32
<i>Der jetzige Präsident und die Vizepräsidenten</i>	,, ,, 48
<i>Geschäftsführende Beamte der Handelskammer</i>	,, ,, 64

Errichtung und Ausbau der Handelskammer.

Die Strömungen, die das öffentliche Leben Preußens beherrschten, ergriffen in den Jahren vor 1848 auch die weitesten Kreise der Kaufmannschaft und fanden u. a. in der Forderung nach kaufmännischer Selbstverwaltung Ausdruck. Diese sollte nicht nur die Regelung der inneren Angelegenheiten des Kaufmannsstandes, sondern auch ein Mitwirkungsrecht bei der Gesetzgebung umfassen. Ständig neue Nahrung erhielten diese Wünsche durch die handelspolitischen Maßnahmen, z. B. die Begründung des Zollvereins und seine weitere Entwicklung, durch die Umwälzung in den wirtschaftlichen Verhältnissen, vor allem infolge des Aufkommens der Eisenbahnen, und die Notwendigkeit der Weiterentwicklung der Handels- und Gewerbegesetzgebung. Die Staatsregierung selbst empfand angesichts des Wandels der Verhältnisse das Bedürfnis nach fortlaufender Unterrichtung über die wirtschaftliche Entwicklung durch berufene sachverständige Stellen und ging daher auf diese Wünsche bereitwillig ein, um so mehr, als darin eine Abschlagszahlung auf die politischen Forderungen erblickt werden konnte. Zwei Wege wurden zu ihrer Erfüllung beschritten.

Zunächst die Umgestaltung der alten kaufmännischen Korporationen. Nach dem in Preußen zu Beginn des 19. Jahrhunderts geltenden Rechtszustande war die Zugehörigkeit zu der kaufmännischen Korporation an Orten, wo eine solche bestand, die Voraussetzung für den Handel mit Waren und Wechseln; nur besondere Konzessionierung durch den Staat konnte von dieser Verpflichtung befreien; auch unterlagen ihr nicht die Unternehmer von Fabriken. Die Reformgesetzgebung der Jahre 1810 und 1811 führte zwar die Gewerbefreiheit durch und beseitigte auch im allgemeinen den Korporationszwang, ließ jedoch die Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts unberührt, wonach der Genuß der besonderen kaufmännischen Rechte, insbesondere der Beweiskraft der Bücher, der Wechselfähigkeit, der Geschäftsfähigkeit von Handelsbevollmächtigten, der Forderung von Zinsen und Provisionen, von der Zugehörigkeit zu der kaufmännischen Korporation, soweit eine solche am Orte bestand, abhängig war. Das Gesetz über die

KORPORATIONEN

polizeilichen Verhältnisse der Gewerbe vom 7. September 1811 (im Verfolge des Edikts vom 2. November 1810 wegen Einführung einer allgemeinen Gewerbesteuer) hielt ferner in Artikel 31 die Verpflichtung zum Eintritt in eine kaufmännische Korporation aufrecht, soweit von Landespolizei wegen in besonderen Fällen die Vereinigung der Gewerbetreibenden in einer besonderen Korporation zu einem gemeinnützigen Zwecke für nötig erachtet würde. Diese Grundsätze wurden auch von der allgemeinen Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 übernommen. Sie bestimmte in § 94, daß alle gesetzlich bestehenden Korporationen von Gewerbetreibenden vorbehaltlich einer Abänderung ihrer Satzungen fort dauern sollten. Die Befugnis zum Betrieb eines Gewerbes wurde von dem Beitritt zu einer etwa bestehenden Korporation nicht abhängig gemacht; soweit jedoch der Erwerb der kaufmännischen Rechte nach den bestehenden Vorschriften durch den Beitritt zur kaufmännischen Korporation bedingt war, sollte es dabei sein Bewenden behalten. Dem Kaufmannsstande wurde somit auch nach dem Jahre 1845 die Möglichkeit einer Selbstverwaltung und eines eigenen Lebens im Rahmen der Gewerbefreiheit gelassen und neu eröffnet, und es wurde hiervon auch in großem Maße Gebrauch gemacht. Vor allem in Berlin, Magdeburg und in den wichtigsten preußischen Ostseeplätzen wurde die Organisation der Kaufmannschaft auf der neuen Grundlage umgestaltet oder neu geschaffen.

Kennzeichnend für die Regelung im einzelnen ist die *K a u f m a n n s c h a f t v o n B e r l i n*, deren Satzung die landesherrliche Genehmigung am 2. März 1820 fand. Nach ihr umfaßte die Kaufmannschaft sämtliche Kaufleute und Gewerbetreibende, welche die durch das allgemeine Landrecht, Teil II, Titel 8, näher bestimmten *k a u f m ä n n i s c h e n R e c h t e*, namentlich in bezug auf die Glaubwürdigkeit der Bücher, Wechselfähigkeit, Geschäftsfähigkeit der Handlungsgehilfen, Zinsen und Provisionen, behalten wollten, mit der Maßgabe, daß der Genuß dieser Rechte nur durch die Aufnahme in die Korporation erlangt werden konnte und von dieser unzertrennlich war. Nur solche Handeltreibende, welche den Besitz und Gebrauch der kaufmännischen Rechte nicht zu bedürfen vermeinten, brauchten nicht der Korporation beizutreten, sondern erlangten die Befugnis zur Ausübung des Handels allein durch die Lösung des Gewerbescheines. Der *B e i t r i t t* zur Korporation stand allen Personen offen, welche Handelsgeschäfte betrieben, sofern sie großjährig und völlig verfügungsfähig waren, das Bürgerrecht erlangt hatten und den Ruf vollkommenster Unbescholtenheit besaßen. Die Verwaltung der besonderen Angelegenheiten, insbesondere auch die freie Verfügung über die Gegenstände des gemeinsamen Vermögens, wurde in die Hände einer besonderen, aus der Mitte der Korporation zu wählenden Behörde, der *Ä l t e s t e n d e r K a u f m a n n s c h a f t*, gelegt, die der Kaufmannschaft von ihrer Verwaltung jährlich Rechenschaft abzulegen hatten, im übrigen aber für ihre Beschlüsse nur der

Obrigkeit und ihrem Gewissen verantwortlich sein sollten. Der Wirkungskreis der Kaufmannschaft umfaßte die Wahrung der Interessen des Handels in allen seinen Zweigen, die öffentlichen Anstalten und Einrichtungen, welche zu ihrem Betriebe dienen, „insoweit ihr das Eigentum oder die Verwaltung derselben zukämen oder von Staats wegen übertragen würden“, das besondere Vermögen und die Rechte, welche ihr als Korporation aus Grundstücken, Kapitalien, Mobilien und Stiftungen zukämen, und die Verhältnisse der Mitglieder zu der Korporation als einem Ganzen. Namentlich gehörte dazu das Börsenhaus. Ferner erhielt die Kaufmannschaft das Recht der Wahl und Präsentation derjenigen öffentlich zum Besten des Handels angestellten Personen, deren Wahl nach dem Gewerbepolizei-Edikt vom 7. September 1811 der Kaufmannschaft beigelegt worden war oder noch eingeräumt werden sollte, wie Mäkler, Dispacheure, Güter-Bestätiger, Messer und Wäger. Eine von den Ältesten aus ihrer Mitte zu wählende Kommission erhielt vor allem die Befugnis der Regelung von Streitigkeiten in Handelsangelegenheiten, die von den Parteien freiwillig an sie gebracht, die Abfassung der Gutachten, welche von öffentlichen Behörden von der Kaufmannschaft verlangt wurden, die Vorbereitung der Materialien zu Anträgen an Behörden und die Prüfung der im Interesse des Handels öffentlich angestellten Personen. Dem Vorsteher wurde die Verantwortlichkeit dafür auferlegt, daß keine dem Landesgesetz und dem Statut entgegenstehenden Beschlüsse gefaßt würden; besonders bemerkt wurde dabei, daß hierzu, „wie sich von selbst versteht, bescheidene Vorstellungen gegen bestehende, auf den Handel Bezug und Einfluß habende Verordnungen nicht zu rechnen sind“.

Die Errichtung von kaufmännischen Korporationen beschränkte sich in der Hauptsache auf den Osten Preußens; im Westen wurde die in den linksrheinischen Gebieten aus der napoleonischen Zeit überkommene Einrichtung der Handelskammern weiter entwickelt. Hauptaufgabe der rheinischen Handelskammern war die laufende „Unterrichtung der Staatsbehörden über den Gang des Handels, des Manufakturgewerbes und der Schifffahrt und die Äußerung ihrer Ansichten über die Mittel zur Beförderung, die Hindernisse, welche der Erreichung des Zieles entgegenstehen, und die Auswege, welche sich zur Hebung darbieten.“ Die Handelskammern umfaßten Handel, Industrie und Schifffahrt. Sie waren vor allem beratende Organe der Staatsbehörden, erhielten jedoch weder weitgehende Verwaltungsbefugnisse noch Korporationsrechte. Sie gingen aus den Wahlen der Handel- und Gewerbetreibenden hervor und hatten sich, abweichend von der Regelung in Frankreich, wo mit dem Vorsitz ein Beamter betraut wurde, ihren Vorsitzenden selbst zu wählen. Auf dieser Grundlage wurde im Westen, alsbald aber auch in Mitteldeutschland, eine Reihe von Handelskammern teils umgestaltet, teils neu gegründet. Eine allgemeine Regelung des Handelskammerwesens wurde

und innen geeigneten Organisation dringender als sonst anderswo empfunden. Waren doch nicht allein die Größe Breslaus und seine Bedeutung als Handelsplatz, sondern fast noch mehr die besonderen Verhältnisse, welche das Wirtschaftsleben Breslaus beherrschten, zu berücksichtigen. Kennzeichnend hierfür sind folgende Ausführungen über die allgemeine wirtschaftliche Lage Breslaus und Schlesiens in dem ersten, nicht gedruckten Jahresbericht der Handelskammer für das Jahr 1849:

„Schlesien hat in merkantiler Beziehung eine große Vergangenheit gehabt, und Breslau, als Hauptstadt der Provinz, ist der Ort gewesen, von welchem alle Fäden eines weitverzweigten Handels ausliefen, und in den sie sämtlich wieder zurückkehrten. So vermittelte es durch fünf Jahrhunderte den Verkehr zwischen Deutschland und Polen, den Donauländern, dem südlichen Rußland, der Türkei und selbst bis Persien hin. Diesen Flor haben die Ereignisse der letzten 50 Jahre in so ungeahntem Maße zerstört, daß Breslau zurzeit ein wenig höherer Rang als der der größten Provinzial-Handelsstadt verblieben ist.

„Vor allem wirkten die handelspolitischen Systeme, denen Rußland und Osterreich in ihren Staaten Geltung gaben, auf Breslaus Handelsgröße höchst verderblich ein. Die Vorteile, welche die Gründung des Zollvereins mit sich führte, konnten Schlesien aber umso weniger entschädigen, da dasselbe seitdem überall die Konkurrenz des gewerbereichen und noch dazu in bezug auf die südlichen Zollvereinsstaaten günstiger gelegenen Sachsens zu bestehen hatte.

„Höchst empfindlich wurde Breslau aber von dem Aufblühen Triest's berührt, welches im Besitze vieler natürlicher Vorteile und von dem österreichischen Gouvernement behufs seiner merkantilen Entfaltung kräftigst gestützt, mit hiesiger Stadt in eine starke, leider meistens allzu siegreiche Konkurrenz getreten ist.

„Einen großen Verlust erlitt Breslau ferner durch die Einverleibung Krakaus in die österreichische Monarchie, ein Ereignis, dessen Verderblichkeit für die ganze gewerbliche Tätigkeit Schlesiens schwer empfunden wird.

„Endlich vermochte sich Breslau den Einflüssen der durch die Fortschritte des menschlichen Wissens und Könnens inzwischen ganz veränderten Verkehrsverhältnisse nicht zu entziehen. Diese haben fast alle Binnenstädte, deren Geschäftsleben nicht eine ausgedehnte eigene Industrie zur Basis hat, mehr oder weniger hart betroffen. Denn während früherhin eine Hauptrichtung der Geschäftstätigkeit in diesen Städten in der Vermittelung des Warenaustausches zwischen den Küstenplätzen und dem Binnenlande lag, geht seit der erstaunenswerten Ausbildung des Eisenbahn- und Telegraphensystems die ganze Tendenz des Kaufmanns dahin, in weitestem Umfange direkte Handelsverbindungen anzuknüpfen, — ein Streben, das durch die Geneigtheit der miteinander verbundenen Eisenbahngesellschaften, für den Transitverkehr ermäßigte Frachtgütertarife zu stellen, sehr begünstigt wird.

„Hiernach ist Breslau der Stapelplatz eines großen Teils der Produkte und Fabrikate der Provinz geblieben, deren Absatz es vermittelt. Es versorgt ferner, wiewohl erwähnenswerth in sich stets minderndem Umfange, die Provinz mit Kolonialwaren und sonstigen über die Hafenstädte bezogenen Artikeln. Endlich setzt es der gleichen Waren nach den Grenzdistrikten Mährens, Böhmens, Galiziens und Russisch=Polens insoweit ab, als ihm die Konkurrenz der jenseitigen Handelsstädte und namentlich Triest's freie Bewegung gestattet.

„Dem Aufblühen von Triest waren und sind leider die im Zollvereinsgebiete bestehenden Ausgangs- und Durchgangszölle sehr förderlich. Wir würden mit einiger Ausführlichkeit auf die großen Nachteile eingehen, welche diese Zölle unserem Transithandel bringen, wenn wir nicht aus den Vorlagen, welche ein Hohes Ministerium den zur Vorberatung des Zollvereinstarifs in Berlin versammelten Sachverständigen gemacht hat, die bestimmte Absicht ersehen möchten, diesen unseren Beschwerden, denen wir öfters Worte gegeben haben, nach Möglichkeit abzuhelpen. Wir begnügen uns deshalb hier, nur des im Verhältnisse zum Werte der Ware in Wahrheit sehr hohen Ausfuhrzolles von Farbehölzern, welcher 10 Silbergroschen pro Zentner beträgt, zu erwähnen. Wie hemmend dieser Zoll für das Exportgeschäft sein muß, geht aus der einfachen Betrachtung hervor, daß 10 Silbergroschen pro Zentner eine Landfracht für etwa 20 Meilen repräsentieren und daher beim Wegfalle dieses Zolles der diesseitige Kaufmann imstande wäre, die Ware 20 Meilen tiefer in das jenseitige Gebiet abzusetzen, als bisher möglich gewesen ist, und hierdurch mit Zurückdrängung Triest's ein bei weitem umfänglicheres Geschäft zu machen. Außerdem soll in diesem Betracht hier nur noch des Durchgangszolles auf Heringe gedacht werden, der in seiner Höhe von 1 r. pro Tonne geradezu den Absatz nach Osterreich hindert, welches sich zudem diese Ware auf anderem Wege zu verschaffen vermag.

„Es ist hier auch der Ort, mit wenigen Worten auf ein anderes Verhältnis einzugehen, welches ebenfalls das hiesige Transitgeschäft sehr verkümmert. Wir haben die Elbzölle im Sinne, welche bekanntlich mit die Durchfuhrzölle vertreten. Seitdem jene bei diversen Artikeln, als Heringen, Farbehölzern, Palmöl, Soda usw., auf den fünften Teil des Normalsatzes herabgesetzt worden sind, während für die auf sonstigen Wegen exportierten gedachten Gegenstände die früheren Durchfuhr-, resp. Ausfuhrzölle bestehen blieben, hat das hiesige nach Böhmen betriebene Exportgeschäft namentlich in Heringen und Farbehölzern große Einbuße erlitten.

„Erfreulich ist es uns gewesen, daß wir aus den, den in Berlin gegenwärtig versammelten Sachverständigen gemachten Vorlagen die Geneigtheit eines Hohen Ministerii haben ersehen können, auch die Beseitigung dieser Mißstände zu veranlassen. Wir geben uns gleichzeitig der Hoffnung hin, Hochdasselbe werde das Bedürfnis einer völligen Abschaffung der Elbzölle nicht aus dem Auge verlieren

und zunächst auf deren möglichste Ermäßigung hinwirken. In bezug auf manche Artikel lastet der gegenwärtige Elbzoll sehr schwer auf der industriellen Tätigkeit der Provinz. Wir erwähnen hier nur den Zink, welcher 6 Silbergroschen $8\frac{3}{4}$ Pfg. pro Zentner an Elbzoll zu tragen hat. Bemerkenswert mag noch werden, daß dieses Metall für gewöhnliche Jahre der einzige Exportartikel Schlesiens ist, der in großen Massen in Hamburg einen Markt hat. Hindern nun die erwähnten Zölle, wie dies vielfach der Fall ist, seinen Transport dorthin, so tritt für die Wasserkommunikation Stromabwärts zwischen hier und Hamburg Ladungsmangel ein, und es wird unmöglich, eine regelmäßige und billige Wasserverbindung, welche für beide Orte von so großer Wichtigkeit ist, zu unterhalten.

„Hier müssen wir denn auch wieder auf die für das materielle Gedeihen der Provinz durchaus notwendige Regulierung der Oder hinweisen. Die näheren, diese Angelegenheit betreffenden Verhältnisse sind einem Hohen Ministerium in Denkschriften und sonstigen Darlegungen mehrfach unterbreitet worden, und halten wir uns hierdurch, sowie durch die erfreuliche Gewißheit, wie Hochdasselbe den nächsten Kammer Vorlagen in betreff der Regulierung des Flusses zu machen im Sinne habe, überhoben, auf die Sache hier weiter einzugehen. Nur mögen wir nicht unerwähnt lassen, wie traurige Erfahrungen in diesem Frühjahr es bestätigt haben, daß die zahlreichen Dammbüche und Überschwemmungen gerade an den am meisten versandeten Strecken der Oder vorgekommen sind, während überall da, wo bereits wirksame Flußeinschränkungswerke vorhanden sind, Kalamitäten der gedachten Art gar nicht stattgefunden haben.

„Schließlich kommen wie hier noch einmal auf den Transit-Tarif zurück, welchen die Berlin-Hamburger und Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft für alle Güter vereinbart haben, welche zum Export in das Ausland den Eisenbahnen übergeben werden. Die erheblich niedrigeren Festsetzungen dieses Tarifs gegen die gewöhnlichen Eisenbahnfrachtsätze haben nun zur Folge, daß der hiesige Platz noch mehr, als bereits durch die oben geschilderten Ereignisse geschehen, aus der Rolle, welche er bisher als Vermittler der Handelsbewegung zwischen dem Norden und Süden eingenommen, verdrängt wird. Unsere Anträge auf Beseitigung dieses Mißstandes haben weder bei einem Hohen Ministerium, noch bei den betreffenden Eisenbahndirektionen einen Erfolg gehabt. Wir können der Ansicht dieser, daß ihnen durch Maßnahmen der gedachten Art der bisherige, durch die bald ins Leben tretende Prag—Dresdner Bahn sehr bedrohte Frachtverkehr erhalten werden dürfte, durchaus nicht beistimmen. Denn hat erst Breslau aufgehört, für diesen Verkehr der Hauptvermittler zu sein, so wird es jener konkurrierenden Bahn umso leichter werden, denselben an sich zu ziehen.“

Auch das Bedürfnis nach kaufmännischer Selbstverwaltung, insbesondere was die Unterhaltung der im Aufblühen begriffenen Börse, die Bestellung der Hilfspersonen des Handels und die sonstigen, den Korporationen zuerkannten Befugnissen anlangt, war an einem Platze wie Breslau besonders dringend. Auch auf die Möglichkeit der

Förderung der sozialen und genossenschaftlichen Interessen, der Regelung der Aufnahme-, Ausbildungs- und Entlassungsverhältnisse der Handlungslehrlinge und -Gehilfen, der Fortbildung der Angestellten, und der Gründung von Hilfs- und Unterstützungskassen wurde bei den Verhandlungen besonderer Wert gelegt.

In Breslau bestand von altersher eine Korporation der Kaufmannschaft, die Mitte des 19. Jahrhunderts etwa den fünften Teil der in Frage kommenden Handel- und Gewerbetreibenden Breslaus umfaßte. Sie eröffnete jedoch den Beitritt nicht allen Handel- und Gewerbetreibenden, machte ihn vielmehr von bestimmten, bei einem großen Teil der Kaufmannschaft nicht gegebenen Voraussetzungen abhängig und war in Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse nicht geneigt, ihre Organisation etwa nach dem Berliner Vorbilde zu einer Vereinigung sämtlicher Handel- und Gewerbetreibenden Breslaus umzugestalten. Zwar wurde auch aus den Kreisen der Nichtmitglieder wiederholt anerkannt, daß sie die allgemeinen Interessen der Kaufmannschaft sachgemäß verträte und an ihren Beratungen auch Vertreter der nicht rezipierten Kaufleute mitwirken ließe, doch wurde die von freiem Ermessen abhängige Hinzuziehung bei der Schwierigkeit der Verhältnisse nicht als ausreichend angesehen und für alle Handel- und Gewerbetreibenden das Recht der Mitwirkung bei der Regelung der kaufmännischen Angelegenheiten gefordert. Die wiederholten Verhandlungen wegen Umgestaltung der alten Korporation zu einer allgemeinen Korporation entsprechend den neuen gesetzlichen Bestimmungen blieben ergebnislos, und die Vertreter der Korporation erklärten schließlich, für diese lieber auf die Ausübung der den Korporationen durch Gesetz zuerkannten Befugnisse verzichten, als in die Umwandlung ihrer Körperschaft einwilligen zu wollen.

PROVISORISCHE
HANDELS=
KAMMER

So blieben nur zwei Wege offen: Entweder die Begründung einer neuen allgemeinen Korporation, auf welche die öffentlichen Rechte der alten Korporation überzugehen hätten, oder einer Handelskammer. Die Stimmung in der Kaufmannschaft scheint dem ersteren Plane zugeneigt zu haben, zumal die Verwaltungsbefugnisse der Korporationen ausgedehnter waren, als die der Handelskammern, auch bei der Korporation eine engere Verbindung mit der Kaufmannschaft eher gesichert erschien, als bei der Handelskammer. Die Regierung begünstigte jedoch seit Beginn der 40er Jahre die Begründung von Handelskammern, und so fiel die Entscheidung schließlich auch in Breslau für diese. Man verkannte dabei nicht

die Mängel, die der Handelskammerorganisation angesichts der in Breslau in Aussicht stehenden Aufgaben anhafteten, hoffte aber eine Erweiterung der im Handelskammergesetz vom 11. Februar 1848 festgelegten Rechte erreichen zu können. So erfolgte denn die Wahl der provisorischen Handelskammer am 30. und 31. Mai 1848. Aus ihr gingen folgende Kaufleute als Mitglieder hervor: Th. Molinari (gewählt mit 445 Stimmen), L. Eichborn (434), C. Credner (418), C. A. Milde (417), Fr. Klocke (411), C. G. Kopisch (240), Dr. Friedenthal (227), E. Heimann (252), M. Landsberger (235), M. Schreiber (223), B. Lasker (230), J. Friedenthal (210), S. Goldschmidt (202), S. Hahn (184), S. Schletter (182); die beiden zuletzt genannten Mitglieder lehnten die Wahl ab, und es wurden für sie gewählt: G. Liebich und C. F. Poser. Als Stellvertreter wurden gewählt: B. Beyersdorff, D. Gordan, F. W. Grund, L. Heyne, Joseph Hoffmann, B. Laßwitz, H. A. Schneider, E. Worthmann.

Die provisorische Handelskammer konstituierte sich am 13. Juni 1848 und wählte zum Präsidenten *Theodor Molinari* und zu seinem Stellvertreter *C. A. Milde*. Zum Syndikus wurde Justizrat *Graeff*, zum Sekretär Referendar *Simson* gewählt.

Die Hoffnungen, im Rahmen einer besonderen Satzung weitergehende Rechte, als den Handelskammern durch das Gesetz vom 11. Februar 1848 zuerkannt waren, zu erhalten, waren trügerisch. Die Genehmigung zu dem von der provisorischen Handelskammer vorgelegten Entwurf wurde in Rücksicht auf völlige Gleichmäßigkeit in der Organisation der einzelnen Handelskammern nicht erteilt; es wurde in dem Allerhöchsten Erlaß vom 30. Mai 1849, der die Errichtung einer Handelskammer genehmigte, bestimmt, daß die Vorschriften des Gesetzes vom 11. Februar 1848 auf sie Anwendung zu finden hätten; gleichzeitig wurde die Zahl der Mitglieder auf 15 und die der Stellvertreter auf 9 festgesetzt. Demgemäß war eine Neuwahl erforderlich, die folgendes Ergebnis hatte: Gewählt wurden als ordentliche Mitglieder: Th. Molinari, Fr. Klocke, J. A. Franck, C. Credner, Joseph Hoffmann, C. Milde, B. Lasker, M. Landsberg, Dr. Friedenthal, S. Goldschmidt, J. Friedenthal, G. Liebich, E. Heimann, C. Krull (die Wahl von Busch wurde nicht bestätigt, da bei ihm die gesetzlichen Vorbedingungen nicht erfüllt waren); als stellvertretende Mitglieder: D. Gordan, B. Beyersdorff, H. Eppenstein, L. Gierth, A. Haase, G. A. Baier, H. Schlarbaum, R. Sturm und Pleßner, der jedoch die Wahl ablehnte.

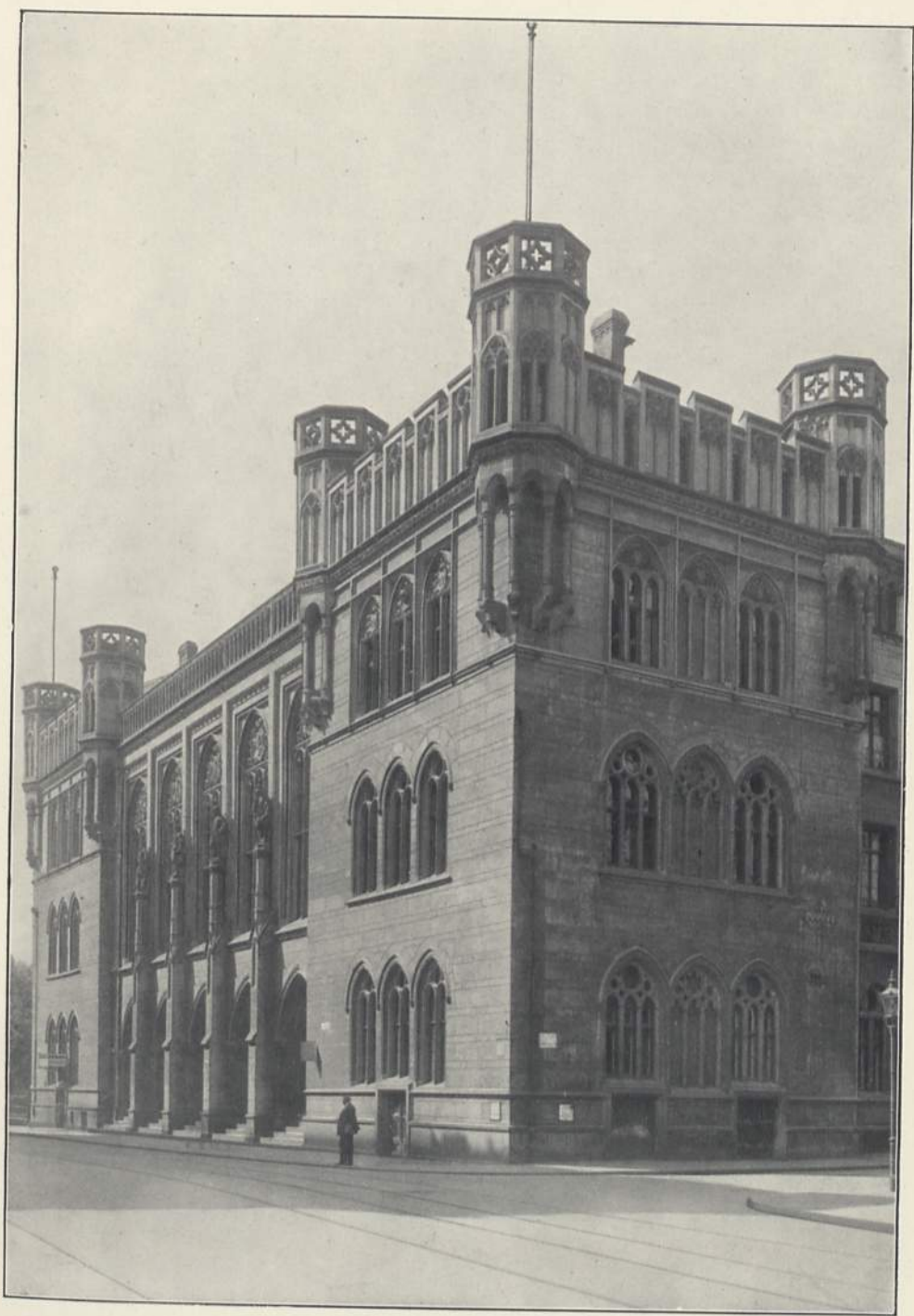
ERRICHTUNG DER
HANDELS=
KAMMER

Die Handelskammer konstituierte sich in der Sitzung vom 2. Juli 1849 und wählte zum Präsidenten Theodor Molinari und zu seinem Stellvertreter Fr. Klocke. Zum Sekretär wurde Referendar Simson gewählt.

AUFGABENKREIS

Die provisorische Handelskammer und im weiteren Verlauf die Handelskammer selbst übernahm alsbald nach ihrer Errichtung alle Pflichten, welche den Handelskammern durch Gesetz auferlegt waren, und hielt sich darüber hinaus in Übereinstimmung mit allen beteiligten Stellen auch zur Wahrnehmung und Ausübung der Rechte befugt, welche zwar nicht den Handelskammern, wohl aber den Korporationen zugewiesen waren. Die Ältesten der Korporation der Breslauer Kaufmannschaft hatten für diese bereits im Jahre 1848 die Erklärung abgegeben, daß sie den Charakter einer gewerblichen Korporation verloren habe, die Ausübung der den Korporationen durch Gesetz zugewiesenen gewerblichen Rechte aufgabe und diese der Handelskammer überlasse. Auch die Breslauer Regierung stellte in einem Bescheide vom 10. September 1851 an den Bankier E. Heimann fest, daß die dem Handelsstand obliegenden Funktionen auf die Handelskammer übergegangen seien.

Unter den von der Handelskammer übernommenen Selbstverwaltungsangelegenheiten des Handelsstandes stand die Verwaltung der Börse an erster Stelle. Die Handelskammer setzte die Bedingungen für die Teilnahme an den allgemeinen Börsenversammlungen fest und ernannte die Mitglieder der Börsenkommission, der neben der Aufrechterhaltung der Ordnung die Feststellung der Kurse und Preise, nach wenigen Jahren auch die Funktionen eines Schiedsgerichts übertragen wurden. Die gesamte Verwaltung der Börse, einschließlich der Anstellung des Personals und der Einziehung der Beiträge, wurde von der Handelskammer wahrgenommen und bildete einen Teil ihrer Tätigkeit, wie auch die aufkommenden Beiträge in ihre Kasse flossen. Die Handelskammer führte mithin nicht allein die Aufsicht über die Börse, die nach dem Handelskammergesetz ihr übertragen werden konnte, sondern wurde gleichzeitig Trägerin und Unternehmerin. In gleicher Weise erachtete sie die Regelung der Verhältnisse des Produktemarktes als zu ihren Obliegenheiten gehörig und setzte zu diesem Zwecke eine besondere Kommission ein, der die Aufrechterhaltung der Ordnung und die Notierung der Preise übertragen wurde. Weiter übernahm sie die Entgegennahme, Bekanntgabe und Aufbewahrung der Anzeigen über Erteilung und Zurücknahme von Prokuren und über Sozietäten, die



AMTSGEBAUDE DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER („NEUE BORSE“)

Ausstellung von kaufmännischen Attesten, die Erteilung von Auskünften an die Behörden hierüber, sowie die Wahl der von den Korporationen zu bestellenden kaufmännischen Sachverständigen. Diese Ausdehnung ihrer Tätigkeit wurde von den Behörden anfangs zwar nicht beanstandet, vielmehr stillschweigend gutgeheißen; es tauchten jedoch bald Zweifel auf, ob solche Maßnahmen, die im Handelskammergesetz keine Grundlage hatten und der Kammer nicht besonders übertragen waren, sich auf gesichertem Rechtsboden bewegten und nicht gelegentlich zu Schwierigkeiten führen könnten. Tatsächlich blieben solche im Laufe der Zeit nicht aus. So wurde in einer Prozeßsache die Befugnis der Handelskammer zur Notierung der Preise und Kurse und im weiteren Verfolge die Richtigkeit der mitgeteilten Kurse beanstandet; das Stadtgericht ersuchte die Handelskammer um Äußerung über ihre Berechtigung zur Verwaltung und Beaufsichtigung der Börse und forderte wiederholt die Einreichung der bezüglichen Unterlagen. Auch hinsichtlich der Entgegennahme der Bestellung von Prokuren wies das Königliche Appellationsgericht die Regierung gelegentlich darauf hin, daß die Handelskammer zur Führung der Listen der kaufmännischen Handlungen nicht befugt sei; nach dem Gesetz vom 11. Februar 1848 sei die Handelskammer lediglich eine begutachtende Behörde, welcher zwar zugleich die Beaufsichtigung der auf Handel und Gewerbe bezughabenden öffentlichen Anstalten übertragen werden könne, keineswegs aber könne sie die in den Gesetzen den kaufmännischen Korporationen beigelegten Aufgaben und Befugnisse ausüben. Die Klärung dieser rechtlichen Verhältnisse war somit ein unbedingtes Erfordernis.

Noch größere Schwierigkeiten ergaben sich daraus, daß die Handelskammer der Rechte einer juristischen Person ermangelte und kein Rechtsträger für den Erwerb von Vermögensstücken vorhanden war. Das zeigte sich zunächst bei der Börse, die anfänglich in den früheren Räumen in dem Gebäude der Korporation, der „Alten Börse“, weiter abgehalten wurde. Im Jahre 1851 kam es zu einem Konflikt, in dessen Verlauf ein Teil der Börsenbesucher eine eigene Börse zu errichten versuchte. Die Handelskammer vermochte den Streit bald zu schlichten und verlegte die Börse in private Räume, und zwar in das „Café Restaurant“ in der Karlsstraße. Diese Regelung konnte nur vorübergehend gelten und war für die Dauer unerträglich und der Kaufmannschaft unwürdig. Es bestand die Notwendigkeit, ein eigenes Börsengebäude zu

errichten, doch war die Handelskammer bei der ganzen Sachlage dazu außerstande.

Auch die Übernahme anderer Einrichtungen zum Zwecke der Förderung des Handelsverkehrs wurde dringend gewünscht. So wurde die Errichtung einer Getreidemarkthalle, der Erwerb des Königlichen Packhofes, die Schaffung einer Umladestelle auf dem Grundstück der früheren Zuckerraffinerie in der Werderstraße und die Errichtung eines Umschlagplatzes an der unteren Oder mit Gleisanschluß eingehend erörtert; die Handelskammer mußte jedoch schließlich bei der Rechtslage ihre Absichten, die Ausführung aller solchen Projekte selbst in die Hand zu nehmen, fallen lassen. Selbst die Übernahme der Regulierung des Oderstromes wurde in Erwägung gezogen; doch mußte der Plan, ebenso wie die von der Regierung angeregte Beteiligung an ihr sowie an anderen großen Kulturwerken aufgegeben werden.

Auch hinsichtlich der Bestellung der Hilfspersonen des Handels genügten die der Handelskammer zugesprochenen, hinter den Rechten der Korporationen zurückbleibenden Befugnisse nicht den Ansprüchen des Verkehrs. Selbst die Errichtung eines Handelsgerichtes stand mit der Frage der Zuständigkeit der amtlichen Handelsvertretung in einem gewissen Zusammenhange, und ihre als überaus dringlich erachtete Verfolgung wurde von der Handelskammer zurückgestellt, bis die Befugnisse der amtlichen Handelsvertretung neu geregelt seien.

VERLANGEN
NACH
ERWEITERTEN
BEFUGNISSEN

So wurde die Forderung nach der Erlangung einer vollen Selbstverwaltung auf allen Gebieten kaufmännischer Interessen lange Jahre hindurch das Ziel der Arbeiten der Handelskammer. Sie wurde unter der Führung eines Theodor Molinari, der die Schriftstücke vielfach selbst entwarf und mitunter auch mit besonderem Beisprechen versah, mit größter Zähigkeit verfolgt. Jede Erschwerung der Breslauer Handels- und Verkehrsverhältnisse, die mit der Frage irgendwie zusammenhing, nahm die Handelskammer zum Anlaß, ihre Anträge zu wiederholen, und es verging bis Ende der 50er Jahre kaum ein Jahr, in dem die Handelskammer ihre Anträge nicht immer wieder von neuem einmal oder mehrfach vorgebracht hätte. Bald wurde die Errichtung einer mit der Handelskammer in engster Verbindung stehenden allgemeinen Korporation beantragt, und die Handelskammer erklärte sich, falls gegen das Nebeneinanderstehen beider Körper-

.....

schaften Bedenken obwalten sollten, sogar zur Auflösung bereit; bald wurde um die Gewährung von Korporationsrechten an die Handelskammer und deren Betrauung mit den den Korporationen gesetzlich zustehenden Befugnissen nachgesucht.

An erster Stelle wurde die Genehmigung einer allgemeinen Korporation angestrebt. Im Einvernehmen mit der Handelskammer sprach sich am 3. Juli 1849 die Generalversammlung der Kaufleute Lit. A in diesem Sinne aus. Der Entwurf einer Satzung der Korporation der Breslauer Kaufmannschaft wurde dem Magistrat mit eingehender Begründung am 23. Juli 1850 mit dem Ersuchen um Herbeiführung der Genehmigung vorgelegt. Zweck und Befugnisse der Korporation wurden folgendermaßen umschrieben:

§ 7.

Der allgemeine Zweck der Errichtung der Korporation liegt in der Förderung der gewerblichen und genossenschaftlichen Interessen des Handels- und Industrie=standes der Stadt Breslau, sowie in der Ausübung derjenigen Befugnisse, welche die Gesetze den kaufmännischen Korporationen beilegen.

§ 8.

In gewerblicher Beziehung wird insbesondere die Wirksamkeit des Vereins sich erstrecken:

1. auf Errichtung und Beaufsichtigung der öffentlichen Anstalten und Einrichtungen, welche auf den kaufmännischen Gewerbebetrieb Bezug haben,
2. auf die Leitung und Überwachung der öffentlichen Börsen=Versammlungen und des Kurswesens, die Wahl der Börsen=Kommissarien und Normierung ihrer Funktionen,
3. auf die Regelung der Aufnahme und Ausbildungsverhältnisse von Gehilfen und Lehrlingen,
4. auf die Errichtung eines zur Schlichtung von Streitigkeiten in Handels=angelegenheiten, sowie außergerichtlichen Regulierung von Fallimenten bestimmten Schiedsgerichtes.

§ 9.

Zur Förderung der genossenschaftlichen und sozialen Interessen wird die Tätigkeit der Korporation gerichtet sein:

1. auf die Aufrechterhaltung der kaufmännischen Ehre,
2. auf die Gründung von Kranken=, Hilfs= und Unterstützungskassen,
3. auf die Fürsorge für die Witwen und für die Erziehung der Waisen der Korporationsgenossen,
4. auf die Verwaltung der Stiftungen und Kapitalien, welche zu gewerblichen und milden Zwecken bestimmt, und deren Verwaltung der Korporation von den Stiftern und Geschenkgebern übertragen wird.

§ 10.

Es werden der Korporation diejenigen Rechte und Befugnisse beigelegt, welche die Gesetze den Kaufmannschaften gewähren, insbesondere:

1. Entgegennahme und Aufbewahrung der Bekanntmachungen über Errichtung, Abänderung und Aufhebung von Handlungen, Handelsfirmen und Handelssozietäten und Erteilung der hierauf bezüglichen Atteste,
2. Aufbewahrung der Prokuren,
3. Wahl der Mäkler, Sensale, Güterbestätiger und sonstiger beim Handel mit öffentlicher Autorität tätiger Personen in Gemäßheit der §§ 110 bis 116 des Ediktes vom 7. September 1811,
4. Wahl der gerichtlichen, ein für alle Mal anzustellenden Sachverständigen,
5. Erteilung von Gutachten auf die Aufforderung der Gerichtsbehörden.

Der Magistrat befürwortete die Vorstellung. Die Regierung erteilte jedoch nach wiederholten Erinnerungen unter dem 2. September 1852 einen abschlägigen Bescheid. „Mit Bezug darauf, daß seit Errichtung der Handelskammer das Organ zur Wahrnehmung der Förderung der allgemeinen Handelsinteressen geschaffen ist, hat das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten im wesentlichen ein Bedürfnis zu der beantragten Errichtung einer allgemeinen kaufmännischen Korporation für Breslau nicht anerkannt“. Den vorgetragene n Übelständen könne auch auf anderem Wege abgeholfen werden. Auch stünden der Errichtung einer allgemeinen kaufmännischen Korporation neben der Handelskammer und neben der schon rezipierten Kaufmannschaft Bedenken entgegen.

Von den weiteren Vorstellungen ist vor allem ein Antrag der Handelskammer vom Mai 1857 an das Handelsministerium bemerkenswert. Er empfahl, der Breslauer Handelskammer den größeren Teil der Provinz zuzuweisen und neben ihr für Breslau eine Korporation zu genehmigen. Aufgabe der Korporation würde es sein, die gemeinschaftlichen kommerziellen Angelegenheiten des Platzes, soweit sie lokaler Natur seien, tunlichst selbständig zu verwalten. Die Handelskammer fände dagegen ihren Beruf darin, gleichsam als technisches Hilfsorgan der Staatsregierung in Handels- und Industrieangelegenheiten des Landes zu berichten.

Die allgemeinen Gesichtspunkte der Anträge sind von solchem Interesse, daß sie im folgenden mitgeteilt seien:

„Durch den allerhöchsten Erlaß vom 30. 3. 1849 ist für den Bezirk der Stadt Breslau die hier noch in diesem Umfange befindliche Handelskammer in das Leben gerufen. Außerdem bestehen zurzeit noch in der Provinz Schlesien zufolge

des allerhöchsten Erlasses vom 16. 3. 1849 die Handelskammer für die Kreise Reichenbach, Schweidnitz und Waldenburg, zufolge der allerhöchsten beiden Erlasse vom 30. Juli 1849 die Handelskammern zu Hirschberg für die Kreise Hirschberg und Schönau und zu Landeshut für den Kreis Landeshut und zufolge des allerhöchsten Erlasses vom 19. 11. 1849 die Handelskammer für die Stadt und den Kreis Görlitz. Dagegen sind die früher in der Provinz bestandenen Handelskammern für die Kreise Glatz und Habelschwerdt und für die Kreise Liegnitz, Lüben, Jauer und Goldberg=Haynau wieder aufgelöst worden.

„So sehr wir nun unsererseits fühlen, welche eine Erhöhung der Arbeitslast mit der Vergrößerung des bisher von uns vertretenen Bezirks unzertrennlich verbunden ist, so halten wir dieselbe doch im Interesse der provinziellen Industrie für höchst wünschenswert. Wir glauben, daß selbst die bereits gemachten Erfahrungen bei uns sowohl als in den Nachbarländern, in denen die Einrichtung der Handelskammern besteht, entschieden darauf hinweisen. Wir sind endlich der Überzeugung, daß bei erweiterten Bezirken der Wert der von den Handelskammern erforderten Arbeiten sich erhöhen würde, daß ein innigeres Zusammenwirken mit den Kgl. Provinzial=Verwaltungsbehörden die Möglichkeit zur Gewinnung größerer Fonds und die einer erheblichen Herabsetzung der Beiträge die Folgen sein würden.

„Wir erlauben uns, dies alles folgendermaßen näher zu motivieren:

„Im Interesse der provinziellen Industrie erscheint eine solche Vergrößerung höchst wünschenswert, weil Breslau mehr wie andere Provinzial=Hauptstädte der Mittel= und Durchgangspunkt sowohl des Handels mit den Rohmaterialien, Hilfsfabrikaten, Werkzeugen und sonstigen Hilfsmitteln ist, welcher jene bedürfen, weil Breslau der Zentralpunkt des schlesischen Eisenbahnsystems und kraft dessen und der Oderschiffahrt der Zentralpunkt des schlesischen Güterverkehrs ist, und weil seine Kaufleute, wenn auch in einzelnen Branchen weniger als früher, so doch in anderen, neuerdings erst lebhafter ausgebildeten, fast ausschließlich das Exportgeschäft der provinziellen Fabrikate in der Hand haben. Auf der anderen Seite bedürfen gerade unsere Industrien einer lebendigen und nachhaltigen Vertretung; sie sehnen sich, die alten Handelsstraßen nach dem Orient lebhafter und sicherer benutzen zu können, als früher. Sie wünschen mit den Fortschritten in der Ausbildung der Verträge zwischen dem Zollverband und Österreich einen derselben parallel gehenden Einfluß auf die Kronlande des letzteren Staats zu gewinnen, und sie können die Hoffnung nicht aufgeben, daß die russisch=polnische Grenze wieder eröffnet wird, und daß eine weise Gesetzgebung und sichere Verwaltung des russischen Reiches ihnen den Absatz ihrer Erzeugnisse dahin erschließen wird. Außerdem handelt es sich gerade in Schlesien noch darum, für die materielle und moralische Bildung der Arbeiter zu sorgen, Hilfs= und Krankenkassen zu bilden und ein korporatives Element für die arbeitenden Klassen zu schaffen. Diese Wünsche, Hoffnungen und Bestrebungen bedürfen der Pfllege. Das nächste dazu dem Gesetz nach berufene Organ sind die

Handelskammern. Ganz Oberschlesien mit seinen reichen Kohlen-, bergmännischen und Hüttenindustrien und sonstigen Fabrikanlagen besitzt keine Handelskammer. Freilich hat dort kein Bezirk auf die Errichtung einer solchen angetragen, aber diese Unterlassung ist wohl erklärlich, wenn man bedenkt, daß jener große Landstrich nur kleine Städte besitzt, und daß die industriellen Anlagen weniger in diesen oder in deren unmittelbarer Nähe als vielmehr weit und breit zerstreut liegen. Diese Industrieanlagen haben in Oberschlesien keinen Mittelpunkt, aber mit Breslau stehen sie alle in sehr naher geschäftlicher Verbindung. Ebenso wie Oberschlesien entbehrt einer solchen Vertretung die einer erheblichen industriellen Entwicklung entgegengehende Grafschaft Glatz und viele andere Kreise der Provinz. Zu wenig vertraut mit den einzelnen Vorgängen, welche die Aufhebung der Handelskammern für die Kreise Glatz=Habelschwerdt und Liegnitz=Lüben=Jauer=Goldberg=Haynau herbeigeführt haben, glauben wir doch, daß es der hohen Staatsregierung nicht entgangen sein wird, daß der hauptsächlichste, vielleicht nur äußerlich nicht direkt hervorgetretene Grund aus den engen Grenzen der Bezirke abzuleiten ist. Handel und Industrie treten in den einzelnen positiven Erscheinungen ihrer Hauptträger immer als rein egoistische Bestrebungen auf. Ihre Veredelung zu gemeinnützigen Elementen des gesellschaftlichen Lebens erhalten sie nur selten und fast zufällig in einzelnen Erscheinungen, aber immer in der Summation der verschiedenen Bestrebungen, immer durch die Abreibung derselben gegeneinander. Sie werden darum, in größeren Bezirken zusammenwirkend, eine größere Freiheit der Anschauungen der einzelnen Träger herbeiführen. In den großen Bezirken der Handelskammern des österreichischen Kaiserstaates, namentlich in den vorzugsweise der deutschen Nationalität angehörenden Kronländern desselben, hat sich dies bis zur Evidenz herausgestellt.

„Aus dem gleichen Grunde würde sich der Wert der von den Handelskammern erforderten Arbeiten erhöhen. Der größere Bezirk würde nicht bloß auf die Freiheit der Anschauungen günstig wirken, nicht bloß darauf, daß die Interessen des einzelnen Hauses, der einzelnen Geschäftsbranche, der lokalen Industrie allein maßgebend auf das Urteil wirken, er würde in weiterer Folge auch bereichernd zurückwirken auf die Kenntnisse und Erfahrungen der Einzelnen, die den Unternehmungen zugrunde liegenden geistigen Triebkräfte steigern und ihnen eine größere Zähigkeit geben.

„Wird aber so eine größere Freiheit der Anschauungen gewonnen, lernt das rein egoistische Interesse sich mehr unterordnen unter die Summe der allgemeinen Interessen, so wird auch das Vertrauen der Königlichen Verwaltungsbehörden zu den Handelskammern wachsen. Die Ersteren werden aufhören, in den Anträgen und Wünschen der letzteren nur die Ausdrücke rein egoistischer Bestrebungen zu sehen, und der gegenseitige Verkehr muß darum an Achtung und Würde gewinnen, so daß die Grundlage eines gemeinschaftlichen, gewiß nach allen Seiten hin wohlthätigen Zusammenwirkens erreicht scheint.

„Endlich aber macht die Größe des Bezirkes die Zurückführung der Beiträge zu den Kosten der Handelskammern auf einen kaum fühlbaren Betrag selbst dann möglich, wenn der Etat eine in jedem Fall wünschenswerte Erhöhung erfährt. Denn nicht immer wird die Anwesenheit der nicht am Sitze der Handelskammer wohnhaften Mitglieder derselben erforderlich sein. In vielen Fällen kann die Korrespondenz aushelfen, in anderen wird es genügen, wenn die auswärts nahe Zusammenwohnenden zusammentreten, so daß Reisekosten und Diäten erspart werden. Eine Erhöhung des Etats aber wird — von der Gründung eines korporativen Vermögens kann bei der Zusammensetzung der Handelskammern nicht die Rede sein, — die Mittel zu einer freieren Bewegung gewähren; es wird verhütet werden, was vorgekommen ist, daß Streit über Portoausgaben entsteht, daß Petitionen über Erweiterung der Portofreiheit erlassen werden, es wird möglich werden, daß die Handelskammern in einzelnen Fällen es nicht nötig haben, bei den Kaufleuten ihres Bezirks außerordentliche Beiträge sammeln zu müssen, wie es vorgekommen ist; sie werden dann imstande sein, wenn einmal höheren Orts Aufrufe an sie ergehen, einem allgemeinen der Industrie und dem Handel nützlichen Institute ihre materielle Teilnahme zu gewähren, bereitwillig zu folgen. Namentlich ist es dann auch eher möglich, den statistischen Teil ihrer Aufgabe weiter auszubilden und auf diesem Gebiete so große und allgemein wichtige Arbeiten liefern, wie sie z. B. die Handelskammern für die Erzherzogtümer Ober- und Nieder-Osterreich und für Brünn bereits geliefert haben. In zweiter Linie aber wird jedenfalls durch die Bildung größerer Bezirke für die Handelskammern die Bildung der Bezirke für die künftigen Handelsgerichte wesentlich erleichtert werden.

„Speziell für die Handelskammer in Breslau ist eine Erweiterung eigentlich nur die Herstellung der rechtlichen Form für ein faktisches Verhältnis, da aus allen Teilen der Provinz seit Jahren die betreffenden Handelstreibenden und Industriellen sich an uns zu wenden gewohnt sind und wir mit der Aufopferung unserer Kräfte und der uns gebotenen Mittel allen Anliegen entgegenzukommen bemüht waren. In einem Augenblicke, wo nun bereits die zweite Handelskammer der Provinz aufgelöst ist, der Bezirk der Handelskammer der Stadt Halle aber eine erhebliche Ausdehnung erfahren hat, und nachdem uns von mehreren Mitgliedern schlesischer Handelskammern namentlich der Handelskammer für die Kreise Reichenbach, Schweidnitz und Waldenburg mit den eben ausgesprochenen übereinstimmenden Ansichten mitgeteilt sind, glaubten wir die vorgetragenen Umstände darlegen und daran die gehorsamste Bitte knüpfen zu dürfen:

„Das Königliche hohe Ministerium wolle hochgeneigtest eine angemessene Erweiterung der jetzt auf den Bezirk der Stadt Breslau beschränkten Handelskammer unter hoher Berücksichtigung der provinziellen Industrien herbeiführen. Dabei dürfte der Bezirk der Handelskammer zu Görlitz wegen der dortigen bedeutenden Industrie wohl intakt zu lassen, und die Zahl der

Mitglieder der hiesigen Handelskammer etwa um 5, die der Stellvertreter um 3 zu vermehren sein, welche von den berechtigten Handeltreibenden außerhalb Breslaus zu erwählen sein würden.“

Der Antrag wurde ohne Angabe von Gründen abschlägig beschieden. Auch ein darauf gestellter wiederholter Antrag um Verleihung der Korporationsrechte an die Handelskammer wurde zurückgewiesen. In dem Erlaß des Handelsministers vom 8. Juli 1857 heißt es:

„Ich verkenne nicht, daß der Mangel einer mit den Rechten einer juristischen Person bekleideten kaufmännischen Assoziation daselbst dem Verfolg der Interessen des Handelsstandes mannigfach hindernd entgegentritt. Die Verleihung von Korporationsrechten an die Handelskammer selbst ist jedoch kein geeigneter Weg zur Abhilfe, und kann deshalb dem hierauf gerichteten Antrage nicht stattgegeben werden.

„Die Bestimmung der Handelskammern ist im § 4 des Gesetzes vom 11. Februar 1848 genau vorgezeichnet und allein hiernach zu bemessen. Nicht nur nach dem Buchstaben, sondern auch nach dem Geiste dieses Gesetzes sind sie lediglich Organe des Handelsstandes, welche den Behörden in Angelegenheiten des Handels und der Gewerbe sachverständige Gutachten zu erstatten und über deren Förderung Vorschläge zu machen haben. Daneben kann ihnen allerdings auch die Beaufsichtigung der auf Handel und Gewerbe Bezug habenden öffentlichen Anstalten übertragen werden. Hieraus läßt sich aber keineswegs auch die Befugnis und Möglichkeit des eigenen Erwerbs und der eigenen Verwaltung folgern; beides hat vielmehr einen wesentlich verschiedenen Charakter. Auch die von der Handelskammer dem Schlußsatz des § 3 a. a. O. gegebene Interpretation ist nicht als richtig anzuerkennen. In demselben ist lediglich die Regelung bisheriger korporativer Verhältnisse als solcher, nicht der Übergang der betreffenden Anstalten auf die Handelskammern vorgesehen.

„Dieselben Gesichtspunkte haben schon bei Bildung der Handelskammer zur Verwerfung des von dem dortigen Handelsstande früher aufgestellten Statutenentwurfs geführt. Schon damals ist erörtert und ausgesprochen worden, daß eine Handelskammer nicht ein, den Handelsstand allein interessierendes Institut sei und nicht in den Bereich des Assoziationsrechts falle.

„Hiernach kann auch die Handelskammer nicht mit der Kaufmannschaft identisch erachtet werden. Gleichwohl scheint das Gesuch von dieser Ansicht auszugehen. Es hätte sonst erkannt werden müssen, daß durch die Verleihung von Korporationsrechten die Handelskammer noch nicht befähigt werden würde, die Kaufmannschaft hinsichtlich der Vermögensrechte nach außen zu vertreten und nach innen die Rechte als Korporation gegen dieselbe auszuüben. Sie würde namentlich nicht befugt sein, von derselben Beiträge zum Erwerb von Grundbesitz oder überhaupt zu ändern, als den in den §§ 17 und 18 des obigen Gesetzes

angegebenen Zwecken, einzuziehen. Darauf würde es aber nach den von der Handelskammer selbst angeführten Gesichtspunkten wesentlich ankommen.

„Dagegen werde ich gern bereit sein, zur Abstellung der vorhandenen Übelstände und insbesondere zur Erreichung ähnlicher Zwecke, wie des speziell vorliegenden, nämlich der Sicherung der mit der dortigen Zuckerraffinerie verbundenen Ausladeplätze für die allgemeinen kaufmännischen Bedürfnisse, in jeder gesetzlich zulässigen Weise meine Hilfe zu gewähren. Der geeignete Weg in letzterer Beziehung scheint sich darzubieten, wenn eine neue und selbständige Gesellschaft in einer entsprechenden und nach den Gesetzen gestatteten Form (z. B. als Aktien-Gesellschaft) behufs Erwerb derartiger Realitäten, wie jetzt der Zuckerraffinerie, nebst Zubehör, gebildet wird und durch den Gesellschaftsvertrag der Handelskammer auf Grund des alinea 2 des § 4 obigen Gesetzes möglichst ausgedehnte Rechte hinsichtlich der Beaufsichtigung und Benutzung der Realitäten, einschließlich namentlich der Tarif-Bestimmungen, übertragen werden.“

Den letzten großen Vorstoß zur Erreichung des Zieles machte die Handelskammer im Jahre 1860. Eine aus der Feder von Dr. Weigel stammende, glänzend geschriebene Denkschrift, datiert vom Januar 1860, faßte alle der Handelskammerorganisation vom Standpunkte der Förderung der allgemeinen Handels- und Verkehrsinteressen anhaftenden Mängel zusammen und verfocht den Gedanken einer ausgedehnten Selbstverwaltung des Handelsstandes, z. B. auf dem Gebiete der Schaffung von Einrichtungen, wie Umschlagsplätzen, Lagerhäusern und Markthallen, mit praktischen und ethischen Gründen. „Kein Stand ist geeigneter, seine Vermögensangelegenheiten selbst zu besorgen, als der Handelsstand. Wenn irgendeine Personenkategorie für mündig und volljährig in dieser Beziehung erklärt werden kann, so sind es gewiß die Kaufleute. Auch bedarf es wohl kaum besonderen Anführens, daß wir uns die Verwaltungsorgane einer nur aus selbständigen und urteilsfähigen Männern bestehenden Kaufmannschaft von dieser bei weitem abhängiger denken, als es die Kommunalverwaltung der Natur der Sache nach gegenüber der Gemeinde ist.“ Der Geist, in dem die Denkschrift geschrieben ist, geht aus folgenden bedeutungsvollen Worten hervor:

„Es sind gewichtige Lasten, die wir uns und unseren Berufsgenossen an anderen Plätzen aufzubürden den Vorschlag machen. Zuweilen kommt es uns in den Sinn, es möchte, wenn wir das Ziel erreicht haben, im Laufe der Dinge mancher wieder zurückverlangen nach den Zeiten, wo wir uns nicht selbst bestimmten, sondern in jeder Beziehung bestimmt und regiert wurden. Bequemer ist das letztere ganz gewiß. Und ein hohes Ministerium möge aus diesem unserem offenen Bekenntnis entnehmen, daß wir uns der Bedeutung der Pflichten, um deren Übertragung wir bitten, nach jeder Richtung bewußt sind. Nicht bloß in Nordamerika, auch in dem vielgepriesenen England begegnen wir, und zwar nicht zuletzt in den kommerziellen Kreisen, nicht selten einer allen Gemeinsinns

baren Ansicht, die in dem Satz gipfelt, daß selbst die übelste Regierung, solange sie bloß Geld kostet, immer noch besser sei, als die Selbstregierung, welche außer Geld auch noch den Menschen und seine Zeit in Anspruch nimmt. In einer solchen Gesinnung liegt der gefährlichste Feind für unsere Hoffnungen und Aussichten. Aber noch dürfte es im deutschen Vaterlande nicht gewagt erscheinen, auf die Bewährung eines tüchtigen Gemeinsinns und echter Bürgertugend zu bauen und zu vertrauen.“

Die Denkschrift gipfelte in der Forderung, daß die Staatsregierung alsbald ein Gesetz erlassen möchte, welches dem Handelsstand gestatte, in der vorgetragenen Weise, d. h. im Sinne der Selbstverwaltung, längst gehegten Bedürfnissen abzuhelpfen. Für die Forderung wurden die weitesten Kreise interessiert. Der Ausschuß des neugebildeten Deutschen Handelstages erklärte seine Zustimmung und empfahl sowohl der Staatsregierung wie den Handelsvorständen sorgfältigste Erwägung. Auch zahlreiche führende Männer aus dem Geistes- und politischen Leben, die von der Handelskammer um Unterstützung ihrer Bestrebungen ersucht wurden, bekundeten ihr Interesse daran.

Anläßlich der Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches wiederholte die Handelskammer ihren Antrag, doch erachtete das Handelsministerium es gerade mit Rücksicht hierauf zurzeit für untunlich, mit neuen einschlägigen Maßnahmen vorzugehen. Die Handelskammer entschloß sich schweren Herzens dazu, die Pläne zurückzustellen, und faßte am 12. April 1861 folgenden Beschluß: „Bei dem offenbaren Zusammenhang, welcher zwischen dem Handelsgesetzbuch und den kaufmännischen Korporationen insofern besteht, als mit der Einführung des ersteren die gesamte bisherige Verfassung der letzteren zusammenbricht, im übrigen aber der Inhalt des Gesetzes die Tätigkeit der Korporationen nichts weniger als erübrigt, so kann man das vorliegende Reskript nicht anders als dahin verstehen, daß demnächst eine zwingende Veranlassung vorliegen werde, nicht bloß für hier, sondern für die Monarchie überhaupt den angeregten Gedanken näherzutreten. Und da sicherem Vernehmen nach sowohl in Berlin als auch in Danzig und Stettin die Verhandlungen über die Stellung der Korporationen zum neuen Handelsgesetz bereits im Gange sind, beschließt man, die nahe bevorstehende Entwicklung dieser Dinge abzuwarten, um im geeigneten Zeitpunkt wieder vorzutreten.“

Inzwischen waren, außer durch den Erlaß des Allgemeinen Handelsgesetzbuches und die dadurch den Korporationen entzogenen Befugnisse der Bekundung der Rechtsverhältnisse der Firmen, auch in anderen Beziehungen wesentliche Veränderungen eingetreten. Zur Erbauung des Börsengebäudes, wofür das Grundstück bereits im Jahre 1853 von dem Präsidenten der Handelskammer Theodor Molinari auf seinen Namen erworben worden war, hatte die Handelskammer den Börsen=Aktien=Verein ins Leben gerufen. Die Frage der Verwaltung und Beaufsichtigung der Börse fand durch das von der Regierung genehmigte Börsen=Reglement vom Jahre 1859 nach langen Verhandlungen im wesentlichen im Sinne des bisherigen Zustandes ihre Erledigung. Hinsichtlich der sonstigen im allgemeinen Interesse für notwendig erachteten Einrichtungen, wie Umschlagsplätzen, Förderung der Oderregulierung, Anlage einer Getreidemarkthalle und sonstiger Markthallen, hatte sich die allgemeine Stimmung und auch die Regierung dahin entschieden, daß es sich um Aufgaben des Staates oder der Kommunen handle. Den Bestrebungen der Handelskammer war somit zum Teil der Boden entzogen. Die Frage der Umgestaltung der Organisation der Handelskammern wurde von jetzt ab von der Breslauer Handelskammer dem Deutschen Handelstage überlassen, und es blieb einer späteren Zeit vorbehalten, die wichtigsten Forderungen zu verwirklichen. Bis dahin wurde die Lösung der einzelnen Wünsche auf anderem Wege versucht.

Rein äußerlich betrachtet, blieb den Bestrebungen der Handelskammer auf Schaffung einer umfassenden kaufmännischen Selbstverwaltung der Erfolg versagt. Sie hat jedoch durch ihre Anregungen eine Saat gelegt, die später aufgegangen ist. Die von der Handelskammer verlangten Änderungen der Handelskammer=Organisation sind später gekommen, und alle von ihr betriebenen öffentlichen Einrichtungen, wie die Erbauung des Börsengebäudes, die Schaffung von Umschlagsgelegenheiten und Häfen, und die Errichtung einer Getreidemarkthalle, sind gleichfalls durchgeführt worden, wenn auch in anderer Form und um Jahrzehnte später. Welchen Gewinn hätte es für das gesamte Wirtschaftsleben bedeutet, wenn die Handelskammer ihr Ziel erreicht und Jahrzehnte früher, als es so geschehen ist, die wichtigsten Verkehrseinrichtungen hätte schaffen können!

Fast noch höher ist der moralische Erfolg zu veranschlagen. Die Handelskammer hat sich durch ihre Kämpfe in die erste Reihe nicht nur unter den kaufmännischen Selbstverwaltungskörpern, sondern auch unter den zur Förderung des Wirtschaftslebens berufenen Kreisen gestellt und den Namen eines königlichen Kaufmanns bewahrheitet. Abseits aller kleinlichen Rücksichten wurde die Kammer von dem Streben geleitet, der Allgemeinheit zu nützen, und von dem Bewußtsein der Pflichten, welche Besitz und Bildung gerade Kreisen, deren Tätigkeit in dem Erwerb besteht, auferlegen. Die Handelskammer hat die Kämpfe unter der Führung eines Theodor Molinari, der ihnen den Stempel seines Geistes aufgedrückt hat, mit größter Hingabe, voller Vornehmheit und von hoher Warte aus geführt, die Bedürfnisse des Ganges der wirtschaftlichen Entwicklung klar vorausschauend. Vor allem ist der hohe sittliche Ernst für ein jedes Schriftstück bezeichnend, das Bewußtsein der vollen Selbstverantwortlichkeit. Gegenüber den Zweifeln, ob die von ihr übernommenen Einrichtungen und getroffenen Maßnahmen zu Recht bestünden, vertrat die Handelskammer den Standpunkt, daß es nicht auf den Buchstaben des Gesetzes, sondern auf den Geist ankomme, und daß sie sich durch diesen zu ihren Maßnahmen verpflichtet fühle. Die Durchführung einer vollen kaufmännischen Selbstverwaltung in einer Korporation oder Handelskammer erschien denn auch der Handelskammer nicht nur als Mittel zur wirtschaftlichen Förderung der Heimat, sondern zugleich zur Wahrung der Disziplin in der Kaufmannschaft und der Selbsterziehung ihrer Angehörigen und der ihr gerade in jener Zeit aus anderen Kreisen zugeflossenen Elemente. Heißt es doch in dem Bericht vom 29. Juli 1858:

„Die großen Vorteile der Korporation in moralischer Beziehung: die Erregung des Wettewifers der Stärkeren, sich vor den andern auszuzeichnen, der Halt, den sie dem Schwächeren gewährt, die Gründung von gemeinnützigen und Wohltätigkeitsinstituten liegen zu sehr auf der Hand, als daß dieselben verkannt werden können. Aber nicht bloß die merkantilen und die moralischen Interessen fordern die Bildung einer allgemeinen Korporation, auch der Volkssinn welcher hier von den nivellierenden Stürmen der französischen Revolution und den zentralisierenden Gewalten des ersten französischen Kaisertums unberührt

geblieben ist, erheischt eine solche Korporation. Mögen die Handelskammern alle Bedürfnisse der westlichen Provinzen erfüllen, der konservative Sinn der östlichen bedarf der Korporationen, wenn er nicht ohne dieselben an der Vereinzelung und Zerrissenheit zu Grunde gehen soll."

Aus diesem Grunde legte die Kammer auch den größten Wert auf eine straffe Disziplinargewalt an der Börse, insbesondere auf die Möglichkeit des dauernden Ausschlusses von der Börse bei schweren Verstößen gegen die kaufmännische Ehre: Gedanken, welche jetzt zurückgewiesen, später aber von anderer Seite wieder aufgenommen und gegen die Kaufmannschaft gerichtet wurden, der man den Wunsch nach Durchführung von Maßnahmen zum Zwecke der Selbstdisziplin nicht erfüllt und die Werkzeuge dafür aus der Hand genommen hatte. Bezeichnend sind folgende Ausführungen der Denkschrift vom Januar 1860:

„Der Besuch der Börse soll ohne erheblichen Grund niemandem versagt werden. Dieses Prinzip erkennen wir freudig an. Nur vergönne man auch uns im Hinblick auf die Erhaltung der Ehre und des Rufs des Handelsstandes von dieser Regel noch andere Ausnahmen zu statuieren, als die, welche wesentlich nur Verbrecher und Bankrottierer begreift. Es ist eine durchaus unbegründete Besorgnis, es möchte in diesem Falle jede Gewähr für die Freiheit des einzelnen verloren gehen. Auch ohne besonderen Gesetzesschutz erscheint dieselbe genugsam garantiert. Abgesehen von den Bürgschaften, welche durch das Vorhandensein bestimmter statutarischer Normen, nach denen bei etwaigem Ausschluß von der Börse verfahren werden müßte, durch die stete Kontrolle, welche die öffentliche Meinung übt, geboten sein dürften, halten sich die gegenseitigen Geschäftsinteressen genugsam in Schranken. Nicht leicht wird eine Kaufmannschaft daran denken, den Börsenbesuch über Gebühr hinaus einzuengen, Käufer und Verkäufer vom Markt zu entfernen. Wer diesem als Konkurrent erscheinen könnte, ist dem andern Abnehmer. Gerade diese Geschäftsinteressen sind es, welche nach einer strengen Disziplin verlangen, damit jedermann gern die Börsenversammlungen besucht und den Aufenthalt daselbst nicht als eine drückende Geschäftslast empfindet. Es ist gewiß nicht ratsam, wegen der entfernten Möglichkeit eines Mißbrauchs, für welchen sich ohnehin noch verschiedene Remeduren auffinden lassen, jeden Anlauf zu einer solchen Strenge zu vereiteln.

„Die Handelskammer hat schon früher Gelegenheit genommen, anzudeuten, daß in Breslau besondere Umstände eine besondere Wachsamkeit nötig machen. Scheitert diese letztere vor wie nach an angeblich allgemeinen Rechtsprinzipien, so steht zu besorgen, daß allmählich viele angesehene Firmen oder doch deren Chefs unseren Börsenversammlungen fern bleiben.“

Und schließlich und nicht zuletzt sind die Auffassungen der Handelskammer über Selbstverwaltung und die Notwendigkeit ihrer Förderung auf

allen Gebieten von dem Geiste eines ehrbaren Kaufmanns und echtem Bürgersinn beseelt.

Alle diese Kämpfe sind ein Ruhmestitel für die Handelskammer und die ganze Kaufmannschaft und nicht nur für diese, sondern für alle, die dem Gemeinwohl dienen wollen, ein kostbares Vermächtnis.

HANDELSTAG

Ungeachtet aller Mißerfolge wurde die Handelskammer nicht müde, jede Gelegenheit zu benutzen, um auf eine Stärkung der Stellung der amtlichen Handelsvertretungen hinzuwirken. Vor allem hervorzuheben ist die Mitwirkung bei der Einberufung des ersten deutschen Handelstages in Heidelberg vom 13. bis 18. Mai 1861, der, aus gelegentlichen Besprechungen der Handelsvertretungen, insbesondere über Geschäftsgebräuche hervorgehend, zum ersten Male sämtliche deutsche und österreichische Handelsvertretungen zur Besprechung allgemeiner Fragen vereinigte, und bei seinem weiteren Ausbau. Die Handelskammer Breslau war es, die in Heidelberg den Antrag stellte, den Allgemeinen Deutschen Handelstag zum ständigen Organ des gesamten deutschen Handels- und Fabrikantenstandes auszugestalten, und deren Syndikus Dr. Weigeldie Satzung ausarbeitete. Weiterhin regte die Handelskammer auch die Schaffung eines schlesischen Handelstages an, und seit Mitte der sechziger Jahre traten denn auch die schlesischen Handelskammern wiederholt zu gemeinsamen Beratungen zusammen. Zu erwähnen ist auch die unter Führung eines *Th. Molinari* und *J. A. Franck*, sowie anderer angesehenen Kaufleute im Jahre 1851 erfolgte Gründung des „Vereins zur Förderung und Wahrung der industriellen Interessen der Provinz Schlesien“ (siehe Dr. Oehlke, 100 Jahre Breslauer Zeitung, 1919, S. 148, und Breslauer Zeitung vom 16. Mai 1851); über die Entwicklung dieses Vereins hat sich nichts ermitteln lassen.

GESETZ VON 1870

Wieder aufgenommen wurde die Frage einer Reform des Handelskammergesetzes von der preußischen Staatsregierung im Jahre 1867 nach der Erwerbung der neuen Provinzen mit ihren zum Teil anders organisierten Handelskammern. Maßgebend war der Gesichtspunkt der Herbeiführung eines einheitlichen Rechtszustandes und der Anpassung an die Änderungen der Gesetz-

gebung. An eine grundsätzliche Änderung der Stellung der Handelskammern wurde nicht gedacht; vor allem wurde auf die früheren Anregungen der Handelskammer nicht eingegangen. Die Handelskammer äußerte sich am 28. Januar 1868 eingehend zu dem vorgelegten Entwurfe und kam dabei auf frühere Wünsche zurück, verlangte vor allem die Gewährung der Korporationsrechte, die Möglichkeit einer engen Verbindung zwischen der Kammer und den angeschlossenen Kreisen, u. a. durch regelmäßige Abhaltung von Generalversammlungen der Kaufmannschaft, die Erweiterung der Befugnisse der Handelskammer, vor allem auf dem Gebiete des Börsen- und Maklerwesens, sowie die Gewährung größerer Bewegungsfreiheit durch Einschränkung der Staatsaufsicht, insbesondere was die Regelung des eigenen Geschäftsganges, die Anstellung von Beamten, sowie die Etatsgebarung anlangt. Weiter legte sie besonderen Wert auf die bereits 1853 von ihr geforderte Aufnahme einer Bestimmung, wonach die Handelskammern von den Staatsbehörden bei wichtigen Maßnahmen der Gesetzgebung und Verwaltung vorher zu hören seien. Die Staatsregierung ging auf diese Wünsche nicht ein, und das am 24. Februar 1870 erlassene Gesetz beschränkte sich in der Hauptsache auf eine Anpassung an die inzwischen erfolgten Änderungen der allgemeinen Gesetzgebung. Sie trug den Wünschen der Kammer nur insoweit Rechnung, als sie sich auf die Einschränkung der Staatsaufsicht bezogen. Von den anderen Bestimmungen waren am wichtigsten die über die Zugehörigkeit zur Handelskammer: Wahlrecht und Beitragspflicht wurden den Kaufleuten und Gesellschaften verliehen, welche als Inhaber einer Firma in das Handelsregister eingetragen waren, konnten aber auch von der Veranlagung zu einem bestimmten Satz der Gewerbesteuer abhängig gemacht werden.

Ende der 70er Jahre wurde die Frage der Reform von der Kammer zu Osnabrück im Zusammenhang mit ihren Bestrebungen auf eine organisierte Vertretung des gesamten Wirtschaftslebens Deutschlands — Errichtung von Volkswirtschaftskammern — wieder in Fluß gebracht. Der Deutsche Handelstag stellte den Entwurf eines Gesetzes auf, welcher eine Erweiterung der Befugnisse der Handelskammern und vor allem ihre reichsgesetzliche Regelung vorsah. Die Handelskammer hatte gegen den Entwurf, der in den meisten Punkten das preußische Handelskammergesetz zum Vorbild nahm, im wesentlichen nichts zu erinnern, konnte jedoch einer reichsgesetzlichen Regelung nicht zustimmen, da die Haupttätigkeit der Handelskammer

REFORM-
VORSCHLÄGE
DES
HANDELSTAGES

auf dem Gebiete der Landesgesetzgebung und -Verwaltung läge, und stellte die Verpflichtung der Behörden zur Anhörung der Handelskammern vor wichtigen Maßnahmen in den Vordergrund. Die Verhandlungen führten zu keinem Ergebnis.

ERLASS DES
HANDELS-
MINISTERS
VON 1882

Auch ein nicht nur in den Handelskammerkreisen viel besprochener Erlaß des Preußischen Handelsministers vom Jahre 1882, der zur Auflösung mehrerer sich widersetzender Handelskammern führte, blieb auf die Breslauer Handelskammer und die Erledigung der Geschäfte in ihr ohne Einfluß. Aus Anlaß der Opposition verschiedener Handelskammern gegen Gesetzentwürfe der Regierung und der an diesen in den Jahresberichten geübten Kritik legte der Erlaß den Handelskammern die Verpflichtung zu vorheriger Einreichung der Jahresberichte an die Staatsregierung auf, um so rechtzeitig die Möglichkeit zur „Berichtigung irrtümlicher Angaben“ zu geben. Der Erlaß enthielt ferner Anweisungen über Erstattung regelmäßiger Vierteljahresberichte über die Tätigkeit der Kammern und den Gang von Handel und Industrie, sowie über die Öffentlichkeit der Vollsitzungen. In letzteren Beziehungen entsprach die Praxis der Handelskammer ohnehin bereits im wesentlichen den Anweisungen des Erlasses; Weiterungen und vor allem eine Verzögerung bei der Herausbringung des Jahresberichtes wurden von der Vorschrift der vorherigen Einreichung an den Minister befürchtet; die Handelskammer suchte diese Klippe dadurch zu umgehen, daß sie die Korrekturbogen einreichte und sich zur Veröffentlichung etwaiger Berichtigungen in Vorsatzblättern bereit erklärte.

BERLEPSCHES
REFORM

Erst in den 90 er Jahren wurde die Reform der Handelskammern von dem preußischen Handelsminister Freiherrn von Berlepsch wieder aufgenommen und einer Lösung entgegengeführt, die auch jetzt noch im wesentlichen maßgebend ist. Anlaß gaben die Änderungen des preußischen Gewerbesteuergesetzes und deren Rückwirkungen auf die finanziellen Verhältnisse der Handelskammern. Der Handelsminister erklärte dabei, diese Gelegenheit zur Durchführung der schon lange erforderlichen Reform benutzen zu wollen, und legte im Jahre 1894 den Entwurf eines neuen Handelskammergesetzes vor. Der Entwurf beließ es hinsichtlich des Wahlrechts und der Beitragspflicht im wesentlichen bei den bisherigen Bestimmungen, wies jedoch nicht nur Aktiengesellschaften, sondern auch Gesellschaften mit beschränkter Haftung und Genossenschaften, die ein Handelsgewerbe ausüben, den Handelskammern zu; statt des gleichen Wahlrechts sah er zur Wahrung der Interessen der einzelnen Gruppen von Handel und Industrie grundsätzlich ein nach der



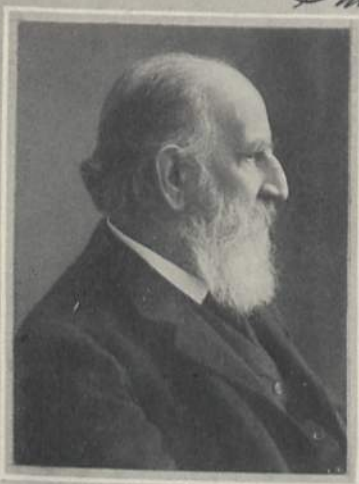
Franz



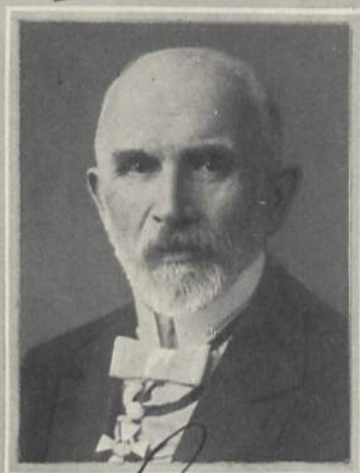
Friedenthal



Theodor Molinari



Molinari



Dr. Eichler

Steuerleistung abgestuftes Wahlrecht vor, ließ jedoch den Handelskammern die Möglichkeit einer selbständigen anderweiten Regelung. Er brachte ferner eine Neuregelung des durch die Gesetzgebung vielfach durchlöcherten Abgabenrechtes der Handelskammern und führte statt der bisherigen dreijährigen Amtsdauer der Mitglieder eine sechsjährige ein. Die Handelskammern wurden ferner soweit als möglich von Einschränkungen durch die Staatsaufsicht befreit.

Vor allem kennzeichnend für den Entwurf war aber das Streben, die Handelskammerorganisation zu größtmöglicher Leistungsfähigkeit zu bringen und zur Erfüllung der an sie in ständig steigendem Umfange herantretenden Aufgaben in den Stand zu setzen. Er sah zu diesem Zwecke nicht nur die von der Breslauer Handelskammer von jeher geforderte Erweiterung ihrer Zuständigkeit und die Verleihung der Korporationsrechte vor, sondern wollte vor allem eine planmäßige Abgrenzung der Bezirke und die Umspannung des ganzen Staatsgebietes mit Handelskammern durchführen. Der Entwurf begegnete in den Kreisen der Handelskammern lebhafter Zustimmung. Nur stieß die Vorschrift über die obligatorische Errichtung von Handelskammern und die Abgrenzung der Bezirke durch den Minister auf starken Widerspruch. Auch die Handelskammer Breslau vermochte sich bei aller Zustimmung zu den sonstigen Bestimmungen des Entwurfes mit der letzteren Bestimmung nicht einverstanden zu erklären. Sie war der Ansicht, daß die Errichtung von Handelskammern und die Abgrenzung der Bezirke der freien Initiative von Handel und Industrie zu überlassen seien. Ein Bedürfnis nach der Schaffung von Handelskammern für die freien Bezirke oder der zwangsweisen Angliederung von solchen an eine bestehende Handelskammer liege umso weniger vor, als eine ihre Aufgaben richtig erfassende Handelskammer nicht ausschließlich die Interessen ihres vielleicht räumlich begrenzten Bezirkes vertrete, sondern für das allgemeine Interesse nicht nur von Handel und Gewerbe, sondern aller Berufsstände eintrete, in dem Bewußtsein, daß das, was dem Ganzen zugute komme, mittelbar auch vorteilhaft auf die von ihr zu vertretenden besonderen Interessen zurückwirke. „In diesem Sinne hat sich,“ so heißt es in dem Berichte, „die unterzeichnete Handelskammer nicht als die Vertreterin ausschließlich der besonderen Interessen ihres eigenen Bezirkes, sondern als eine solche der gesamten Provinz gefühlt, und gleichzeitig ist sie stets bedacht gewesen, keine Maßnahmen zu befürworten, die lediglich zwar einen Vorteil für die engeren

Interessen eines Erwerbszweiges ihrer Stadt oder Provinz, für die Allgemeinheit aber einen Nachteil bedeuten würden.“)* Die Handelskammer erachtete im besonderen zwar für ihren Bezirk die schon wiederholt, vor allem im Anschluß an das Handelskammergesetz vom Jahre 1870 erstrebte, bisher jedoch nicht durchgeführte Einbeziehung des Landkreises Breslau, der in engsten wirtschaftlichen Verbindungen mit dem Stadtkreise stehe, für erforderlich, hielt aber die von ihr gelegentlich gleichfalls empfohlene weitere Ausdehnung des Bezirkes nicht für unbedingt geboten, erachtete vielmehr eine sämtliche anderen Kreise des Regierungsbezirks Breslau umfassende zweite Handelskammer durch Erweiterung der Schweidnitzer Handelskammer für zweckmäßiger und erklärte sich lediglich dann, wenn sich daraus Schwierigkeiten ergeben sollten, mit der Errichtung einer Handelskammer für den ganzen Regierungsbezirk einverstanden.

Im Verfolge der Widerstände, die sich mit besonderem Nachdruck aus den Kreisen der mit ihrer Auflösung bedrohten Handelskammern erhoben, zog die Preußische Staatsregierung den Entwurf zurück und legte einen neuen vor, der die obligatorische Bildung von Handelskammern fallen ließ und sich auf die sonstigen Bestimmungen des ersten Entwurfes in Anlehnung an das Gesetz vom Jahre 1870 beschränkte. Wenn der Entwurf auch nicht alle Wünsche erfüllte, insbesondere nicht, was die Verpflichtung der Staatsbehörden zur Anhörung

*) Anmerkung: In welcher Weise die Auffassung von der Wirksamkeit der Breslauer Handelskammer in den Kreisen der anderen Handelskammern der Provinz Schlesien geteilt wurde, geht aus folgendem Schreiben, das die Handelskammer Schweidnitz an die Breslauer Handelskammer anlässlich ihres 50 jährigen Bestehens im Jahre 1899 richtete, hervor:

„Wenn wir uns in der Aufschrift gestatteten, Sie unsere Schwesterkammer zu nennen, so hatten wir wohl formell recht, in Wahrheit schauen wir sämtlichen anderen schlesischen Handelskammern aber zu Ihnen als unserer Mutterkammer auf, die uns mit ihrer unermüdlichen segensreichen Tätigkeit diese 50 Jahre vorangeschritten ist, uns die Wege gezeigt, die wir wandeln müssen, und uns zu gleichem Streben veranlaßt hat. Freilich sind Sie reicher als wir, nicht nur reicher an Mitteln, sondern auch reicher an Kräften, die eine alte, uns abgehende Tradition großgezogen hat, und wird es lange dauern, bis wir Sie erreichen werden.

„Wir erkennen es aber auch dankbar an, daß Sie, als neben der Hauptstadt Breslau sich Handel und Gewerbe auch anderwärts in Schlesien zu entwickeln

der Handelskammern vor wichtigeren Maßnahmen anlangt, so fand er doch allgemeine Zustimmung und wurde am 19. August 1897 zum Gesetz erhoben.

GESETZ VON 1897

Das Gesetz gibt den Handelskammern nicht allein die Stellung von Hilfsorganen der Staatsregierung, als die sie früher von manchen Behörden angesehen worden waren, sondern zugleich auch von Selbstverwaltungskörpern mit der Aufgabe der Förderung der allgemeinen Interessen von Handel, Industrie und Schiffahrt und mit weitgehenden Befugnissen zur Erreichung dieses Zieles. Sie sind dem Behördenorganismus eingegliedert, wenn auch die staatsrechtliche Stellung nicht nach jeder Richtung geklärt ist, vielmehr eine gewisse Zwitterstellung zwischen einer Behörde und einer freien Organisation unverkennbar ist, sind aber bei ihrer gutachtlichen Tätigkeit außer durch die Rücksichten auf das Gemeinwohl und das Gewissen in keiner Weise gebunden und haben auch das Recht einer selbständigen Regelung ihrer Angelegenheiten; lediglich bei Überschreitung einer bestimmten Grenze ihrer Beiträge sind sie an die Zustimmung des Handelsministeriums gebunden, dem sie im übrigen direkt unterstehen. Abgesehen von der ersten Zeit ihres Bestehens, in der die Regierung sich sogar die Festsetzung des Gehaltes der Beamten und der Geschäftsordnung vorbehielt, hat die Staatsaufsicht zu Einschränkungen keinen Anlaß genommen; heißt es doch im Erlaß des Handelsministers vom 13. Oktober 1862 auf eine Vorstellung wegen der aus der ganzen Rechtslage entspringenden Schwierigkeiten bei der Gewinnung geeigneter Beamten: daß die Regierung der Handelskammer den nötigen Spielraum lassen werde, sei nach den bisherigen Vorgängen nicht zu bezweifeln. Die Möglichkeit eines

begannen, Ihren sorglichen Blick auch den provinzialen Interessen zugewandt haben zu einer Zeit, als wir dieser Fürsorge noch recht sehr bedurften. So können Sie mit hoher Befriedigung auf das vollendete halbe Säculum zurückschauen.

„Wir aber senden Ihnen zu Ihren Erfolgen unsere herzlichsten Glückwünsche und fügen an der Schwelle des 20. Jahrhunderts den aufrichtigen Wunsch hinzu, daß es Ihnen weiter vergönnt sein möge, Ihre für Handel und Gewerbe so erfolgreiche Tätigkeit zum Wohle Breslaus und Schlesiens noch bis in weite Fernen auszudehnen, und daß auch unserer Kammer stets die Freude zuteil werde, mit Ihnen in gleichem Sinne und von Ihrer freundschaftlichen Achtung begleitet, weiter zu wirken!“

Eingreifens der Staatsaufsicht wurde jedoch besonders bei dem Fehlen der Rechte einer juristischen Person als sehr drückend empfunden, und der Präsident der Handelskammer, Geheimer Kommerzienrat Franck, mußte anlässlich des Rücktritts des Syndikus Dr. Weigel von der Geschäftsführung der Handelskammer in der Vollversammlung vom 20. Dezember 1862 unter allgemeiner Zustimmung „die Tatsache der Unfreiheit und Unselbständigkeit der Handelskammer und die daraus entstehenden Schwierigkeiten in der Wahl der für die Wahrung der kommerziellen Interessen des Bezirks geeigneten Hilfsmittel“ feststellen. Jetzt wurden diese Schranken fortgeräumt. Vor allem erhielt die Handelskammer durch die Verleihung der Rechte einer juristischen Person die Möglichkeit einer eigentlichen Selbstverwaltung.

Auf dieser Grundlage konnte sich die Handelskammer neu organisieren.

Von der Möglichkeit der Staffelung des Wahlrechts, die übrigens nach dem Kriege entsprechend der Zeitströmung wieder beseitigt wurde, hat die Handelskammer nie Gebrauch gemacht. Sie war der Ansicht, daß eine solche leicht einen plutokratischen Charakter annehmen könne, und hielt daher ständig an dem gleichen, ebenso wie an dem geheimen Wahlrecht fest, wiewohl dadurch die Gefahr einer Majorisierung der nur in verhältnismäßig geringer Zahl vorhandenen größeren Betriebe durch die große Zahl der anderen gegeben war. Sie hatte zu dem gesunden Sinn der Kaufmannschaft das Vertrauen, daß sie den allgemeinen Interessen Rücksicht tragen und auch den großen Betrieben ihr Recht zukommen lassen werde. Um den kleineren Betrieben, insbesondere auch dem Einzelhandel, auf dessen Förderung die Handelskammer stets besonderen Wert legte, in möglichst großer Zahl den Beitritt zu ihrer Organisation zu eröffnen, wurde sogar der Zensus in dem Wahlstatut von 1897 von 56 Mark auf 40 Mark und später im Jahre 1909 anlässlich der Erweiterung des Bezirks auf 32 Mark herabgesetzt, also auf einen Betrag, der die unterste Grenze für die Eintragungsmöglichkeit in das Handelsregister bildete, mithin sämtliche Kaufleute in die Organisation aufnahm. Das Bedürfnis nach Sicherstellung einer bestimmten Zahl von Sitzen an die einzelnen Gruppen erwies sich im Laufe der Zeit immer dringender. In Uebereinstimmung mit der Auffassung des Handelsministeriums gab daher die Handelskammer im Jahre 1919 für die Stadt Breslau das allgemeine Wahlrecht auf und ersetzte es durch ein Gruppenwahlrecht. Es wurden vier Abteilungen gebildet: für Großhandel,

Einzelhandel, Industrie und Handels- und Versicherungsvertreter, die gesondert für sich die Wahlen vorzunehmen haben und eine bestimmte Anzahl von Sitzen zugewiesen erhielten: und zwar der Großhandel 11, und einschließlich zweier Sitze für die Banken und je eines für die Versicherungsunternehmungen, Spedition und Schifffahrt zusammen 16, Einzelhandel und Industrie je 7, Handels- und Versicherungsvertreter 1. Für die anderen Bezirke verblieb es bei der gemeinschaftlichen Wahl, doch wurde für die Stadt Brieg bestimmt, daß je ein Vertreter dem Großhandel oder der Industrie und dem Einzelhandel angehören müsse.

Im Beginn des neuen Jahrhunderts, und zwar 1903, kam endlich die seit langem angestrebte Ausdehnung auf den *Landkreis Breslau* zustande. Im Jahre 1909 wurden dem Bezirk 13 weitere Kreise zugewiesen, und zwar *Stadt- und Landkreis Brieg, Guhrau, Militsch, Namslau, Neumarkt, Ols, Ohlau, Steinau, Strehlen, Trebnitz, Groß-Wartenberg und Wohlau*. Die Handelskammer Breslau wurde dadurch die amtliche Handels- und Industrievertretung für den im Flachlande belegenen Teil des Regierungsbezirks Breslau. Die anderen Kreise des Regierungsbezirks Breslau wurden der Handelskammer Schweidnitz zugeteilt.

BEZIRKS-
ERWEITERUNG

Die Zahl der Mitglieder der Kammer, die 1870 für Breslau auf 24 ordentliche festgesetzt worden war, wurde in dem Wahlstatut von 1897 auf 27 erhöht, 1909 wieder auf 24 herab- und im Jahre 1919 auf 31 heraufgesetzt. Der Landkreis Breslau erhielt 3 Sitze, die anderen Kreise 10 Sitze, so daß die gesamte Mitgliederzahl 44 beträgt. Dazu treten nach dem Statut vom Jahre 1919 noch 4 stellvertretende Mitglieder für die Kreise Wohlau, Steinau, Guhrau bzw. Trebnitz, Militsch bzw. Groß-Wartenberg und Namslau.

MITGLIEDER-
ZAHL

Die Verleihung der Rechte einer juristischen Person durch das Gesetz vom Jahre 1897 gab der Handelskammer endlich auch die Möglichkeit der Erwerbung eines eigenen Amtsgebäudes. Die Amtsräume waren anfangs in Mietsräumen, und zwar von 1849 bis 1855 im Hause Roßmarkt 3, von 1856 bis 1859 Wallstraße 6, sodann Ritterplatz 1 untergebracht; die Börse wurde gleichfalls in gemieteten Räumen, und zwar bis 1851 in dem der alten Korporation gehörenden Gebäude, der „Alten Börse“ am Blücherplatz, sodann im Café-Restaurant in der Karlstraße abgehalten. Zur Erbauung eines eigenen Gebäudes hatte die Handelskammer schon 1853 durch ihren Präsidenten auf seinen Namen das Grundstück erwerben lassen, auf dem sich

AMTSGEBAUDE

das jetzige Amtsgebäude der Handelskammer erhebt. Zur Ausführung des Baues kam es jedoch zunächst noch nicht, zum Teil infolge technischer Schwierigkeiten, zum Teil auch infolge der gesetzlichen Hindernisse. Erst im Jahre 1863 gelang es den Bemühungen des Präsidenten, Geheimen Kommerzienrats Franck, den *Börsen=Aktien=Verein* zustande zu bringen, der das Gebäude in den Jahren 1865 bis 1867 mit einem Kostenaufwande von 577 954,87 Mark errichtete. Das neue Gebäude, die „*Neue Börse*“, wurde am 19. Juni 1867 eingeweiht. Die Breslauer Zeitung Nr. 281 vom 20. Juni 1867 berichtete über die Einweihung folgendes:

Heute Vormittag prangte die Front des neuen Börsengebäudes auf der Graupenstraße in festlicher Dekoration. Bunte Fahnen wehten von der Bekrönung, und das Hauptportal war von frischen Guirlanden eingefasst. Die Eröffnung fand unter lebhafter Teilnahme statt. Um 10 Uhr hatte sich die Kaufmannschaft in dem großen Börsensaale versammelt, dessen freundliche, elegant ausgestattete Räume allgemein den günstigsten Eindruck machten. Links von der Rednertribüne waren die Spitzen der königlichen und der städtischen Behörden, unter ihnen der Oberpräsident, die Präsidenten der Gerichtshöfe, der Oberbürgermeister, der Stadtverordnetenvorsteher, der Polizeipräsident, der Oberpostdirektor, Vertreter der Regierung, der Telegraphen- und Eisenbahnverwaltung und anderer Korporationen, rechts die Mitglieder der Handelskammer und die Vorstände der kaufmännischen Börse gruppiert. Die Galerien waren von einem Damenflor besetzt. Nachdem die Gesellschaft sich in den Räumen flüchtig orientiert hatte, begann der festliche Akt, welcher von der Theaterkapelle unter Leitung des Musikdirektors Blecha mit der Weberschen Jubelouvertüre eröffnet wurde. Darauf hielt der Präsident der Handelskammer, *Kommerzienrat Franck*, eine Ansprache folgenden Inhalts:

„Wir sehen heute ein Unternehmen vollendet vor uns, das, seit vielen Jahren angestrebt, nunmehr durch vereinte Kräfte zustande gekommen ist.

„Je wichtiger und bedeutungsvoller die Stellung ist, die Handel und Industrie in dem ganzen Staatsorganismus einnehmen, je mehr beides in unserer Provinz und in unserer Stadt an Umfang und Ausdehnung gewinnt, je mehr die Zahl der hiesigen Kaufleute von Jahr zu Jahr sich steigert, desto begründeter und berechtigter ist das Verlangen des hiesigen Handelsstandes gewesen, sich für die hiesige Börse, diesen Zentralpunkt des gesamten geschäftlichen Verkehrs, sowie für die Geschäftslokalitäten und für die Sitzungen seiner amtlichen Vertreter eine eigene, angemessene, ausreichende und ausschließlich für die genannten Zwecke bestimmte Stätte zu gründen, nicht länger Räume benutzen zu müssen, die als der Würde der Breslauer Kaufmannschaft entsprechend nicht geachtet werden konnten.

„Der Weg, der an anderen Handelsplätzen eingeschlagen worden ist, um diesen Bedürfnissen zu genügen, war hier verschlossen, da wir eine die gewerblichen

Interessen des Handelsstandes vertretende Korporation nicht besitzen und den Handelskammern die Befugnis, Grundstücke zu erwerben, nicht eingeräumt ist.

„Indes hatte schon vor einer Reihe von Jahren die Handelskammer, welcher die Aufsicht über die Börsenversammlungen überwiesen ist, unter dem damaligen Vorsitze des Herrn Geh. Kommerzienrat Molinari in richtiger Voraussicht des Bedürfnisses sich das Grundstück, auf dem wir uns gegenwärtig befinden, gesichert. Durch die Überschüsse aus den Einnahmen der Börse ist nach und nach der größere Teil der Kaufgelder berichtigt worden. Wiederholte Versuche, die zur Erbauung eines Börsengebäudes erforderlichen Geldmittel zu beschaffen, scheiterten indessen. Die Handelskammer hat die Genugtuung, im Frühjahr 1863 einen günstigen Moment wahrgenommen zu haben, in welchem es ihr gelang, in wenigen Wochen die Summe von 150 000 Thlr. durch Aktienzeichnungen aufzubringen, ein Ergebnis, das als ein Zeichen von dem Vertrauen der Kaufmannschaft in die fernere Entwicklung des hiesigen Geschäftsverkehrs freudig begrüßt werden konnte. Der solchergestalt unter dem Namen „Breslauer Börsenaktienverein“ zusammengetretenen Aktiengesellschaft ist unter dem 29. Juli 1864 die Allerhöchste Bestätigung zuteil geworden. Im Monat November 1864 wurde der Neubau begonnen; es ist demnach in einem Zeitraume von 2½ Jahren das dem Handelsstande der zweiten Stadt der Monarchie würdige, ihr zur Zierde gereichende Gebäude hergestellt worden.

„Entstand auch bei der Feststellung des Bauplans das Bedenken, ob das verfügbare Terrain für das Bedürfnis späterer Zeiten ausreichend sein möchte, so gab für die Beibehaltung desselben doch die für den hiesigen Geschäftsverkehr günstige Lage den Ausschlag. Das Gebäude enthält in der ersten und zweiten Etage des südlichen Teiles die für die Handelskammer bestimmten Räume, Räume, die auch einst zu den Sitzungen der kaufmännischen Handelsgerichte, deren Einführung von dem Handelsstande immer dringender gewünscht wird, werden benutzt werden können. Der ganze mittlere Teil nebst den zu beiden Seiten angrenzenden, im Parterre befindlichen Piecen sind für die Börsenversammlungen eingeräumt, während die nach Norden gelegene Seite das königliche Telegraphenamts aufgenommen hat, mit dem einen mehrjährigen Mietskontrakt abzuschließen im Interesse des Handelstreibenden sowie des Gesamtpublikums und der Behörden gelungen ist.

„Der Plan zu dem Gebäude ist von Herrn Kreisbaumeister Lüdecke entworfen, die Ausführung demselben anvertraut worden. Der speziellen Leitung des Baues hat sich der Verwaltungsrat des Aktienvereins und eine aus seiner Mitte gewählte Baukommission unterzogen.

„Herr Lüdecke wird sich erlauben, einige detaillierte Mitteilungen über den Bau zu geben, durch den sich derselbe ein so ehrenvolles Denkmal errichtet hat, durch den die Wahl des Verwaltungsrat so glänzend gerechtfertigt worden ist.“

Herr Baumeister *Lüdecke*, welcher den Plan geleitet hat, erstattete nun folgenden Bericht:

„Der Bau dieser neuen Börse ist nunmehr unter des Himmels Beistand so weit gediehen, daß er in der Hauptsache vollendet den geehrten Bauherren übergeben werden kann. Er war den Architekten und Werkmeistern, die daran arbeiten durften, eine willkommene Aufgabe zur Herrichtung eines monumentalen Werkes. Bei den oft gefährlichen Rüstungen hat die Hand des Herrn über allen Werkleuten gewaltet, denn wir haben keinen Unfall zu beklagen. Mit den Grundarbeiten wurde Mitte November 1864 begonnen, und schon die Schwierigkeiten dieser Grundarbeiten, der Fundamente, welche zum Teil 26 Fuß tief auf Senkbrunnen hergerichtet werden mußten, gestatteten nicht den Bau in jener Geschwindigkeit zu fördern, welche den geehrten Bauherren wünschenswert erscheinen mußte. Es war vielmehr erst im April 1865 der Grundbau in dem Stadium, von welchem aus sich absehen ließ, daß nun innerhalb zweier Jahre wohl der Bau im großen Ganzen zu vollenden sei. (Die Grundsteinlegung erfolgte am 27. Mai, das Hebefest war am 21. Oktober 1865.) Die Verträge mit Lieferanten und Werkmeistern sind dahin auch abgeschlossen worden. Wären diese Verträge nicht durch die Zeitumstände, namentlich nicht durch die Vorgänge des verflossenen Kriegsjahres alteriert worden, so hätte sich der bezeichnete Termin für die Bauvollendung auch innehalten lassen. Wenn man erwägt, daß dieser Bau in seinen ringsum freiliegenden Fassaden alle seine Gesimse und Krönungen aus Sandstein, seine Ornamente ebenfalls aus Sandstein oder aus gebranntem Ton erhalten hat, und nicht aus dem viel schneller zu beschaffenden Stuck und Mörtelputz, so wird man gestehen, daß immer noch das Möglichste in Förderung des Baues geschehen ist.

„Infolge einer Konkurrenz wurde mir selbst die Anfertigung des jetzt zur Ausführung gekommenen Bauplanes anvertraut. Schon dieser Bauplan hatte seine Schwierigkeiten, indem derselbe nur über ein sehr mäßig großes Terrain verfügen konnte und dennoch sehr viele und große Räume herrichten sollte. Denn nicht der Börsensaal allein mit Kündigungssaal, Kurs- und Schreibzimmern, Garderobe und sonstigen zugehörigen Räumlichkeiten ist in dem Gebäude aufgenommen, sondern es befindet sich auch die Handelskammer mit ihrem Sitzungssaal, ihren Büros und der Wohnung ihrer ersten Beamten darin, und der vierte Teil der ganzen Gebäude ist ganz und gar der königlichen Telegraphenstation zugewiesen worden. Außerdem hat noch eine bedeutende Restauration in dem Unterbau Platz gefunden, soweit derselbe nicht zu Wirtschafts- resp. Lagerkellern reserviert worden ist. Daß da nun hin und wieder einer oder der andere der genannten Räume knapp bemessen ist, konnte der Architekt in keiner Weise ändern. Ganz Vollkommenes kann ein Architekt vielmehr dann nur leisten, wenn ihm Mittel, Raum und Zeit ganz unbeschränkt gewährt werden. Die Mittel sind in der freigiebigsten Weise gewährt, jedoch von der Bauverwaltung vorsichtig und ökonomisch verwendet worden. — Heute habe ich an dieser Stätte den hochgeehrten Bauherren, die nunmehr das Gebäude zum Gebrauch übernehmen, zu danken für das Vertrauen, das dieselben mir in jeder Weise geschenkt haben. Vertrauen macht stark, und guten Mutes habe ich die mir gewordene Aufgabe nach besten Kräften zu lösen gesucht.

„Nicht in meiner Hand allein lag aber die Möglichkeit des Gelingens, der unterstützenden und mithelfenden Kräfte für die Ausführung des Baues bedurfte ich von allen Seiten. Vor allem zu danken habe ich demnach den verehrlichen Herren des Baukomitees, die mir stets mit Rat und Tat zur Hand gingen; zu danken habe ich dem Herrn, der als Bauführer an Ort und Stelle mit größtem Fleiße und sorgsamster Überwachung aller Einzelheiten die Vermittlung zwischen mir und den Werkmeistern stetig erhielt und mir als wackerer Zeichner zur Seite stand, dem Herrn Wilhelm Wernicke. Zu danken habe ich sämtlichen Werkmeistern, die in der guten Herrichtung des größten öffentlichen Baues ihre Ehre suchen; den Herren Maurermeistern Westphal und Schlesinger, dem Herrn Zimmermeister Kuveke, den Steinmetzmeistern Herrn Bungenstab, Herrn Pausenberger und Herrn Franke. Verdient haben sich ferner gemacht um den Bau die Herren Gebrüder Bauer, Herr Rehorst, und endlich die, welche die Ausstattung in Malerei, Stuckatur, Tapezierung und letzter Ausschmückung besorgten, die Herren Reiche und Kückelhahn, die Herren Krebs und die Herren Bildhauer Kern zu Berlin, Michaelis und Augustini zu Breslau. Unerwähnt kann ich auch nicht lassen, daß die in Eisenguß hergestellten Sachen auf das sorgfältigste durch die Herren Herz & Ehrlich beschafft wurden, daß Herr Baumeister Stumpf die Wasserleitung zweckentsprechendst beschaffte, daß Herr C. Renner alle Arbeiten in Zink und Zinkguß in der bekannten Solidität lieferte und noch liefert. Von künstlerischer Ausführung zeugen auch die Tonornamente des inneren Baues, welche aus Gießmannsdorf, die der äußeren Fassade, welche von der Antonienhütte des Herrn Grafen H. von Donnersmarck geliefert wurden.

„Alle Werkmeister und Werkleute haben nach Kräften das Ihrige getan, den Bau auf das Solideste und Beste herzurichten, nur die Beschränkung des Raumes und die Zeit kann kleine Mängel veranlaßt haben, die ich heute mit Nachsicht anzusehen bitte; die Zeit, die uns noch außer den Börsenstunden zu Nacharbeiten gewährt wird, wird auch einen großen Teil dieser Mängel beseitigen helfen. Ich sehe deshalb meine Wirksamkeit an diesem Orte durchaus noch nicht als abgeschlossen an und bitte deshalb noch um fernere Nachsicht und um das fernere Vertrauen, daß wir Bauleute in kürzester Zeit das noch Fehlende nachholen werden.“

Herr *Kommerzienrat Franck* fuhr dann fort, indem er dankbar des Wohlwollens gedachte, mit welchem das Werk von allen Seiten gefördert worden:

„Zu großem Danke sind wir den hohen Königlichen und städtischen Behörden für die Unterstützung verpflichtet, die sie unserem Unternehmen haben zuteil werden lassen. Ist aber die Verwirklichung des Projekts und die Ausdehnung, die Handel und Industrie auch in unserer Stadt und Provinz genommen, ermöglicht worden, so haben wir dies, nächst dem allmächtigen Gotte, der Fürsorge zu verdanken, die unser erhabenes Herrscherhaus dem Handel und der Industrie stets zugewandt hat und fortgesetzt zuwendet. Welch großartige Entwicklung in unserem Staate das Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen genommen, Einrichtungen für den Verkehr, in denen Preußen den vorgeschrittensten Ländern

nicht nur ebenbürtig zur Seite steht, nach vielen Richtungen ihnen zum Muster dient, darauf an dieser Stelle ausführlicher hinzuweisen, müßte überflüssig erscheinen. Die Geschichte der Erbauung dieses Gebäudes wird aber für alle Zeiten mit der Erinnerung an die glorreichen Ereignisse der letzten Jahre verknüpft sein. Es sei daher gestattet, in flüchtigen Zügen ihrer zu gedenken.

„Während durch die ruhmwürdigen Taten unserer tapferen Armee Preußen ein fremder Herrschaft unterworfen gewesenes deutsches Land für Deutschland wieder eroberte, hatte sich gleichzeitig auf einem anderen Gebiete eine für unser deutsches Vaterland nicht minder wichtige Eroberung vollzogen. Jener Fürsorge und beharrlichen Festigkeit haben wir die Erhaltung des Zollvereins zu verdanken, der zum unabsehbaren Nachteile für alle unsere wirtschaftlichen Interessen in jener Zeit zu zerfallen drohte. Die Ereignisse des vorigen Jahres leben noch in unser aller Erinnerung; lebhaft vergegenwärtigen wir uns die bange Besorgnis, die unsere Provinz, unsere Stadt erfüllte, den Druck, unter welchem jeder Geschäftsverkehr gelitten, unter dem auch die Ausführung unseres Unternehmens eine Zeitlang in Frage gestellt schien. Durch die unvergeßlichen Taten unserer tapferen Armee, an deren Spitze Seine Majestät der König und die königlichen Prinzen, sind in wenig Wochen nicht nur jene Besorgnisse zerstreut worden: Wir sehen unser Vaterland größer und mächtiger, als je früher, wir sehen den Norden Deutschlands geeinigt und dürfen mit Zuversicht hoffen, daß die Einigung unseres gesamten deutschen Vaterlandes unter Preußens Führung nicht ausbleiben werde. Unter dieser Führung darf die Geschäftswelt, nicht mehr bedrückt durch das partikularistische Interesse, durch das Widerspruchsrecht der Einzelstaaten, wodurch jeder Fortschritt des Handelsverkehrs gehindert zu werden drohte, einem fernerem Aufschwunge des Geschäftslebens entgegen sehen. Machen sich auch gegenwärtig die Folgen des vorigen Jahres, der Befürchtungen vor dem Ausbruche eines neuen Krieges in diesem Frühjahr, vor dem uns die weise Mäßigung unseres Königs bewahrt hat, noch fühlbar, so eröffnen wir doch heute die neue Börse unter den günstigsten Auspizien; und daß wir das können, haben wir Seiner Majestät unserem Könige zu verdanken. Lassen Sie uns daher diesem Danke Ausdruck geben durch den weitschallenden Ruf: Hoch lebe Seine Majestät der König und das ganze königliche Haus!“

Nachdem die Versammlung lebhaft in den dreimaligen Hochruf eingestimmt hatte, spielte das Orchester den Schlußsatz aus der C-moll-Symphonie von Beethoven, und bald darauf erklärte Herr Kommerzienrat Franck, daß er nunmehr den Neubau dem geschäftlichen Verkehr übergebe. Redner schloß den feierlichen Akt mit den Worten: „*Möge der äußere Glanz, von dem unsere Börse nun umgeben ist, von dem inneren Glanz überstrahlt werden. Gott segne das Haus!*“

In dem neuen Gebäude fanden sowohl die Handelskammer wie die Börse Unterkunft. Nach dem mit dem Börsen-Aktien-Verein abgeschlossenen Verträge übernahm die Handelskammer die Benutzung der Räume, zog die aufkommenden Einnahmen, insbesondere an Börseneintrittsgeldern und

Mieten, zu Gunsten ihrer Kasse ein und erstattete sie dem Börsen=Aktien=Verein nach Abzug der Unkosten nach einem bestimmten Schlüssel zurück. Im Jahre 1897 erwarb sodann die Handelskammer das Gebäude von dem Börsen=Aktien=Verein. Zur Bestreitung der Kosten wurde eine Obligationsanleihe in Höhe von 425 000 M. aufgenommen, die nach und nach getilgt und im Jahre 1922 vollkommen abgestoßen werden konnte. Im Jahre 1922 wurde ein Umbau des Gebäudes zwecks Schaffung neuer, durch den gesteigerten Geschäftsgang erforderter Arbeitsräume für die Handelskammer und zur Aufnahme der Produktenbörse vorgenommen.

Die Handelskammer behielt auch nach dem Gesetz vom Jahre 1897 den Namen „Handelskammer“ bei, war jedoch tatsächlich die Vertretung nicht nur des Handels in allen seinen Zweigen einschließlich des Einzelhandels und der Nebengewerbe, wie Banken, Versicherung, Spedition und Schifffahrt, sondern auch der Industrie. Sie hat sich aller ihrer Fürsorge anvertrauten Kreise mit gleicher Hingabe angenommen und ist in den ersten Jahrzehnten, als das Handelskammer= und überhaupt das Organisationswesen in Handel und Industrie noch wenig entwickelt war, die Vertretung der schlesischen Industrie gewesen. Mit gleichem Eifer hat sie sich die Wahrnehmung der Interessen des Einzelhandels zur Aufgabe gemacht. Die Fühlungnahme mit der Gesamtheit der Kaufmannschaft, die durch das Gesetz im Gegensatz zu den alten Korporationen an sich nicht gegeben war, war im ersten Jahrzehnt verhältnismäßig einfach, als die Gesamtzahl der Firmen in Breslau 1000 wenig überschritt. Mit dem Anwachsen der Zahl auf 3600 vor dem Kriege und schließlich bis auf mehr als 8000 in letzter Zeit allein in der Stadt Breslau stellten sich der Verbindung immer größere Schwierigkeiten entgegen, und der Weg der Abhaltung von Generalversammlungen wurde ungangbar. Ein Bedürfnis danach lag auch solange nicht vor, als der Kaufmännische Verein bestand und die enge Verbindung der Kammer mit der Gesamtheit der Kaufmannschaft sicherstellte. Mit dem Aufkommen einer Reihe neuer Verbände und dem Absterben des Kaufmännischen Vereins im zweiten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts trat das Bedürfnis nach einer unmittelbaren Verbindung zwischen Kammer einerseits und den Verbänden andererseits immer dringender in Erscheinung. Die Kammer suchte diesem vor allem durch den weiteren Ausbau ihrer Organisation gerecht zu werden.

VERBINDUNG
DER HANDELS=
KAMMER MIT
DER
KAUFMANN=
SCHAFT

Neben ihren aus Kammermitgliedern bestehenden Ausschüssen, denen die Erledigung eines großen Teiles der Kammergeschäfte obliegt, setzte sie eine Reihe weiterer Ausschüsse ein, in die auch nicht zur Handelskammer gehörende Vertreter von Handel und Industrie aufgenommen werden. Besonders zu erwähnen ist der *Großhandelsausschuß*, der *Einzelhandelsausschuß*, der *Industrieausschuß*, der *Ausschuß für Geld-, Bank-, Börsen-, Kredit- und Versicherungswesen*, der *Ausschuß für landwirtschaftliche Erzeugnisse* und der *Ausschuß für die Textilgewerbe*. Die in Frage kommenden Verbände erhielten ein Entsendungsrecht in diese Ausschüsse, und es hat sich daraus ein sehr ersprießliches Zusammenarbeiten entwickelt, zumal dadurch der Kammer für alle Arbeiten eine größere Zahl wertvoller Mitarbeiter zugeführt worden ist. Der *Einzelhandelsausschuß* setzt sich nicht nur aus Vertretern der handelsgerichtlich eingetragenen Kaufleute, sondern auch aus den außerhalb des Zuständigkeitskreises der Kammer stehenden Kleingewerbetreibenden zusammen und stellt daher im Rahmen der Gesamtkammer eine *Vertretung des Einzelhandels* dar, vollkommener als es einer Einzelhandelskammer selbst möglich sein würde, zumal dem Ausschuß das Recht eines Sondervotums beigelegt worden ist, falls die Entscheidung der Kammer von der seinigen abweicht. Die einheitliche Führung der Geschäfte ist dadurch gewährleistet worden, daß der Handelskammer die endgültige Stellungnahme vorbehalten bleibt. Eine weitere Fühlung mit allen Kreisen der Kaufmannschaft wird besonders seit der Zeit nach dem Kriege durch regelmäßige *Vortragsveranstaltungen*, die auch in anderen Orten des Bezirks stattfinden, sowie durch das Organ der Handelskammer, die „*Mitteilungen*“, seit 1922 die „*Ostdeutsche Wirtschaftszeitung*“, herbeigeführt.

Der Ausbruch des Krieges und die Notwendigkeit, für den Fortgang des Wirtschaftslebens und die Weiterbeschäftigung der Arbeiter und Angestellten Sorge zu tragen, veranlaßte die Handelskammer alsbald nach Kriegsausbruch, die Zusammenfassung der Industriellen Breslaus und des Bezirks unter dem Namen „*Breslauer Kriegsausschuß der Industrie*“ anzuregen, der in engster Verbindung mit der Kammer arbeitete und später in dem „*Verein Industrieller im Bezirk der Handelskammer Breslau*“ eine feste Form erhielt. Für die anderen Zweige des Wirtschaftslebens bedurfte es im allgemeinen einer solchen Anregung nicht; der besonders bemerkenswerten Maßnahmen der Handelskammer zur Zusammenfassung dieser Zweige soll an besonderer Stelle gedacht werden.

Diese enge Verbindung mit den einzelnen Organisationen aus Handel und Industrie wurde im Jahre 1918 von großer Bedeutung. Der Zusammenbruch im November 1918 ließ auf einen engen Zusammenschluß aller Angehörigen aus Handel und Industrie sinnen, wenn das Wirtschaftsleben nicht ganz aus den Fugen gehoben und weitere Erwerbslosigkeit heraufbeschworen werden sollte. Es galt jetzt alle Kräfte zusammenzufassen und in den Dienst des Gesamtwohls zu stellen durch Heranziehung zu den gemeinsamen Beratungen und durch Beeinflussung aller Angehörigen von Handel und Industrie in gleichem Sinne bis in die letzten Glieder. Die Kammer schloß zu diesem Zwecke alle zu ihrem Zuständigkeitskreise gehörenden Verbände von Handel und Industrie in einer Körperschaft, dem Beirat der Handelskammer, zusammen, der in engste Verbindung mit der Kammer gebracht wurde. Der Beirat hat mehrere Jahre hindurch eine überaus rege Tätigkeit entfaltet und durch sein an anderer Stelle zu würdigendes Wirken die auf ihn gesetzten Hoffnungen voll erfüllt. Aus ihm ist später u. a. die Organisation der Arbeitgeberverbände hervorgegangen. Die veränderten Verhältnisse haben die Tätigkeit des Beirats auf den wichtigsten Arbeitsgebieten inzwischen wieder entbehrlich gemacht und zur Auflösung mancher Abteilungen geführt, insbesondere der der Regelung der sozialen Verhältnisse bestimmten. An der Einrichtung ist jedoch festgehalten worden, da sie die Möglichkeit gibt, enge Fühlung mit allen Kreisen aus Handel und Industrie zu halten und der Handelskammer ständig neue Anregungen zu geben.

BEIRAT

Ebenso wie ein Zusammenschluß im eigenen Bezirk, so wurde durch die neuen Verhältnisse auch eine engere Verbindung zwischen den einzelnen Kammern erforderlich. Eine solche bestand für das Gebiet des Reiches und Preußens schon in der Spitzenorganisation, dem Deutschen Industrie- und Handelstag, und dem in den letzten Jahren geschaffenen Landesausschuß der preußischen Handelskammern; daneben erwies sich eine enge Fühlung zwischen den schlesischen Handelskammern nötig, die schon von den 60er Jahren an angebahnt worden war. Im Jahre 1900 wurde unter Führung der Breslauer Kammer die Vereinigung ostdeutscher Handelskammern gegründet, die jedoch ihre Tätigkeit im wesentlichen auf demselben Gebiet wie der Handelstag suchte, auf die Dauer neben diesem kein geeignetes Betätigungsgebiet fand und bald wieder einging. Die ver-

ZUSAMMEN-
SCHLUSS VON
HANDELS-
KAMMERN

änderten Verhältnisse nach dem Kriege ließen wieder das Bedürfnis nach einer engeren Verbindung aufkommen, und es wurde zu diesem Zweck die *Vereinigung schlesischer Handelskammern geschaffen*. Sie erblickte ihre Aufgabe weniger in der gemeinsamen Bearbeitung allgemeiner wirtschaftspolitischer Fragen, als in der Behandlung besonderer, die Provinz Schlesien betreffenden Angelegenheiten und in der Verständigung über Organisationsfragen und gelegentlichen Aussprachen. Sie hat sich außerordentlich bewährt und ist im Jahre 1922 durch die *Vereinigung der amtlichen Interessenvertretungen in Landwirtschaft, Handwerk, Handel und Industrie* der Provinzen Nieder- und Oberschlesien ergänzt worden.

Die Begründung der Vereinigung schlesischer Handelskammern verdankt ihre Entstehung demselben Gedanken, wie er für den Vorschlag des Handelsministers Freiherrn von Berlepsch im Jahre 1896 auf Errichtung obligatorischer, planmäßig über das ganze Staatsgebiet verbreiteter Handelskammern maßgebend gewesen war: dem Bestreben nach möglicher Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Die ständig zunehmenden Aufgaben der Kammer auf der einen Seite, das Aufkommen unzähliger neuer wirtschaftlicher Organisationen, mit denen eine ständige Fühlung nicht immer aufrechterhalten werden konnte, auf der anderen Seite ließen den Gedanken nicht zur Ruhe kommen. Die Absichten des preußischen Handelsministers von Sydow im Jahre 1917 scheiterten ebenso, wie nach dem Kriege die Bestrebungen des Deutschen Industrie- und Handelstages. Eine Lösung wurde schließlich unter einmütiger Billigung der Handelskammern in der Notverordnung des preußischen Handelsministeriums vom 1. April 1924 herbeigeführt. Dadurch ist dem Handelsminister das Recht der Neuabgrenzung der Bezirke, sowie der Auflösung und der Zusammenlegung bestehender Handelskammern nach Anhörung der beteiligten Kammern zugebilligt worden. Hiervon bleiben jedoch die Kammern unberührt, die sich zu besonderen Zweckverbänden nach Maßgabe der erlassenen Bestimmungen zusammenschließen. Die Hauptaufgabe der Zweckverbände wurde anfänglich in dem Zusammenarbeiten der Handelskammern bei ihrer gutachtlichen Tätigkeit erblickt. Die Breslauer Handelskammer vertrat jedoch im Sinne ihrer früheren Stellungnahme die Auffassung, daß dieser Gesichtspunkt von geringerer Bedeutung sei; in der Hauptsache seien Zweckverbände ein Mittel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der gesamten Handelskammerorganisation, durch Schaffung mancher für die einzelnen Kammern nicht immer möglichen

NOT-
VERORDNUNG
VOM APRIL
1924

Einrichtungen zur Förderung von Handel und Industrie, die, weit davon entfernt, die Verbindung der Kammern mit den angeschlossenen Firmen zu lockern, die Möglichkeit einer engeren Verbindung durch Beratung auf den verschiedensten Gebieten geben. Dieser Gedanke ist in immer weitere Kreise gedrungen und auch in Schlesien auf fruchtbaren Boden gefallen. Es schweben zurzeit Verhandlungen über die Bildung eines Zweckverbandes nieder-schlesischer Handelskammern.

Durch die Notverordnung vom 1. April 1924 erhielt die Handelskammer auch die ihrem Wirkungskreise entsprechende Benennung „*Industrie- und Handelskammer.*“

Es sei am Schlusse dieser Darstellung noch der Männer der Handelskammer gedacht. Es befindet sich darunter eine Reihe von hervorragenden Persönlichkeiten, die bestimmend auf das Wirtschaftsleben eingewirkt haben und dem ganzen Vaterlande zur Zierde gereichen. So mancher von ihnen ist der Nachwelt nicht mehr bekannt. Der Name eines Geheimen Kommerzienrats Franck, der von 1861 bis 1869 das Amt des Präsidenten bekleidete, ist so gut wie verschollen und lebt nur noch in einer von ihm bei dem Verein christlicher Kaufleute errichteten Stiftung fort. Gerade gegenwärtig, wo wir am Beginne einer neuen Zeit stehen, wo das Alte allzu leicht der Vergessenheit anheimfällt, erscheint es angezeigt, solche Namen zu bewahren. Die Beschaffung der biographischen Notizen ist vielfach auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten gestoßen, und ihre Vervollständigung muß daher vorbehalten bleiben. Es wäre dankenswert, wenn die Verwandten und Freunde der früheren Kammermitglieder die für deren Wirken bedeutungsvollen Angaben sammeln und der Handelskammer zur Verfügung stellen würden; die Schaffung eines möglichst vollständigen Archives wäre zugleich eine Arbeit zur Stärkung des Heimatsinnes. An dieser Stelle können nur kurze Angaben über die Männer, die an der Spitze der Kammer und ihrer Geschäftsführung gestanden haben, gebracht werden. Diesen Angaben wird eine Übersicht sämtlicher Mitglieder der Handelskammer von ihrem Bestehen an bis auf die Jetztzeit beifügt.

MÄNNER DER
HANDELS-
KAMMER

Präsidenten der Handelskammer:

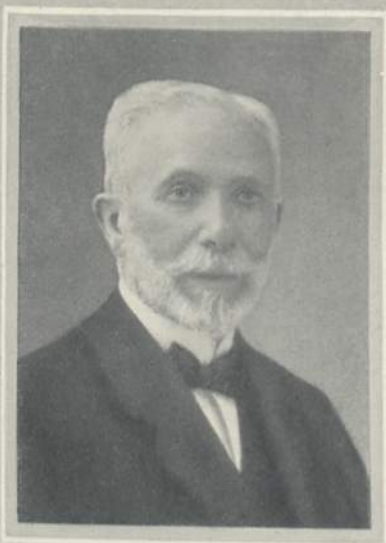
- 1849—1861: *Theodor Molinari*, Geheimer Kommerzienrat, Inhaber der Firma J. Molinari & Söhne, Kolonial-, Farbewaren- und Produkthandlung; geboren: 19. November 1803, gestorben: 26. Juli 1867. Er war Präsident der Handelskammer von ihrer Begründung an, trat 1861 zurück und bekleidete in den Jahren 1865 bis 1867 das Amt des Vizepräsidenten. Theodor Molinari war ein königlicher Kaufmann in der guten, alten Bedeutung des Wortes, ein Mann von großem kaufmännischem Scharfblick, von umfassender Bildung und idealer Auffassung der Verhältnisse. Er genoß in allen Kreisen der Kaufmannschaft und in der Öffentlichkeit unbeschränktes Vertrauen und war der unbestrittene Führer der Kaufmannschaft. 1855 war er Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses.
- 1861—1869: *Johann August Franck*, Geheimer Kommerzienrat, Inhaber des Bankhauses gleichen Namens; geboren: 8. August 1805, gestorben: 11. Oktober 1878. Er trat in die Kammer bei ihrer Errichtung ein, war von 1856 bis 1861 Vizepräsident und schied 1869 aus dem Amte des Präsidenten infolge Nichtwiederwahl als Mitglied der Handelskammer aus. Er nahm nicht nur in der Kaufmannschaft, sondern auch in der Öffentlichkeit eine hervorragende Stellung ein. Von seinen sonstigen Ehrenämtern ist u. a. das eines Stadtrates und eines Mitgliedes des Provinziallandtages zu erwähnen. Er hat den Börsen-Aktienverein zustande gebracht und ist als Erbauer des jetzigen Amtsgebäudes der Handelskammer anzusehen.
- 1869—1886: *Isidor Friedenthal*, Geheimer Kommerzienrat, Inhaber und Mitbegründer der Tuchgroßhandlung Gebrüder Friedenthal; geboren: 24. März 1812, gestorben: 19. Oktober 1886. Er trat in die Kammer bei ihrer Errichtung ein, war von 1867 bis 1869 Vizepräsident und bekleidete das Amt des Präsidenten bis zu seinem Tode. Er genoß in der Kammer infolge seiner Unparteilichkeit große Autorität und nahm auch im öffentlichen Leben eine sehr angesehene Stellung ein. Er war Vorsitzender des



D. G. Grinn



Arthur Peter



F. Mandelsson.



Henry Kriveller

Verwaltungsrates der Oberschlesischen Bahn, Mitbegründer der Schlesischen Feuer- und der Schlesischen Lebensversicherungsgesellschaft, Stadtverordneter und später Stadtrat.

1886—1903: *Leo Molinari*, Geheimer Kommerzienrat, Inhaber der Kolonialwaren-Großhandlung J. Molinari & Söhne; geboren: 5. Juli 1827, gestorben: 26. Dezember 1907. Er trat in die Kammer im Jahre 1867 ein und war von 1870 bis 1886 Vizepräsident; er legte das Amt als Präsident 1903 nieder. Ihn zeichneten die gleichen Eigenschaften, wie seinen älteren Bruder Theodor aus; er nahm in der Kaufmannschaft eine überragende Stellung ein. Von 1877 bis 1878 war er Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses; er war Stadtverordneter und Italienischer Konsul.

1903—1919: *Philipp v. Eichborn*, Geheimer Kommerzienrat, Inhaber des Bankhauses Eichborn & Co.; geboren: 6. April 1844. Er trat in die Kammer 1874 ein, war von 1900 bis 1903 I. Vizepräsident und wurde bei seinem Rücktritt von dem Amte des Präsidenten Ende 1919 in dankbarer Würdigung seiner großen Verdienste um die Handelskammer und die Gesamtheit von Handel und Industrie zum Ehrenpräsidenten ernannt. Er schied am 1. Januar 1924 nach 50 jähriger Zugehörigkeit zur Handelskammer aus der Körperschaft aus. Von seinen zahlreichen Ehrenstellen sind die eines Stadtverordneten, eines Mitgliedes des Provinziallandtages, eines Deputierten der Rentenbank, eines Mitgliedes des Bezirksausschusses der Reichsbank und eines Direktionsmitgliedes der Provinzial-Hilfskasse zu erwähnen.

Seit 1920: Dr. jur. *Bernhard Grund*, Mitinhaber der Drogen- und Chemikalien-Großhandlung Bernh. Jos. Grund, Regierungsassessor a. D.; geboren: 25. November 1872. Er trat in die Kammer 1912 ein und wurde 1920 zum Präsidenten gewählt. Er war von 1911—1919 unbesoldeter Stadtrat, von 1913—1919 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses. Seitdem gehört er dem Preußischen Landtage an. Mitglied des vorläufigen Reichswirtschaftsrates seit seiner Einsetzung.

Vize-Präsidenten:

- 1849—1855: *Fr. Klocke*, in gleicher Firma, Speditions- und Kommissionsgeschäft; geboren: 20. März 1795, gestorben: 18. Mai 1865; von 1838 bis 1842 und 1843 bis 1844 Stadtverordnetenvorsteher.
- 1856—1861: Geheimer Kommerzienrat *Franck* (siehe oben).
- 1861—1864: *H. Schlarbaum*, in Firma Müller & Schlarbaum, Speditions- und Kommissionsgeschäft.
- 1865—1867: Geheimer Kommerzienrat *Theodor Molinari* (siehe oben).
- 1867—1869: Geheimer Kommerzienrat *J. Friedenthal* (siehe oben).
- 1870—1886: Geheimer Kommerzienrat *Leo Molinari* (siehe oben).
- 1886—1900: *Salomon Kauffmann*, geboren: 11. Dezember 1824, gestorben: 21. August 1900. Er trat 1857 in die Kammer ein und gehörte ihr bis zu seinem Tode an. Er war Mitinhaber der Firma Meyer Kauffmann, Baumwollspinnerei und -Weberei, die sich in der Zeit seiner Tätigkeit aus bescheidenem Umfange zu einem Welthause emporschwang. Er war die stärkste Arbeitskraft der Kammer; alle seine Arbeiten trugen den Stempel seines klaren, durchdringenden Verstandes, der hohen Auffassung seines Berufes. Als Mensch gewann er sich durch sein schlichtes, freundliches Wesen und die stete Hilfsbereitschaft die Herzen derer, die mit ihm zu tun hatten. Von seinen zahlreichen Ehrenämtern sind die eines Stadtverordneten, eines Handelsrichters und eines Mitgliedes des Bezirksausschusses der Reichsbank zu erwähnen.
- 1897—1902: (Zweiter Vizepräsident) *Heinrich Heimann*, Geheimer Kommerzienrat, Inhaber des Bankhauses E. Heimann; geboren: 31. Juli 1823, gestorben: 31. Juli 1902. Er trat 1868 in die Kammer ein und gehörte ihr bis zu seinem Ableben an. Er hat sich besondere Verdienste als Vorsitzender der Börsenkommission und des Börsenvorstandes, sowie der Zulassungsstelle für Wertpapiere erworben. Von seinen zahlreichen Ehrenämtern sind die eines Sachverständigen der Börsen-Enquete-Kommission 1892, eines Mitgliedes des Provinzialausschusses der Preußischen Bank und des Bezirksausschusses der Reichsbank sowie eines Handelsrichters zu erwähnen; er war Mitglied des Aufsichts-

- rates zahlreicher Aktiengesellschaften. Er war eine der markantesten Persönlichkeiten in der Breslauer Geschäftswelt und hinterließ sein Bankhaus, das er als angesehenere Privatbank übernahm, als Haus von Weltruf.
- 1900—1903: (Erster Vizepräsident) *Philipp v. Eichborn*, Geheimer Kommerzienrat (siehe oben).
- 1902—1913: *Julius Heymann*, Kommerzienrat, Inhaber der Firma Goldschmidt & Co. Klostermühle; geboren: 13. März 1825, gestorben: 5. Juli 1915. Er trat 1884 in die Handelskammer ein, wurde, an der Schwelle des 80. Lebensjahres stehend, zum Zweiten Vizepräsidenten, sodann zum Ersten Vizepräsidenten berufen und hat diese Ämter über ein Jahrzehnt ohne Schonung seiner Person geführt. Durch seine Pflichttreue und Unparteilichkeit, die Vornehmheit und Liebenswürdigkeit seines Wesens hat er sich allgemeine Zuneigung und Verehrung erworben.
- 1903—1920: *David Mugdan*, Inhaber der Firma S. Mugdan, später D. Mugdan; geboren: 22. Juni 1840, gestorben: 23. August 1921. Er trat 1878 in die Kammer ein, wurde 1903 zum Zweiten, 1913 zum Ersten Vizepräsidenten gewählt. Er besaß eine unversiegbare Arbeitskraft und =freudigkeit und ein sachliches und klares Urteil. Er nahm eine führende Stellung in dem öffentlichen Leben von Handel und Industrie Breslaus ein und hat die Arbeiten der Kammer in maßgebender Weise beeinflusst. Er trat Ende 1920 von dem Amte des Vizepräsidenten zurück, blieb jedoch bis zu seinem Tode Mitglied der Handelskammer. Von seinen zahlreichen Ehrenämtern sind die eines Stadtverordneten, eines Handelsrichters, eines Mitgliedes des Bezirks- und Landeseisenbahnrates und des Oderwasserstraßen=Beirates zu erwähnen.
- 1913—1919: (Zweiter Vizepräsident) *Rudolph Eppenstein*, Mitinhaber der Manufakturwaren=Großhandlung Erber & Eppenstein; geboren: 23. August 1845, gestorben: 11. August 1919. Er trat 1879 in die Kammer ein und gehörte ihr bis zu seinem Tode an. Er hat vor allem die Arbeiten der Kammer auf dem Gebiete des Handelsrechts maßgeblich beeinflusst und genoß infolge

- seiner Unparteilichkeit und Rechtlichkeit, sowie seines vornehmen Charakters größte Autorität; er war Handelsrichter seit Errichtung der Kammern für Handelssachen bis zu seinem Tode.
- Seit 1920: (Erster Vizepräsident) *Arthur Deter*, Inhaber der Firma Arthur Deter, Zigarrenfabriken; geboren: 22. Juni 1865. Er trat 1910 in die Handelskammer ein, wurde 1920 Zweiter, 1921 Erster Vizepräsident. Er ist Ehrenvorsitzender des Hansa-Bundes Ortsgruppe Breslau, Mitglied des Provinziallandtages und Handelsgerichtsrat.
- Seit 1921: (Zweiter Vizepräsident) *Samuel Mendelsson*, Inhaber der Speditionsfirma S. Mendelsson; geboren: 21. November 1851. Er trat 1896 in die Handelskammer ein. Von seinen vielen Ehrenämtern sind die eines Handelsgerichtsrats, eines Mitgliedes des Landes- und des Reichseisenbahnrates sowie des Oderwasserstraßenbeirates zu erwähnen.
- Seit 1920: (Dritter Vizepräsident) *Georg Schoeller*, Inhaber der Firma Schoeller & Co., G. m. b. H., Zuckerfabriken; geboren: 29. September 1868. Er trat 1908 in die Kammer ein und wurde 1920 Dritter Vizepräsident. Er ist Vorsitzender des Dampfkessel-Überwachungs-Vereins, Mitglied des Oderbeirates und des wasserrechtlichen Ausschusses des Oberverwaltungsgerichtes (früher des preußischen Landeswasseramtes) und war Handelsrichter.

Geschäftsführende Beamte:

- 1849—1856: *Moritz Simson*, Referendar a. D. Er war früher Geschäftsführer der Handelskammer Kronstadt in Siebenbürgen und hat sich durch seine Tätigkeit im Dienste der Handelskammer allgemeine Anerkennung erworben. Er schied 1856 aus seinem Amte infolge Krankheit aus und verstarb noch in demselben Jahre.
- 1856—1858: Assessor Dr. *Schmid*.
- 1858—1862: Dr. *Hermann Weigel*, geboren: 30. Dezember 1826, gestorben: 30. April 1887. Er war ein Mann von unermüdlicher Arbeitskraft und glänzender Darstellungsgabe. Er hat sich um die Arbeiten der Kammer sowie um die des Deutschen Handels-

tages, dessen ständigem Ausschufß er auch nach seinem Ausscheiden aus der Verwaltung der Handelskammer bis zu seinem Tode angehörte, sehr verdient gemacht. Er schied aus seinem Amte aus, weil die damalige Rechtslage keine seiner Persönlichkeit entsprechende Ausgestaltung der amtlichen Stellung ermöglichte, ließ sich zunächst als Rechtsanwält und Notar in Cassel nieder und war von 1870 bis 1887 Mitglied des Stadtrates und Vizebürgermeister von Cassel; er vertrat die Stadt Cassel im Herrenhause und gehörte auch dem Deutschen Reichstage an.

1862—1864: Assessor *Franz Julius Wilhelm Abegg*, geboren: 24. März 1834, gestorben: 1913. Er trat nach seinem Ausscheiden in die richterliche Laufbahn zurück, schied aus dieser 1871 als Kommerz- und Admiralitätsrat aus und war bis zu seinem Tode Direktor der Deutschen Hypotheken-Bank in Berlin.

1864—1866: Dr. *Kompe*, starb 27. Juli 1866 an der Cholera.

1866—1871: Dr. jur. *Alexander Meyer*, geboren: 22. Februar 1832, gestorben: 27. Juni 1908. Er war nach seinem Ausscheiden bis 1876 Generalsekretär des Deutschen Handelstages, sodann Chefredakteur der Schlesischen Presse, später freier Schriftsteller. Er gehörte von 1876 bis 1888 und 1892 bis 1893 dem Preußischen Abgeordnetenhause und von 1881 bis 1886 dem Deutschen Reichstage an. Ein Mann von glänzenden Geistesgaben, umfassender Bildung und einem überlegenen Humor, war er eines der markantesten und angesehensten Mitglieder der Parlamente.

1871—1892: Dr. *Philipp Wolfgang Eras*, geboren: 14. April 1843, gestorben: 19. Dezember 1892. Nach dem von der Handelskammer ihm gewidmeten Nachruf besaß er die hervorragendste Begabung für die volkswirtschaftliche Tätigkeit und einen klaren und weiten Blick für alle Neuerscheinungen auf diesem Gebiete. Sein Ableben wurde nicht nur als schwerer Verlust für die Handelskammer, sondern auch für die ganze Provinz beklagt, deren Interessen er stets auf das Vornehmste vertrat. Die Mitglieder der Kammer verloren in ihm einen allezeit liebenswürdigen Freund.

- 1893—1901: Bergrat a. D. Dr.=Ing. ehrenhalber *Georg Gothein*, geboren: 15. August 1857, lebt jetzt in Charlottenburg, war 1893—1903 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses, 1901—1924 Mitglied des Deutschen Reichstages, 1919 Reichsschatzminister. Er hat die Arbeiten der Handelskammer auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik, vor allem der Handels- und Verkehrspolitik, in den Jahren seiner Tätigkeit entscheidend beeinflusst und nimmt eine führende Stellung in allen Fragen des schlesischen Wirtschaftslebens ein. Auf ihn ist die Errichtung der Technischen Hochschule in Breslau zurückzuführen, die seine Verdienste durch Verleihung des Ehren=Doktor=Ing. anerkannte.
- 1896—1915: Professor Dr. jur. *Conrad-Ernst Riesenfeld*, geb.: 19. August 1869, gestorben: 11. Oktober 1915. Er wurde 1897 zweiter Syndikus, 1901 juristischer Syndikus. Seine Begabung und seine Arbeiten lagen vor allem auf dem Gebiete des Handelsrechts, dem er eine Reihe von Veröffentlichungen gewidmet hat. Ihm ist vor allem die Erweiterung des Bezirkes der Handelskammer 1903 und 1910 zu verdanken.
- Seit 1901: Dr. phil. *Hermann Freymark*, geboren: 10. April 1875, wurde 1901 volkswirtschaftlicher Syndikus, seit 1917 erster Syndikus; Mitglied des Landeseisenbahnrates und des Wasserstraßenbeirates für die märkischen Wasserstraßen.
- 1920—1922: Assessor a. D. *Otto Höffer*, geboren: 9. Februar 1887, gestorben: 24. April 1922; zweiter Syndikus.
- Seit 1922: Regierungsrat a. D. *Heinrich Oelrichs*, geboren: 20. September 1883; juristischer Syndikus.
- Seit 1922: Dr. phil. *Willy Kriegenburg*, geboren: 26. März 1888, seit 1919 wissenschaftlicher Hilfsarbeiter, seit 1921 volkswirtschaftlicher Syndikus; stellv. Mitglied des Landeseisenbahnrates.
- Seit 1922: Dr. rer. pol. *Dietrich Schur*, geboren: 17. Mai 1894, seit 1921 wissenschaftlicher Hilfsarbeiter, seit 1922 volkswirtschaftlicher Syndikus.
- Seit 1922: *Franz Dau*, Hauptschriftleiter der „Ostdeutschen Wirtschaftszeitung“, geboren: 15. Juli 1884.

Kammermitglieder:

(Die jetzigen Kammermitglieder sind durch * kenntlich gemacht).

- 1849—1867: *Theodor Molinari* (siehe oben).
- 1849—1857: *Friedrich Klocke* (siehe oben).
- 1849—1856: *Karl Friedrich Ernst Credner*, Direktor der Schlesischen Feuer= versicherungsgesellschaft; geboren: 11. Juni 1811, gestorben: 7. September 1869; Stadtverordneter.
- 1849—1859: *Joseph Ernst Immanuel Hoffmann*, in Firma Joseph Hoffmann, Spedition und Versicherungsagenturen.
- 1849—1856: *Benjamin Lasker*, in Firma L. J. Lasker & Eidam, Manufaktur= warenhandlung; geboren: 1805, gestorben: 28. Oktober 1863; Stadtverordneter.
- 1849—1869: *Moritz Landsberg*, in Firma S. L. Landsberger, Bank= und Wollegeschäft; geboren: 1810, gestorben: 22. Juni 1869; Mitglied des Verwaltungsrates der Oberschlesischen Eisenbahn, Stadtverordneter, später Stadtrat.
- 1849—1866: Dr. jur. *Wilhelm Friedenthal*, in Firma Friedrich Friedenthal, Handel mit russischen Produkten; geboren: 15. Dezember 1805, gestorben: 5. September 1869; Stadtrat, Städtältester.
- 1849—1861: *Siegfried Goldschmidt*, in Firma Goldschmidt & Co., Kloster= mühle; geboren: 7. August 1803, gestorben: 22. Oktober 1876; Stadtverordneter.
- 1849—1886: *Isidor Friedenthal* (siehe oben).
- 1849—1859: *C. A. Milde*, in Firma Milde & Co., Baumwollspinnerei und Kattundruckerei, die 1858 an Meyer Kauffmann überging; geboren: 14. September 1805, gestorben: 1861; 1847 Mitglied und Präsident des Vereinigten Landtages, 1848 preußischer Handelsminister im Ministerium Auerswald, 1852—1861 Mitglied des Abgeordnetenhauses, 1858 Direktor der Warschau=Wiener Eisenbahn.
- 1849—1857: *Gustav Liebich*, in Firma Gebrüder Liebich, Kommissionen, Spedition und Zuckerfabrikation; geboren: 1798, gestorben: 1857.
- 1849—1856: *E. Heimann*, Kommerzienrat, Begründer des Bankhauses E. Heimann; geboren: 13. Mai 1798, gestorben: 13. Mai 1867.

- Beteiligt an der Erbauung der oberschlesischen und der Brieg=Neisser Eisenbahn (siehe das Jubiläumswerk E. Heimann 1819—1919 von Dr. Schneider).
- 1849—1855: *Karl Ludwig Rudolf Krull*, in Firma Carl Krull, Kommission, Spedition, Agenturen; Stadtverordneter.
- 1849—1858: *Siegfried Hahn*, in Firma Siegfried Hahn, Kolonialwaren= und Garngroßhandlung.
- 1849—1869: *Johann August Franck* (siehe oben).
- 1849—1877: *Hermann Eppenstein*, gründete am 1. Februar 1842 die Manufakturwaren=Großhandlung Erber & Eppenstein, zu deren Ansehen er den Grundstein legte; gestorben: 1879.
- 1849—1867: *August Ferdinand Haase*, in Firma Haase & Comp., Roh=produktengeschäft.
- 1849—1850: *G. A. Baier*, Eisenhandlung.
- 1849—1863: *Heinrich Ludwig Schlarbaum* (siehe oben).
- 1849—1863: *Reinhold Sturm*, Kolonialwaren (besonders Zuckeragentur).
- 1849—1856: *Löbel Milch*, Getreidehandlung in gleicher Firma; geboren: 1. Juli 1798, gestorben: 1864. Leiter der Fränkelschen Stiftung, an deren Ausgestaltung (besonders jüd.=theol. Seminar) er großen Anteil hatte, 1861 zum Stadtrat gewählt.
- 1849—1856: *Benedikt Beyersdorff*, in Firma Joseph Baum & Beyersdorff, Band=, Tülle= und Spitzengroßhandlung.
- 1849—1852: *L. Gierth*, Kommerzienrat, in Firma Gierth & Schmidt, Wein=großhandlung.
- 1849—1850, 1858: *David Gordan*, in Firma Gordan & Comp., Leder=, Talg= und Tranhandlung.
- 1850—1859, 1864—1869: *Carl Wilhelm Benjamin Lafwitz*, in Firma Strehlow & Lafwitz, Eisengußwarenhandlung; geboren: 29. März 1819, gestorben: 26. April 1879; 1861—1867 Landtagsabgeordneter, Stadtverordneter; zum Stadtrat gewählt, doch wegen seiner politischen Gesinnung nicht bestätigt. Er betätigte sich lebhaft im politischen Leben und war eine der markantesten Erscheinungen Breslaus. Er nahm an genossenschaftlichen und gemeinnützigen Bestrebungen führenden Anteil.

-
- 1852—1870: *Fr. Ed. von Löbbecke*, Geh. Kommerzienrat, in Firma C. T. Löbbecke & Co., Bank, Kommissions- und Speditionsgeschäft, Kolonialwaren-, Wolle- und Produktenhandlung; geboren: 18. Oktober 1795, gestorben: 26. Oktober 1870; Stadtverordneter, neben Schiller und Ruffer einer der führenden Männer bei der Ausgestaltung des schlesischen Eisenbahnnetzes; Begründer der schlesischen Zinkweißindustrie.
- 1853—1857: *Hermann Julius Hammer*, geboren: 1813, gestorben: 25. August 1869; Stadtverordneter, später Stadtrat.
- 1853—1858: *Carl Gideon Gotthardt von Wallenberg=Pachaly*, Kommerzienrat, in Firma G. von Pachaly's Enkel, Speditionsgeschäft und Bankgeschäft; geboren: 15. April 1817, gestorben: 1869; Mitglied des Direktoriums der Freiburger Eisenbahn, der Breslauer Zuckersiederei, der Königshulder Stahl- und Eisenwarenfabriken.
- 1855—1863: *F. W. Grund*, Kommerzienrat, in Firma Bernh. Jos. Grund, Spezereien- und Drogenhandlung; geboren: 8. November 1811, gestorben: 2. April 1882. 1855—1856 Mitglied des preußischen Abgeordnetenhauses, Stadtverordneter, später Stadtrat, Vorsitzender der Börsenkommission. „Ein Breslauer von altem Schrot und Korn und von erprobter Biederkeit“. (Siehe das Jubiläumswerk Bernh. Jos. Grund 1738—1909 von Dr. O. Schwarzer, Breslau 1909.)
- 1856—1882: *Adolf Werther*, Kommerzienrat, in Firma Moritz Werther & Sohn, Bank- und Produktengeschäft (auch Ölfabriken); geboren: 8. Mai 1825, gestorben: 12. Januar 1900; Stadtverordneter, Mitglied der Börsenkommission, bahnbrechend auf dem Gebiet der Brenn- und Schmierölindustrie.
- 1856—1857: *Jakob Berthold*, in Firma Meyer H. Berliner, Spedition, gestorben: 1887.
- 1856—1874: *Robert Caro*, Kommerzienrat, in Firma M. J. Caro & Sohn, Eisengroßhandlung; Vorsitzender des Aufsichtsrats der Waggonfabrik Linke, Gründer des Eisenwerks Herminenhütte in Laband und der Gleiwitzer Drahtfabrik (Oberschlesische Eisen-Industrie), Stadtrat.

- 1857—1865: *Rud. Schoeller*, Leiter der Schoellerschen Kammgarnspinnerei, der Zuckerfabrik Klettendorf und des Schoellerschen Grundbesitzes in Schlesien; geboren 18. April 1825, gestorben: 3. September 1902; Stadtverordneter, 1858 Landtagsabgeordneter.
- 1857—1900: *Salomon Kauffmann* (siehe oben).
- 1857—1869: *Adolph Liebich*, in Firma Gebrüder Liebich, Kommissions- und Speditionsgeschäft und Zuckerfabrikation; Erbauer der Liebichshöhe.
- 1857—1863: *Alb. Reder*, in Firma Pratsch & Reder, Spezereiwarenhandlung.
- 1858—1864: *Louis Wollheim*, in Firma Louis Wollheim, Eisenhandlung.
- 1859—1862: *Carl Adolph Görlitz*, in Firma Theodor Görlitz, Kolonialwaren- und Produktenhandlung.
- 1859—1869: *Heinrich Fromberg*, Geheimer Kommerzienrat, zunächst Vertreter der Berlinischen Feuerversicherung, dann Begründer des Schles. Bankvereins; geboren: 3. Mai 1821, gestorben: 24. Dezember 1884.
- 1862—1871: *Robert Berthold*, in Firma Meyer H. Berliner, Spedition; Schwedisch-Norwegischer Konsul; gestorben: 13. September 1886.
- 1862—1870: *Hermann Schweitzer*, in Firma Oppenheim & Schweitzer, später Direktor der Breslauer Diskontobank; geboren 29. November 1829, gestorben: 19. Februar 1918.
- 1862—1873: *Friedrich Wilhelm Lode*, in Firma W. Lode & Comp., Spezereiwarengroßhandel.
- 1862—1866: *Manasse Saloschin*, in Firma M. Saloschin, Bank- und Produktengeschäft.
- 1862—1890: *Paul Bülow*, Kommerzienrat, in Firma Bülow & Comp., Rohprodukten-, Röhren-, Krapp- und Schrothandlung, Spedition- und Kommissionsgeschäft; geboren: 25. April 1830, gestorben: 11. September 1890; Stadtverordneter, später Stadtrat; widmete sich später ausschließlich gemeinnützigen Bestrebungen.
- 1863—1872: *Aurel Andersson*, Mitinhaber von E. F. Ohles Erben, Metallwarenhandlung, Fabrikation von Metallwaren, insbesondere von Zinnfolien, die er, gestützt auf seine umfassenden mathematischen und technischen Kenntnisse, erweiterte; geboren: 1822, gestorben: 14. Juni 1896.

-
- 1866—1868: *Julius Neugebauer*, Spezereiwaren-, Mineralbrunnen- und Samenhandlung; geboren: 9. November 1815, gestorben: 1878.
- 1867—1877: *Gust. Friedrich Beyersdorff*, in Firma Baum & Beyersdorff, zunächst Manufakturwarenhandlung, später Bankgeschäft; geboren: 1824, gestorben: 2. November 1887; Stadtverordneter.
- 1867—1869: *Paul von Korn*, in Firma Wilhelm Gottlieb Korn; geboren: 30. August 1834, gestorben: 6. Oktober 1896.
- 1867—1903: *Leo Molinari* (siehe oben).
- 1867—1872: *Benjamin Wilhelm Grüttner*, in Firma Gebr. Grüttner, Baumwollen- und Wollgarn-, Seide- und Bandhandlung, deren Beziehungen zu Oberschlesien er ausbaute; geboren: 2. August 1815, gestorben: 3. November 1887.
- 1868—1889: *Leopold Schoeller*, geboren: 8. Januar 1830, gestorben: 31. Dezember 1896. Er übernahm 1867 die Leitung der Schoellerschen Betriebe in Schlesien, Spinnerei und Zuckerfabrik Klettendorf, die er durch die Zuckerfabrik Gr. Mochbern und Rosenthal, die Zellulosefabrik Wartha, die Papierfabrik in Mühldorf und Weltende vergrößerte. Er bekleidete eine große Zahl von Ehrenämtern, z. B. als Mitglied des Bezirks- und Landeseisenbahnrats, Landtagsabgeordneter 1888—1893, Mitbegründer und Vorsitzender des schlesischen Provinzialvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt, und machte sich vor allem um die Förderung von Verkehrsfragen (Oderregulierung, Bahn nach dem Riesengebirge) verdient.
- 1868—1902: *Heinrich Heimann*, (siehe oben).
- 1868—1889: *Carl Gustav Kopisch*, Stadtältester, in Firma Gustav Kopisch, Getreide-, Produkten- und Kommissionsgeschäft; geboren: 2. Mai 1830, gestorben: 8. Januar 1908; Stadtverordneter, später Stadtrat, Handelsrichter, Mitglied der Börsenkommission und der Zulassungsstelle für Wertpapiere.
- 1869—1885: *Siegmund Sachs*, in Firma Moritz Sachs, Bankgeschäft; geboren: 3. Oktober 1828, gestorben: 22. März 1886; Begründer der Breslauer Wechslerbank, Mitbegründer der Linkeschen Waggonfabrik, Verwaltungsrat der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

-
- 1869—1885: *Gust. Friederici*, Kolonialwarenhandlung; geboren: 2. Sept. 1825, gestorben: 8. September 1885; Stadtverordneter, später Stadtrat.
- 1869—1870: *Wilhelm Berliner*, in Firma Franck & Berliner, Olfabrikation und Raffinerie.
- 1869—1883: *Gustav Heinrich von Ruffer*, Geh. Kommerzienrat, in Firma Ruffer & Comp., Bankgeschäft; geboren: 26. März 1798, gestorben: 13. Februar 1884; Stadtverordneter, um das öffentliche Leben sehr verdient. Einer der Hauptförderer des schlesischen Eisenbahnnetzes, Begründer der Maschinenbauanstalt Breslau, des Zinkwalzwerkes in Tiergarten, der Kammgarnspinnerei.
- 1869—1879: Dr. *Isaak Cohn*, Geheimer Kommissionsrat und österreichischer Generalkonsul, in Firma I. Cohn & Co., Öl- und Seifenfabrik; geboren: 23. August 1804, gestorben: 9. April 1883; Mitbegründer der Warenbörse und des kaufmännischen Vereins, um den er sich hohe Verdienste erwarb.
- 1870—1871: *Otto Beck*, in Firma Beck & Ziekursch, später Beck & Sohn, Kohlenhandel; geboren: 28. Dezember 1824, gestorben: 1896.
- 1871—1876: *Naumann Levy*, in Firma Gebr. Levy & Co., Spritfabrik und Destillation; geboren: 18. Januar 1820, gestorben: 18. September 1894.
- 1871—1877: *Salo Sackur*, in Firma Gebr. Sackur, Kommissions-, Produkten- und Bankgeschäft, Mitbegründer der Linkeschen Waggonfabrik, vielseitig interessiert; geboren: 28. November 1834, gestorben: 8. November 1922.
- 1871: *G. Becker*.
- 1871—1875: *Paul Gaspard Friedenthal*, Kommerzienrat; geb.: 13. August 1832, gestorben: 2. November 1904; Bankier, Mitbegründer und Direktor der Breslauer Discontogesellschaft, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Nationalbank, Stadtverordneter.
- 1872—1896: *Adolf Grunwald*, in Firma Grunwald & Co., Spritfabrik; geboren: 17. März 1832, gestorben: 12. September 1896; Handelsrichter.

- 1872—1895: *Isidor Freund*, in Firma Hirsch Freund, Wollgeschäft; geboren: 1825, gestorben: 1895.
- 1872—1884: Dr. *Hugo Gideon Glauer*, Direktor der Schweidnitz=Freiburger Eisenbahn, später Ober= und Geh. Reg.=Rat; geboren: 8. August 1827, gestorben: 25. März 1893.
- 1873—1887: *Carl Schierer*, in Firma C. Schierer & Comp., Kommissions=, Speditions= und Verladegeschäft; geboren: 16. November 1814, gestorben: 8. November 1888; Stadtrat, stark interessiert an gemeinnützigen Bestrebungen.
- 1874—1923: *Philipp Heinrich von Eichborn* (siehe oben).
- 1874—1891: *Friedrich Wilhelm Rosenbaum*, Kommerzienrat, Teilhaber der Firma Bernh. Josef Grund; geboren: 25. September 1838, gestorben: 15. Dezember 1891; Handelsrichter, eine führende Persönlichkeit.
- 1876—1895: *Siegmund Pringsheim*, in Firma S. Pringsheim, Bank= und Kommissionsgeschäft (Hüttenprodukte); geboren: 1820, gestorben: 22. Januar 1895; Mitbegründer der Bismarckhütte und des Milowitzer Eisenwerks.
- 1876—1912: *Siegfried Haber*, Städtältester, in Firma Siegfried Haber, Chemikaliengroßhandlung; geboren: 6. Februar 1841, gestorben: 21. Dezember 1920; Stadtverordneter, später Stadtrat; er war einer der führenden Männer der Handelskammer.
- 1878—1921: *David Mugdan* (siehe oben).
- 1878—1883: *Hermann Straka*, Mineralwasser = Großhandlung; geboren: 6. Juni 1821, gestorben: 24. Juni 1884; Stadtverordneter, später Stadtrat.
- 1879—1919: *Rudolf Eppenstein* (siehe oben).
- 1880—1904: *Bertrand Zadig*, in Firma B. A. Zadig, Produktengeschäft, Flachs= und Hanfgroßhandlung; geboren: 7. August 1827, gestorben: 13. Januar 1904.
- 1880—1881: *Theodor Poser*, Kolonialwarengroßhandlung, Zuckeragentur; Stadtverordneter.
- 1881—1882: *W. Kunzemüller*, in Firma W. Kunzemüller & Sohn, Zigarrenfabriken.

- 1882—1883: *Adolf Dittberner*, in Firma R. Dittberner, Buntpapierfabrik; geboren: 1823, gestorben: 1886.
- 1882—1890: *Jul. Schlesinger*, in Firma Bernh. Schlesinger, Häute- und Leder Großhandlung.
- 1884—1913: *Julius Heymann* (siehe oben).
- 1884—1903: *Friedrich Wilhelm Grund*, Baurat, geboren: 24. Juni 1839, gestorben: 3. Juni 1903; Direktor der Linkeschen Waggonfabrik, als welcher er den Grund zu der jetzigen Bedeutung des Werkes legte und die Maschinenbauanstalt begründete, eine führende Persönlichkeit, Handelsrichter, Stadtverordneter, Mitglied des Provinziallandtags.
- 1884—1890 und 1892—1900: *Ernst Ribbeck*, Generaldirektor der Schlesischen Feuerversicherungs-Gesellschaft; geboren: 28. August 1833, gestorben: 8. August 1903.
- 1884—1886: *Friedr. Wilh. Pohl*, in Firma gleichen Namens, Likörfabrik; Stadtverordneter.
- 1886: *Otto Deter*, in Firma Otto Deter, Zigarrenfabrik; geboren: 2. April 1832, gestorben: 27. April 1886. Um die Entwicklung der schlesischen Zigarrenindustrie sehr verdient.
- 1887—1905: *Moritz Lyon*, Direktor der Breslauer Wechslerbank, geboren: 1833, gestorben: 4. November 1905; Vorsitzender des Börsenvorstandes und der Zulassungsstelle, sowie der Breslauer Bankiervereinigung.
- 1887—1891: Dr. *Julius Moll*, Kommerzienrat, in Firma W. Traube & Sohn, Weinhandlung; geboren: 10. März 1851, gestorben 2. April 1904.
- 1886—1894: *Leopold Sachs*, in Firma Moritz Sachs, Modewaren; geboren: 18. Januar 1831, gestorben: 12. Dezember 1897; Stadtverordneter.
- 1888—1898: *Karl Becker*, in Firma Carl Becker & Co., Kolonialwarengroßhandlung; geboren: 1840, gestorben 9. Juli 1904, Handelsrichter.
- 1889—1909: *Viktor Zwicklitz*, Direktor der Breslauer Spiritfabrik Akt.=Ges.; geboren: 1845, gestorben: 10. Januar 1916; einer der führenden Personen der deutschen Spiritindustrie, Mitbegründer der Spirituszentrale.

- 1890—1891: *Georg Friederici*, in Firma Gebr. Friederici, Kolonialwarenhandlung; geboren: 1852, gestorben: 30. Januar 1893; Stadtverordneter.
- 1891—1903: *Gust. Biller*, in Firma C. G. Biller, Kolonialwarenkleinhandlung; geboren: 17. November 1837, gestorben: 24. April 1912; er nahm eine führende Stellung im Breslauer Kleinhandel ein; Stadtverordneter.
- 1890—1894: *Carl Rosenthal*, in Firma S. L. Samosch, Kolonialwarengroßhandlung; gestorben: 13. Juni 1894.
- 1890—1899: *Christian Ernst Wecker*, in Firma Ernst Wecker, Seifenfabrik; geboren: 14. Juni 1844, gestorben: 5. Februar 1917; Handelsrichter, Stadtverordneter, später Stadtrat, Städtältester.
- 1892—1896: *Gustav Emler*, in gleicher Firma, Zigarrenfabrik; geboren: 1838, gestorben: 15. Dezember 1899.
- 1892—1906: *Aug. Belger*, in Firma Eduard Lindner, Eisenhandlung; geboren: 1846, gestorben: 1914; Handelsrichter, Mitbegründer der deutschen Eisenhandels=A.=G.
- Seit 1894: * *Alfred Moeser*, früher Teilhaber der Firma Bernh. Josef Grund, seit 1908 als Mitglied zugewählt; geboren: 30. September 1857; Handelsgerichtsrat.
- 1894—1914: *Eugen Ehrlich*, in Firma Herz & Ehrlich, Eisenwarenhandel; geboren: 18. Oktober 1847, gestorben: 26. Juli 1914.
- 1896—1905: *Rud. Fuchs=Henel*, in Firma Julius Henel vormals C. Fuchs, Versandhaus; geboren: 1848; gestorben: 14. Juli 1911; rumänischer Generalkonsul.
- 1896—1901: *Max Stehr*, Rhedereibesitzer, geboren: 1851, gestorben: 27. Juni 1905.
- Seit 1896: * *S. Mendelsson* (siehe oben).
- 1896—1918: *Leo Goldstein*, in Firma Leo Goldstein vormals Gebr. Reweck, Häute und Felle en gros; geboren: 18. März 1847; schied wegen Aufgabe des Geschäftes aus.
- 1898—1912: *Bruno Breslauer*, in Firma E. Breslauer, Damenkonfektion; geboren: 16. Oktober 1859; nach Berlin verzogen.

- 1898—1919: *Oskar Grüttner*, in Firma Gebr. Grüttner, Garngroßhandel; geboren: 7. Oktober 1845; Handelsrichter, besonders verdient um das kaufmännische Unterrichtswesen; legte sein Amt nieder.
- 1898—1908: *Max Perls*, in Firma Perls & Co., Bankgeschäft, das 1905 in der von ihm begründeten Schlesischen Handelsbank A.=G. aufging; geboren: 21. August 1844, gestorben: 28. Juli 1908.
- 1898—1901: *Jakob Ollendorf*, in Firma Ollendorf & Co., Kohलगroßhandel; geboren: 2. Juli 1848, gestorben: 6. Dezember 1914; Portugiesischer Konsul.
- 1898—1924: *Franz Vogel*, in Firma Heinrich Müller, Kolonialwarenkleinhandlung; geboren: 21. März 1849, gestorben: 3. August 1924; seit 3. November 1920 als Mitglied zugewählt; eine führende Persönlichkeit in den Einzelhandelsorganisationen.
- Seit 1900: * *Max Schlesinger*, in Firma Schlesinger & Grünbaum, Herrenkonfektionsgeschäft en gros; geboren: 19. August 1865; Handelsgerichtsrat, stellvertr. Mitglied des Landeseisenbahnrats.
- 1902—1916: *Jul. Jarecki*, in Firma Metzzenberg & Jarecki, Leinen-, Baumwoll-, Jutewaren, Säcke- und Handlung, besonders verdient um das kaufmännische Unterrichtswesen; geboren: 31. Juni 1855, gestorben: 9. Juni 1917.
- Seit 1902: * *Heinrich Lauterbach*, in Firma H. Lauterbach, Holzgroßhandlung, Sägewerke; geboren: 3. März 1869, war Handelsrichter.
- 1902—1921: *Herm. Schäffer*, in Firma Herm. Schäffer, Kornbrennerei, Destillation, Fruchtsäftefabrik; geboren: 1. Mai 1854.
- 1902—1918: *P. V. Queisser*, zunächst 1875 Queisser & Michaelis, Agenturen und Warengeschäft, 1889 Direktor der Frankfurter Gütereisenbahngesellschaft, später der Schlesischen Dampfer-Comp. A.=G.; geboren: 17. Juni 1851, gestorben: 23. Februar 1918.
- 1904: *Heinr. Urbach*, geboren: 4. September 1850, gestorben: 30. Juli 1909; Direktor der Vereinigten Breslauer Olfabriken.
- 1904—1912: *Gust. Neumann*, Direktor der Maschinenbauanstalt Breslau; geboren: 3. März 1856, gestorben: 8. Juli 1919.
- 1904—1918: *Max Oettinger*, in Firma S. & M. Oettinger, Garn- und Flachs-handlung; geboren: 17. Juni 1841; Stadtverordneter; legte sein Amt nieder.



Keigel



Wolfgang Meyer



Dr. Bros.



Dr. Goshwin



Dr. Kienpelt



Dr. Freymuth

- 1904—1906: *Heinr. Bergius*, in Firma Bergius & Co., Chemische Fabrik, Goldschmieden; geboren: 1849, gestorben: 3. November 1906; Handelsrichter.
- 1904—1907: *Karl von Skene*, Geheimer Kommerzienrat, in Firma vom Rath, Schoeller & Skene, Zuckerfabrik; geboren: 8. Juni 1848.
- 1904—1919: *Hermann Wolfram*, Regierungsbaumeister, in Firma Dampfziegelei Opperau, Baugeschäft; geboren: 19. Juni 1857.
- 1904—1923: *Max Schwemer*, Generaldirektor der Schlesischen Feuerversicherung, geboren: 2. Juli 1852, gestorben: 15. Juli 1923; Stadtrat, Städtältester, Handelsrichter.
- 1904—1911: *Siegmund Sachs*, in Firma Sachs & Schiedewitz, Kolonialwarengroßhandlung; geboren: 23. Dezember 1846, gestorben: 18. Juni 1911; Handelsrichter, Stadtverordneter.
- 1906—1909: *Richard Lobethal*, in Firma Jakob Lobethal, Getreidehandlung; geboren: 22. Juli 1856, gestorben: 23. Mai 1909; Handelsrichter.
- 1906—1909: *Oskar Wessel*, Handelsvertreter, geboren: 1855, gestorben: 19. Oktober 1910; führend in der Bewegung der Handelsvertreter, der erste Handelsvertreter in der Kammer.
- 1906—1909: *Julius Glass*, in Firma Julius Glass & Co., Schuhwarenfabrik; gestorben: 22. November 1909.
- Seit 1906: **Dr. Ernst Schwerin*, Kommerzienrat, in Firma J. Schwerin & Söhne A.=G., Hanfspinnerei und Bindfadenfabrik; geboren: 29. Dez. 1869; Handelsrichter, Mitbegründer des Breslauer Kriegsausschusses der Industrie.
- 1908—1917: *Eugen Dillenburger*, in Firma C. Kaisig & Comp., Kohlen-großhandlung; geboren: 4. Mai 1845, gestorben: 10. Juni 1917.
- Seit 1908: **Georg Schoeller* (siehe oben).
- 1908—1921: *Gotthardt von Wallenberg=Pachaly*, in Firma G. von Pachaly's Enkel Bankhaus; geboren: 30. Dezember 1850, gestorben: 2. Februar 1924; Vorsitzender des Vorstandes der Fondsbörse, der Zulassungsstelle für Wertpapiere, der Breslauer Bankier-vereinigung, Handelsrichter.

- 1910—1918: *Paul Kadelbach*, Guhrau, in der Firma gleichen Namens, Wildgroßhandlung, Kartoffel- und Strohversand; geboren: 29. Juni 1864, gestorben: 23. Oktober 1918.
- 1910—1912: *Georg Grosser*, Kommerzienrat, Ohlau, in Firma Schlesische Bleiweißfabrik Schube & Brunnquell, Ohlau; geboren: 1848, gestorben: 12. Dezember 1912.
- 1910—1919: *Carl Bielschowsky*, Oels, in Firma Sozietät der Großen Mühle Bielschowsky & Co., W. Bielschowsky, Bankgeschäft, Vereinsziegelei R. Bielschowsky; geboren: 17. September 1861, gestorben: 27. September 1919; Stadtrat.
- 1910: *Conrad Toepffer*, Maltsch, i. Fa. G. L. Toepffer's Söhne, Maltsch, Futter- und Düngemittelhandlung; gestorben: 14. Dezember 1911.
- Seit 1910: * *Arthur Deter* (siehe oben).
- 1910—1923: *Max Königsberger*, in Firma A. I. Mugdan, Seidenwaren-, Band- und Spitzen-Groß- und Kleinhandel; geboren: 20. Februar 1851, gestorben: 19. Februar 1924.
- 1910—1922: *Wolf Loewenthal*, Brieg, in Firma Brieger Geschäftsbücherfabrik W. Loewenthal, Brieg; geboren: 18. März 1853, gestorben: 27. Januar 1922; Stadtrat, Städtältester.
- Seit 1910: * *Theod. Wilh. Moll*, Kommerzienrat, Brieg, in Firma F. W. Moll A.-G., Lederfabrik; geboren: 11. Dezember 1864. Vorstandsmitglied des Zentral-Vereins der Deutschen Lederindustrie.
- Seit 1910: * *Paul Stoller*, Militsch, in Firma Gebr. Stoller, Bankgeschäft und Destillation; geboren: 1. Mai 1857.
- Seit 1910: * *Oskar Tietze*, Namslau, in Firma Nahrungsmittelwerk Apis und Drogenhandlung, geboren: 24. August 1863; Städtältester.
- 1910—1923: *Stanislaus Krawczynski*, Strehlen, Direktor der Strehleener Aktien-Zuckerfabrik Niklasdorf; geboren: 1. Februar 1863.
- 1911—1912: *Hugo Lohmann*, Oberberggrat a. D., Generaldirektor der C. Kulmiz G.m.b.H., Kohlen-, Kalk- u. s. w. Großhandlung; geboren: 1858, lebt in Halle a. S.
- Seit 1912: * *Dr. Bernhard Grund* (siehe oben).
- Seit 1912: * *Dr. Ludwig Meyer*, in Fa. Emil Meyer, Militäreffekten-, Uniform- und Zivilgarderobengeschäft; geboren: 24. Juni 1865. 2. Vorsitzender der Arbeitgeber-Verbände des Breslauer Einzelhandels,

- Ehrenmitglied des Verbandes der Herrensneider, Vorstandsmitglied des Reichsverbandes der Uniformenhersteller.
- 1912—1918: *Fritz Martiny*, Geheimer Baurat, Vorsitzender des Direktoriums der Linke-Hofmann-Werke A.=G., Mitbegründer und Vorsitzender des Breslauer Kriegsausschusses der Industrie und Vorsitzender des Vereins deutscher Waggonfabriken; geboren: 29. November 1853, lebt in Schreiberhau.
- Seit 1913: * *Alfred Sachs*, in Firma Sachs & Schiedewitz, Kolonialwarengroßhandel; geboren: 9. März 1881; Handelsgerichtsrat.
- 1913—1918: *Kurt Freytag*, in Firma Eduard Freytag, Baugeschäft, und H. Edmund Stürmer, Lederfabrik, Goldschmieden; geboren: 4. Januar 1871.
- Seit 1914: * *Karl Kempner*, in Firma H. Aufrichtig, Damenmäntelfabrik; geboren: 11. Juli 1859.
- 1914—1922: *Wilhelm Lasch*, in Firma Albert Kuh, Futtermittel-, Getreide- und Mühlenfabrikate-Großhandlung; geboren: 1867, gestorben: 15. Februar 1922. Mitbegründer und Vorsitzender der Vereinigung schlesischer Getreide-, Saaten-, Mehl- und Futtermittelinteressenten, Begründer der Produktenbörse, Handelsgerichtsrat.
- 1914—1923: *Albert Gaze*, Hotelbesitzer, Ohlau; geboren: 16. März 1869, Stadtrat.
- Seit 1920: * *Emanuel Bielschowsky*, in Firma Ed. Bielschowsky jr., G.m.b.H., Leinenhaus und Wäschefabrik; geb.: 30. Dezember 1872; Handelsgerichtsrat.
- 1920—1924: *Georg Cohn*, Direktor des Schlesischen Bankvereins Filiale der Deutschen Bank; geboren: 19. April 1856, gestorben: 8. Juni 1924. Vorsitzender des Vorstandes der Breslauer Börse und der Vereinigung schlesischer Banken und Bankiers, Handelsgerichtsrat.
- 1920—1923: *Adolf Wollny*, Groß-Wartenberg, in der Firma gleichen Namens, Kolonialwarengeschäft, stellvertretendes Mitglied; geboren: 24. Januar 1857, gestorben: 13. März 1923; Stadtverordneter, Städtältester.
- 1920—1924: *Martin Ehrlich*, in Firma Herz & Ehrlich, später Vorstandsmitglied der Schlesischen Holzhandels-Aktiengesellschaft; geboren: 20. Oktober 1880.

- Seit 1920: * *Karl Eppenstein*, in Firma Erber & Eppenstein, Manufakturwaren=Großhandlung; geboren: 1. März 1878; Handelsrichter.
- 1920—1924: *Karl Knorr*, Steinau, stellvertretendes Mitglied, in Firma Paul Knorr, Getreide=, Futter= und Düngemittel=Großhandlung; geboren: 17. Juni 1869, gestorben: 27. Januar 1924.
- Seit 1920: * *Dr.=Ing. e. h., Dr. med. h. c., Dr. techn. Friedrich Eichberg*, Generaldirektor der Linke=Hofmann=Lauchhammer Werke Akt.=Ges., der Oberschlesischen Eisen=Industrie Akt.=Ges. für Bergbau und Hüttenbetrieb, Vorstandsmitglied der Allgemeinen Elektrizitäts=Gesellschaft; geboren: 10. September 1875.
- Seit 1920: * *Dr. jur. Curt Grüttner*, in Firma Gebr. Grüttner, Garn= und Wirkwarengroßhandlung; geboren: 29. August 1876.
- Seit 1920: * *Alfred Hamburger*, in Firma I. Z. Hamburger, Leinen= und Baumwollwaren=Großhandlung; geboren: 7. März 1870; Handelsgerichtsrat.
- Seit 1920: * *Wilhelm Koch*, Besitzer des Hotels Kronprinz; geboren: 9. April 1868; Vorsitzender des Verbandes der Schlesischen Hotelindustrie E. V. und des Vereins Breslauer Hotelbesitzer.
- Seit 1920: * *Max Löbner*, in Firma I. Friedrich, Spezialgeschäft der Beleuchtungsbranche; geboren: 29. August 1868.
- 1920—1924: *Alfred Niederstetter*, in Firma A. Niederstetter & Co., Röhren= und Formeisengroßhandlung; geboren: 26. August 1863, gest. 25. Oktober 1924; norwegischer Konsul, Handelsgerichtsrat.
- Seit 1920: * *Arthur Röhrich*, Generaldirektor der C. Kulmiz G. m. b. H., Kohlen=, Kalk= usw. Großhandlung; geboren: 11. Dezember 1869.
- Seit 1920: * *Fritz Rosenbaum*, in Firma F. W. Rosenbaum, Geschirr=, Sättel=, Wagen= und Karosseriefabrik; geboren: 17. September 1873; Handelsgerichtsrat.
- Seit 1920: * *Georg Scholtz*, früher Direktor der Papierfabrik Sacrau, G. m. b. H.; geboren: 13. Dezember 1869.
- Seit 1920: * *Max Stein*, Direktor der Schlesischen Dachpappenfabriken Gaßmann & Nothmann G. m. b. H.; geboren: 25. Dezember 1871; Ehrenbürger der Universität, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Verbandes deutscher Dachpappenfabrikanten.

- Seit 1920: * *Albert Thielecke*, Direktor der Schlesischen Dampfer=Compagnie und Berliner Lloyd Akt.=Ges.; geboren: 15. September 1858; Mitglied des Reichseisenbahnrates und des Landeseisenbahnrates.
- Seit 1920: * *Carl Wilhelm Wolf*, Direktor der Breslauer Messe=Aktiengesellschaft; geboren: 23. September 1868; Stadtverordneter, Ehrensenator der Technischen Hochschule.
- Seit 1920: * *Kurt Keil*, Neumarkt, in Firma C. F. Keil, Zigarrenfabrik, Neumarkt; geboren: 1. Oktober 1883; Stadtverordnetenvorsteher.
- Seit 1920: * *Franz Klapper*, Wohlau, in Firma Paul Klapper, Modewaren, Herren= und Damenkonfektion; geboren: 23. September 1868; Stadtrat.
- Seit 1920: * *Max Odenbach*, Direktor, kaufmännischer Vorstand der Akt.=Ges. Silesia, Verein chemischer Fabriken; geboren: 27. Juli 1860; Handelsgerichtsrat.
- Seit 1920: * *Adolf Heim*, Brieg, in der Firma gleichen Namens, Handschuhfabrik; geboren: 15. April 1871; Stadtverordnetenvorsteher.
- Seit 1920: * *Hubert Jantke*, Trebnitz, in der Firma gleichen Namens, Bau= geschäft, Sägewerk, Tischlerei; geboren: 2. November 1858; Beigeordneter.
- 1920—1921: * *Max Politt*, Oels, in Firma A. Ludwigs Buchdruckerei Rothe, Politt & Co.; geboren: 13. Oktober 1879.
- Seit 1920: * *Paul Schmidt*, Guhrau, in Firma Getreide=, Sämereien=, Dünge= und Futtermittelhandlung; stellvertretendes Mitglied; geboren: 26. Februar 1881; Stadtverordnetenvorsteher.
- Seit 1922: * *Carl Krause*, Oels, in Firma Franz Krause, Eisen= und Holz= handlung; geboren: 26. Juni 1873; Stadtrat.
- Seit 1922: * *Fritz Rappich*, in gleicher Firma, Kolonialwarengeschäft; geboren: 28. März 1862; Stadtverordneter.
- Seit 1922: * *Meyer Koppenheim*, in Firma Koppenheim & Goldschmidt, Getreide=, Kleie= und Mehlgroßhandlung; geboren: 27. Juli 1866; 1. Vorsitzender der Vereinigung schlesischer Getreide=, Saaten= Mehl= und Futtermittelinteressenten.
- Seit 1922: * *Otto Schäffer*, in Firma Hermann Schäffer, G. m. b. H., Spirituosen und Fruchtsäftefabrik; geboren: 13. Mai 1881.

- Seit 1922: * *Dr. Carl Meinecke*, Direktor der H. Meinecke Aktiengesellschaft, Wassermesserfabrik und Metallgießerei; geboren: 16. Juni 1873; Vorsitzender der Vereinigung Breslauer Arbeitgeberverbände.
- Seit 1924: * *Dr. Eduard von Eichborn*, in Firma Eichborn & Co., Bankgeschäft; geboren: 7. Oktober 1874; Handelsrichter, Mitglied des Börsenausschusses.
- Seit 1924: * *Otto Schönfelder*, in Firma gleichen Namens, Kolonialwaren- und Delikatessenhandlung; geboren: 28. Juli 1875.
- Seit 1924: * *Heinrich Kemnow*, Versicherungs=Bezirksdirektor, in Firma Hansen & Kemnow; geboren: 12. März 1874.
- Seit 1924: * *Alfred Puff*, Strehlen, in der Firma gleichen Namens, Kaufhaus für Modewaren und Konfektion; geboren: 7. März 1881.
- Seit 1924: * *Fritz W. Grosser*, Ohlau, i. Fa. Schube & Brunnquell, Chemische Fabriken G. m. b. H., Ohlau; geboren: 6. Oktober 1874; Stadtrat.
- Seit 1924: * *Karl Wintgen*, Brieg, Direktor der Brieger Zuckersiederei, G. m. b. H.; geboren: 19. September 1863; Städtältester.
- Seit 1924: * *Max Baum*, Groß=Wartenberg, i. Fa. gleichen Namens, Kolonialwarenhandlung, stellvertretendes Mitglied; geb. 22. Sept. 1866.

Beamte (Bürovorsteher u. dergl.)

- 1881—1901: *Karl Kupka*, Bürodirektor; geb. 24. Nov. 1856, gest. 14. Juni 1901.
- 1901—1923: *Ludwig Redecker*, Bürodirektor; geb. 23. Oktober 1864, gest. 5. Januar 1923.
- Seit 1922: *August Kubina*, Verwaltungsdirektor, früher Amts= und Gemeindevorsteher; geb. 25. August 1885.
- Seit 1894: *Carl Trautmann*, Vorsteher des Zentralbüros; geb. 30. April 1875.
- Seit 1923: *Georg Scholz*, Bürovorsteher, Obersteuerinspektor a. D., geb. 29. November 1881.
- Seit 1892: *Paul Martin*, Börsensekretär; geb. 8. Oktober 1862.
- Seit 1922: *Karl Ehrhardt*, Bürovorsteher und Rendant; geb. 22. Juli 1890.
- Seit 1905: *Reinhold Engel*, Büro= und Registraturvorsteher; geb. 7. März 1891.
- Seit 1904: *Franziska Pietsch*, Kanzleivorsteherin; geb. 5. März 1880.
- Seit 1918: *Karl Knobloch*, Produktenbörsen=Büro; geb. 19. August 1869.
- Seit 1922: *Ernst Spaethe*, Außenhandels= u. Verkehrsbüro; geb. 2. Sept. 1898.

Die Entwicklung von Handel und Industrie Breslaus und seines Bezirkes.*>

In den Zeitraum der bisherigen Tätigkeit der Handelskammer fällt die größte in der Weltgeschichte je gekannte wirtschaftliche Entwicklung. Sie formte vor allem auch in Deutschland das Wirtschaftsleben vollkommen um und machte unser Vaterland aus einem armen Lande zu einem wohlhabenden, auf den meisten Gebieten nicht nur von Kunst und Wissenschaft, sondern auch des gewerblichen Schaffens führenden Reiche. Der Kriegsausbruch hat diese Entwicklung jäh abbrechen lassen; durch den Friedensschluß sind die früheren Grundlagen zum Teil in Frage gestellt worden.

Für die Umgestaltung unseres Wirtschaftslebens vor dem Kriege ist in erster Linie die Ausbildung der modernen Technik bestimmend gewesen, und der technische Fortschritt ist auch heute bei dem zunehmenden Wettkampf auf allen Gebieten wirtschaftlichen Schaffens in immer steigenden Maße der Träger der weiteren Entwicklung geblieben. Im Gegensatz zu der alten Technik, die auf der persönlichen Erfahrung und auf einer überkommenen Summe von Regeln beruhte, wird die neue Technik gekennzeichnet durch die fortschreitende Naturerkenntnis und die enge Verbindung mit der Wissenschaft; sie hat an die Stelle des Probierens das wissenschaftliche Experiment, an die Stelle des Tastens ein planmäßiges Verfahren gesetzt, mithin erst eine exakte Arbeit ermöglicht, die das Ergebnis der aufgewendeten Leistungen von vornherein übersieht und bis ins Kleinste berechnet.

Die neue Technik hat nicht nur die Gütererzeugung von Grund aus umgestürzt, indem sie das Stoffgebiet der gewerblichen Tätigkeit bis ins Unendliche ausdehnte, indem sie die Entwicklung von Produktionszweigen, die lediglich im Großen unter Verwendung großer Kräfte betrieben werden

*) Unter Benutzung der Abhandlung des Verfassers in der Zeitschrift „Wirtschaft und Technik“ 1911, Heft 9: Die Stellung der Industrie im Wirtschaftsleben des Deutschen Reiches, der von Dr. Gothein verfaßten Einleitung zum Jahresberichte für 1899 und der von dem Verfasser herrührenden Einleitung zum Jahresberichte für 1910.

können, ermöglichte, indem sie eine gewaltige Vermehrung und eine nicht minder wichtige Verbilligung der Herstellung durch eine weitere Ausbreitung der Arbeitergliederung und =teilung gestattete; sie hat auch den Güteraustausch auf eine ganz neue Grundlage gestellt und die Vorbedingung für die Entwicklung unseres *Verkehrswesens* geschaffen dadurch, daß sie vor allem die Massenhaftigkeit und Billigkeit des Gütertransportes — ganz zu schweigen von der Schnelligkeit — ermöglichte.

Vor dem Beginn des Eisenbahnzeitalters waren 40 000 Pferde im Zollverein mit der Beförderung von Gütern und Menschen beschäftigt und leisteten jährlich insgesamt 130 Millionen tkm. Unsere vollspurigen *Eisenbahnen* allein bewältigten vor dem Kriege jährlich über 50 Milliarden tkm, also das 300 fache, ganz zu schweigen von den Leistungen der Schifffahrt.

Vor dem Zeitalter der Eisenbahn konnten im allgemeinen nur hochwertige Güter über weitere Entfernungen befördert werden; bei Massengütern, besonders also bei industriellen Rohstoffen und bei Nahrungsmitteln, zehrten die Transportkosten den Wert des Gutes schon bei wenigen Meilen auf. In der Zeit des Aufkommens der Eisenbahn werden die Beförderungs= kosten für Kohle auf etwa 40 Pfg/tkm angegeben. In den Jahren vor dem Kriege betrug die Fracht im allgemeinen nur 2,2 Pfg/tkm, und die ermäßigten Ausnahmetarife der Bahnen und die Wasserfrachten gingen noch wesentlich darunter. Die Transportfähigkeit der Güter wurde damit gewaltig gesteigert; vor allem wurde es möglich, schwere Massengüter über weite Entfernungen zu befördern. Dadurch wurde die gewerbliche Tätigkeit unabhängig von dem Orte der Gewinnung der Rohstoffe. Jetzt wurde es möglich, Rohstoffe aus den entferntesten Gegenden zu beziehen und in Form von Industrie= erzeugnissen wieder zurückzusenden. Jetzt konnte sich in Orten, in denen weder Kohle noch Eisen vorhanden waren, eine Hüttenindustrie, an Orten, wo natürliche Triebkräfte, wo Rohstoffe nicht vorhanden waren, eine Textil= industrie entwickeln. Neben der Möglichkeit der Beschaffung von Arbeits= kräften wurde vor allem die der billigen Heranschaffung der Rohstoffe und des billigen Versandes der fertigen Erzeugnisse für das Gedeihen der groß= gewerblichen Produktion maßgebend.

In gleicher Weise entfaltete sich die *Binnenschifffahrt* und die deutsche *Handelsflotte*, die die Entwicklung des Schiffbaues nach sich zog; diese wiederum stellte rückwirkend anderen Industriezweigen große Aufgaben, ihre Leistungsfähigkeit erhöhend.

Durch die Ausgestaltung unseres Verkehrswesens wurde auch erst die Ansammlung großer Menschenmengen an einzelnen Orten, die für die Entwicklung unserer großgewerblichen Produktion kennzeichnend ist, ermöglicht. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts glaubte man, daß die Großstädte ihren Höhepunkt überschritten hätten, da Nahrungsmittel für größere Volksmengen und Holz zum Bauen von Häusern nicht mehr herangeschafft werden könnten. Damals hatte man im Gebiete des Deutschen Reiches nur eine Großstadt (Berlin) mit 200 000 Seelen; 1914 zählte man mehr als 42 Großstädte. Damals lebte jeder fünfte Einwohner in Städten, d. h. in Orten von mehr als 2000 Einwohnern, bei Kriegsausbruch schon jeder fünfte in einer Großstadt, und von 5 Personen mehr als 3 in der Stadt.

Der Arbeit des Ingenieurs schloß sich ebenbürtig die Arbeit des *Kaufmanns* an, die für den Bezug der Rohstoffe, den Absatz der Erzeugnisse, ihre zweckmäßige Verwertung und für den ganzen Verkehr mit anderen Wirtschaftskörpern Sorge trägt. In welcher Weise der Handel der gewerblichen Arbeit als Pionier gedient, ihr den Ansporn zu immer größerer Kraftanstrengung gegeben und ihr Schaffensgebiet weit über die Grenzen des Landes bis in die entferntesten Teile der Erde ausgedehnt hat, das zeigt deutlich die Entwicklung des Breslauer Großhandels.

Die gewaltigen neuen Aufgaben zu erfüllen, erwies sich die Kapitalkraft des Einzelnen zu schwach; es galt, die breitesten Schichten der Bevölkerung dafür zu interessieren. Den Banken fiel die Aufgabe zu, die zerstreuten *Kapitalkräfte* zu sammeln, sie der Wirtschaft zuzuführen. Ursprünglich im wesentlichen dem Ausgleich der Zahlungen, dem Wechselverkehr und dem Handel in Valuten, Staatspapieren, Pfandbriefen, schließlich dem Kreditbedürfnis gewisser Produzentengruppen dienend, entwickelten sie sich zu machtvollen Kapitalassoziationen, in denen die wirtschaftlichen Interessen von Handel und Industrie sich konzentrierten, zu den eigentlichen Sachwaltern des Kapitalvermögens der Nation.

Die Voraussetzung für die Entfaltung der Tätigkeit des Ingenieurs und des Kaufmanns war aber die *Befreiung des Menschen von der Bevormundung durch den Staat*, die Lösung von den Fesseln, die in früherer Zeit seine freie Selbstbestimmung eingeengt hatten. Das Prinzip von 1789, das Sybel in die Worte zusammenfaßt: „Die Befreiung der Arbeit und des Eigentums, die Gleichheit des Staatsschutzes für jeden Arbeiter und Eigentümer“, bildete in Preußen nach dem Zusammenbruch des preußischen Staates zu Beginn

des 19. Jahrhunderts den leitenden Gedanken der Reformgesetzgebung und wurde im weiteren Verlauf immer weiter durchgeführt. Die volle Selbstverantwortlichkeit, die nur durch Rücksichten auf das Gemeinwohl eingeschränkte Möglichkeit, die Arbeitskraft frei nach eigenem Ermessen zu betätigen, entfachte den Unternehmungsgeist, weckte die in unserem Volke schlummernden Gaben, machte aus dem Volke der Denker und Dichter ein Volk praktischer Kaufleute und Ingenieure, das seiner Arbeit immer weitere Ziele stecken konnte, und bildete die Vorbedingung für sein weiteres Schaffen.

Ein *machtvolles, einheitliches Wirtschafts- und Staatsgebiet* war die weitere Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung. Die kleinen Staaten, in die Deutschland vor 100 Jahren zerfiel, konnten ein selbständiges Großgewerbe in der modernen Form nicht entwickeln, da sie sich gegeneinander nach Möglichkeit abzusperrten suchten, mithin der Erzeugung nur einen beschränkten Markt bieten konnten. Es war eine Großtat Preußens, als es nicht nur die im Innern bestehenden zahllosen Zollmauern im Jahre 1818 aufhob, sondern auch die Hand zur Beseitigung der Schranken, die die einzelnen Länder Deutschlands gegeneinander abschlossen, durch die Begründung des Zollvereins bot. Der Schlußstein aber wurde eingesetzt, als der wirtschaftlichen die politische Einigung des Deutschen Reiches folgte. Die Begründung des mächtigen neuen Deutschen Reiches erweiterte den Absatzmarkt im Innern, gestattete dem Wirtschaftsleben eine weit engere Verknüpfung der Beziehungen mit der Weltwirtschaft, gewährte ihm Sicherheit bei seiner Betätigung im Innern durch die Schaffung gleichen Rechtes, gleichen Geldes, Maßes und Gewichtes, Sicherheit nach außen durch den jedem Reichsangehörigen zustehenden Schutz, und verlieh ihm schließlich durch die allgemeinen kulturellen Fortschritte gewaltige neue Anregungen. Erst seitdem setzte der beispiellose Aufschwung unseres Wirtschaftslebens ein; die politischen Errungenschaften schufen erst den Boden für die wirtschaftliche Gestaltung in den Zeiten vor dem Kriege.

Preußen war zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein reiner Agrarstaat, in dem gegen vier Fünftel der Bevölkerung in der Landwirtschaft lebten, dagegen wenig mehr als ein Zehntel in Handel und Gewerbe. Das Gewerbe wurde überwiegend handwerksmäßig betrieben und war in der Hauptsache auf den Verkehr mit nahen Wirtschaftsgebieten eingestellt. Handel und Gewerbe haben sich im Laufe des verflorbenen Jahrhunderts eine der Landwirtschaft gleichwertige, ja nach der Zahl der in ihnen lebenden Personen weit überlegene Stellung errungen.

Der Anteil der Landwirtschaft an der Bevölkerung des Deutschen Reiches ist von 80 v. H. nach den Freiheitskriegen bis auf 42 v. H. in 1882 und schließlich bis auf 28,6 v. H. in 1907 gesunken. Der Anteil von Handel und Gewerbe stieg von dem gleichen Zeitpunkt an von etwa 10 v. H. bis auf 45,5 v. H. im Jahre 1882 und schließlich auf 56,2 v. H. im Jahre 1907. Das Gewerbe allein ernährte im Jahre 1907 schon mehr als 39 v. H. der Bevölkerung, das ist über ein Drittel mehr als die Landwirtschaft.

Nach absoluten Zahlen: In der Landwirtschaft lebten vor 100 Jahren 16 Millionen, 1914 18 Millionen Menschen, in der Gewerbetätigkeit vor 100 Jahren kaum 2 Millionen, 1914 mehr als 26 Millionen Menschen, und auf die Großbetriebe mit mehr als 50 Arbeitern entfiel fast ein Drittel und auf die Groß- und Mittelbetriebe bis zu 5 Arbeitern herab weit mehr als die Hälfte sämtlicher in dem Gewerbe beschäftigten Personen.

Von wenig mehr als 20 Millionen am Beginn des 19. Jahrhunderts ist die Bevölkerung Deutschlands auf 32 Millionen in 1840, auf 52 Millionen in 1895 und schließlich auf 66 Millionen vor dem Kriege gestiegen.

Unsere Landwirtschaft vermochte bei der Beschränktheit des Grundes und Bodens den Bevölkerungszuwachs nicht aufzunehmen. Die gewaltige Ausdehnung ihrer Produktion, die sie mit berechtigtem Stolz erfüllen kann, wurde erzielt durch die Anwendung besserer Verfahren der Bewirtschaftung, durch die immer mehr zunehmende Verwendung von Maschinen, ließ jedoch für die Beschäftigung einer wesentlich höheren Zahl von Menschen keinen Raum. Industrie und Handel mußten den gesamten, zum großen Teil aus der Landwirtschaft hervorgehenden Bevölkerungsüberschuß aufnehmen. Sie haben diese Aufgabe in glänzendster Weise gelöst, dies jedoch nur dadurch vermocht, daß sie ihre Grundlagen weit über die Grenzen der einheimischen Volkswirtschaft hinaus ausdehnten und zum Teil auf fremde Wirtschaftsgebiete stützten.

Sie erforderten zur Ausdehnung ihrer Erzeugung, zur Ernährung der in ihnen tätigen Personen einen ständig zunehmenden Bedarf an Rohstoffen und Nahrungsmitteln, dem die einheimische Produktion, besonders die Landwirtschaft, trotz aller Anstrengungen nicht folgen konnte. So mußte ein sich ständig vergrößernder Fehlbetrag durch den Bezug ausländischer Rohstoffe und Nahrungsmittel gedeckt werden. Der Wert der Einfuhr von Rohstoffen

und Nahrungsmitteln belief sich in 1913 auf rund $8\frac{1}{2}$ Milliarden Mark, d. s. fast drei Viertel unserer ganzen Einfuhr und fast die Hälfte des Wertes der gesamten Erzeugung der inländischen Landwirtschaft, und die Einfuhr von Rohstoffen allein erreichte in 1913 einen Wert von $5\frac{1}{4}$ Milliarden Mark, machte also fast die Hälfte unserer Einfuhr und fast den siebenten Teil unserer gesamten gewerblichen Erzeugung aus. Unsere Gewerbetätigkeit beruhte somit zu einem sehr großen Teil auf der ungehemmten Zufuhr dieser Rohstoffe aus dem Auslande.

Die Industrie mußte auf der anderen Seite die Mittel aufbringen, um diese Rieseneinfuhr zu bezahlen, und dazu führte sie die Erzeugnisse ihrer Arbeit aus. Die Fertigfabrikate nahmen einen immer größeren Anteil an unserer Ausfuhr ein; ihr Wert belief sich 1913 auf $6\frac{2}{3}$ Milliarden Mark, d. h. auf drei Fünftel unserer gesamten Ausfuhr und fast ein Fünftel unserer gesamten gewerblichen Erzeugung, und die Entwicklung drängte dahin, immer mehr anstatt der zum Teil noch bestehenden Ausfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten Fertigfabrikate auszuführen, um uns so die darauf verwendete Arbeit vom Auslande bezahlen zu lassen.

Für die Ernährung eines Bevölkerungszuwachses von fast 1 Million jährlich, für Arbeitsgelegenheit für $\frac{1}{3}$ Million Menschen, die jährlich in das Erwerbsleben eintraten, mußte unsere Industrie Sorge tragen, eine Leistung, um so bedeutungsvoller, als die Lage der arbeitenden Klassen gleichzeitig in ständigem Aufstiege begriffen war.

Nicht allen Gegenden kam die Umwälzung gleichmäßig zugute. Manche auf den Absatz in der Nähe angewiesenen Fabrikationszweige erlagen der stärkeren Konkurrenz. Der Verkehr schlug mit der Änderung des Transportwesens großenteils neue Bahnen ein, wodurch alte Verbindungen zerrissen, die Bedeutung großer Handelsemporien vernichtet wurden. Kein Platz hat hierunter so schwer gelitten, wie Breslau, das, vordem den Handelsverkehr mit ganz Südosteuropa vermittelnd, teils durch die Zollpolitik der Grenzländer Schlesiens, teils durch die Durchfuhrzölle des Zollvereins, teils durch die Tarifpolitik der Eisenbahnen aus seiner viele Jahrhunderte alten Vermittlerrolle ausgeschaltet wurde. Auch die schlesische Industrie wurde durch diese Faktoren in

ihrer Entwicklung gehemmt. So verlor unter der Konkurrenz der Kolonialwollen verarbeitenden, näher an der See gelegenen Fabriken und unter dem durch hohen Zollschatz geförderten Erstarken der österreicherischen und vor allem der polnischen Tuchfabrikation die wichtigste schlesische Industrie, die Jahrhunderte hindurch die hervorragendste Exportware der Provinz erzeugt hatte, die Tuchindustrie, ihre Bedeutung. Die anfangs kräftig emporstrebende Baumwollindustrie verkümmerte erst unter den öffentlichen und gutsherrlichen Lasten, unter denen die arme Weberbevölkerung seufzte, später unter der unnatürlichen Höhe der Frachten für den Bezug des Rohstoffes und für den Versand der Fabrikate; jene Tarifpolitik, welche den Konkurrenzgebieten billige Frachten gewährte, sie für die schlesische Industrie hochhielt, trug am meisten Schuld, wenn unter der schlesischen Weberbevölkerung zum Notstand wurde, was anderswo als ungünstige Konjunktur sich äußerte. Nicht viel besser ging es der Leinenweberei, die neben der günstiger zum Weltmarkt gelegenen Industrie Irlands, Belgiens, Sachsens und des Niederrheins zurücktrat.

Arbeit und Pflichttreue haben den Schlesier auch diese Hemmnisse zum Teil überwinden lassen. Der Breslauer Großhandel vermochte es, zum Ersatz für verlorengegangene Betätigungsgebiete sich neue zu erschließen und den Charakter Breslaus als Großhandelsemporium zu bewahren. Die Industrie ganz Schlesiens vermochte, gestützt vor allem auf die gewaltige Entwicklung des Bergbaues in Schlesien, bis zum Kriegsausbruch ihre Arbeitsgebiete immer weiter auszudehnen und sich eine hochbedeutende Stellung zu erringen.

Schlesien hatte bei den schwierigen Verhältnissen zwar nicht einen Aufschwung aufzuweisen, wie andere bevorzugte Teile unseres Vaterlandes; ja es hatte der Kopffzahl der Bevölkerung nach verhältnismäßig an Bedeutung gegenüber anderen Teilen eingebüßt. Es war aber doch auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens fortgeschritten. Die Bevölkerung hatte sich in gleichem Maße wie die des gesamten Reiches bis zum Kriegsausbruch in einem Jahrhundert verdreifacht und war auf $5\frac{1}{4}$ Millionen gestiegen; die Provinzialhauptstadt mit einer Bevölkerung von mehr als einer halben Million (1806: 66 000, 1843: 163 000, 1871: 208 000, 1890: 335 000, 1900: 423 000) war zwar nicht mehr die zweitgrößte Preußens, wurde aber von Köln nur ganz unwesentlich überflügelt;

um so größer war das Wachstum der Mittel- und kleineren Städte, und die Industrie wies mit 2 200 000 Erwerbstätigen einen Anteil von 44 v. H. an der Gesamtbevölkerung, also mehr als im Durchschnitt des Reiches, auf. Der Wohlstand nahm nicht so zu, wie im Westen, war aber doch in ständiger Steigerung begriffen. Das Elend, das in früherer Zeit für Oberschlesien und für das Weberrevier sprichwörtlich war, ließ mehr und mehr nach und machte zwar nicht glänzendem Wohlstand, aber doch auskömmlicheren Verhältnissen Platz. Auch in Schlesien beruhte die Hebung der allgemeinen Kultur neben der Arbeit des Landwirtes und des Kaufmanns zum großen Teil auf den Leistungen der Industrie.

Ein schwaches Bild der Entwicklung gibt eine *Gegenüberstellung der Zahlen der in Breslau vorhandenen Firmen in den Jahren 1853 und 1924*. Die Zahl der Großhandelsfirmen betrug 1853: 437 (darunter 148 Kommissions-, Speditions- und Produktengeschäfte, 41 Kolonialwaren-, 20 Drogen-, 27 Rohprodukten-, 19 Wolle-, 78 Textilwaren-, 11 Eisen-, 12 Holz- und Kohle-Handlungen) und stieg auf mehr als Zehnfache. Die Zahl der Einzelhandels-geschäfte stellte sich 1853 auf 470 und weist eine Vervierfachung auf. In der Gruppe der Industrie wurden 1853 nur 35 Firmen gezählt (und zwar 19 Papier-, 3 Metall verarbeitende Fabriken, je 2 Spinnereien, Hütten, Schokoladen- und Siegellackfabriken, je 1 Mineralwasser-, Zigarren-, Ofen-, Glas- und Zuckerfabrik), die Zahl der industriellen Betriebe hat sich inzwischen mehr als verfünfzigfacht.

Im einzelnen bot das Wirtschaftsleben Breslaus und des Bezirks der Handelskammer bei Kriegsausbruch folgendes Bild:

GROSSHANDEL

Mit dem Namen Breslau ist die Vorstellung eines großen, mächtigen Handelsemporiums untrennbar verbunden. Der Austausch der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse des Ostens und Südostens Europas gegen überseeische Waren und gewerbliche Erzeugnisse der Provinz wie des Westens und Südens unseres Erdteiles lag Jahrhunderte lang zum großen Teil in den Händen des Breslauer Handels und hat diesem wiederholt Zeiten der glänzendsten Blüte gebracht. Änderungen in den politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen, die Entwicklung des Verkehrs-wesens und nicht zuletzt wirtschaftspolitische Maßnahmen verdrängten Breslau im Laufe der Zeit mehr und mehr aus dieser herrschenden Stellung. Auch die Tätigkeitsgebiete, die sich Breslaus Kaufmannschaft zum Ersatz hierfür erschloß, wurden ihr in neuerer Zeit zum Teil wieder entrissen. Breslaus Stellung im Wollhandel z. B., die zeitweise für den gesamten Welt-

handel in diesem Artikel bestimmend war, wurde durch den Rückgang der heimischen Schafzucht und die ständig zunehmende Beherrschung des Wollmarkts durch Kolonialwollen untergraben und zu der eines Provinzialmarktes herabgedrückt. Die maßgebende Vermittlerrolle im Getreidehandel des Kontinents ging Breslau in gleicher Weise verloren infolge der Verringerung des Getreideüberschusses der Provinz wie ihrer Hinterländer, der Erschwerung des Bezuges der ausländischen Ware durch die Einführung von Zöllen und schließlich der Differentialtarife der Eisenbahnen, die für den Verkehr zwischen den Produktionsgebieten und den Hauptkonsum- und Hafenplätzen unter Ausschaltung der Zwischenplätze erstellt wurden. Der Vertrieb von Kolonialwaren nach Österreich-Ungarn und Rußland wie von Erzeugnissen der einheimischen gewerblichen Tätigkeit, besonders der Textilindustrie, nach diesen Ländern, der sich in der Hand des Breslauer Handels konzentrierte und noch im 18. Jahrhundert eine der Grundlagen seiner Macht bildete, wurde ihm durch Zollmaßnahmen jener Länder entwunden.

Breslaus Handel hat alle Kräfte eingesetzt, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen und neue Gebiete der Betätigung zu erobern, und seine Arbeit blieb nicht erfolglos. Der *Getreidehandel* nahm zwar vor dem Kriege bei Brotgetreide nur zeitweise eine über die Versorgung des Konsums der Provinz hinausgehende Bedeutung an, leistete dagegen der inländischen Produktion bei dem Absatze von Hafer und Gerste nach entfernteren Gegenden wertvolle Dienste und betätigte sich nach wie vor auch in der Vermittlung des internationalen Verkehrs mit Sämereien und Hülsenfrüchten mit Erfolg. Ein umfangreiches Arbeitsfeld hatte er sich ferner in dem Verkehr mit Futtermitteln, vornehmlich Kleie und Olkuchen osteuropäischer Herkunft, erschlossen, die er der deutschen Landwirtschaft zuführte, ihr damit die Möglichkeit einer Verstärkung der Viehzucht gebend; dieser Handelszweig gewann für Breslau eine immer größere Bedeutung und fand hier einen seiner Hauptsitze. Anstelle des *Wollhandels* nahm der Verkehr mit einem anderen Spinnstoffe, mit *Flachs*, einen größeren Umfang an; begünstigt durch die Lage Breslaus in der Mitte zwischen den russischen Produktionsgebieten und den Hauptkonsumgebieten Deutschlands und ganz Mitteleuropas, und auf das kräftigste unterstützt durch die heimische Banktätigkeit, vermochte es der Breslauer Flachshandel gerade in den letzten Jahren vor dem Kriege, einen immer größeren Anteil des Umsatzes russischer Ware an sich zu ziehen und seine Absatzgebiete weit über die Grenzen der Provinz

und ihrer Nachbargebiete hinaus bis in den Westen Europas und auch nach Übersee zu erstrecken. Auch der Handel mit *Häuten und Fellen* konnte seine Tätigkeitsgebiete ständig erweitern; er beschränkte sich nicht darauf, die Erzeugnisse der eigenen Provinz und ihres Hinterlandes der Verwertung zuzuführen und den Bedarf der heimischen Industrie zu decken, sondern beteiligte sich lebhaft an dem internationalen, dem Ausgleich der verschiedenartigen Erzeugung und des Bedarfs dienenden Großhandel. Von dem Handel mit sonstigen land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen ist besonders noch der *Eier- und Butterhandel*, sowie vor allem der *Holzhandel* hervorzuheben. Der Breslauer Holzgroßhandel dehnte seine Bezugsgebiete nach der Verringerung des Angebots aus den einheimischen großen Forsten bis weit über die Grenzen des Vaterlandes in den Osten und Südosten Europas aus und brachte die Waren nicht nur in der Provinz zum Absatz, sondern darüber hinaus in weiten anderen Gegenden Deutschlands, besonders den großen Konsumgebieten der Reichshauptstadt und Mitteldeutschlands.

Zu dem Großhandel mit land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen trat als zweite Gruppe die des *Handels mit überseeischen Waren*, vornehmlich *Kolonialwaren* aller Art, ferner mit *Drogen, Chemikalien, Roh- und Hilfsstoffen für die Industrie*. Diese Handelszweige hatten in früherer Zeit sowohl nach der Zahl der Artikel, als auch nach den Absatzgelegenheiten eine ungemein große Mannigfaltigkeit aufgewiesen. Die Erhöhung der Zölle der benachbarten Staaten, die besonderen Vergünstigungen für deren Seehäfen, die Differentialtarife der Eisenbahnen, die für den direkten Transport zwischen den Seehäfen und den Bestimmungsstationen wesentlich ermäßigte Frachten festsetzten und eine Unterbrechung des Transportes in Breslau und eine Lagerung hierselbst auch bei Benutzung des Oderweges zum großen Teil unmöglich machten, die planmäßige Begünstigung anderer Verkehrswege durch die angrenzenden Staaten und nicht zuletzt auch Verschiebungen und Änderungen in den Produktionsverhältnissen zwangen den Handel, sein hauptsächlichstes Tätigkeitsgebiet in der Versorgung des ständig steigenden Bedarfs der Heimatprovinz und der angrenzenden Gebiete des Vaterlandes zu suchen; der Verkehr mit dem Auslande spielte nur noch bei bestimmten Spezialartikeln eine wichtigere Rolle. Durch die Entwicklung der heimischen *Zuckerindustrie* wurde der Handel vor die Aufgabe gestellt, für den Absatz dieses Erzeugnisses Sorge zu tragen, und er hat der Zuckerindustrie bei dem Absatz sowohl im In- wie im Auslande als Pionier gedient. In gleicher Weise hat er als Ersatz

für seine frühere Betätigung bei dem Vertrieb natürlicher Farb- und Gerbstoffe seine Dienste der chemischen Industrie für den Absatz ihrer Erzeugnisse im In- wie im Auslande zur Verfügung gestellt.

In dem dritten Zweige seiner Tätigkeit, dem *Absatze einheimischer Industrieerzeugnisse*, hat der Breslauer Großhandel von jeher eine hochbedeutende Stellung eingenommen; es sei nur an die Stellung Breslaus in dem Handel mit einheimischen *Tuchwaren* und Erzeugnissen der schlesischen *Leinenindustrie* erinnert. Ersatz für die Einschränkung dieser Erwerbsquelle fand die Breslauer Kaufmannschaft in der Entfaltung des mit der Konfektionsindustrie zusammenhängenden Handels mit *Bekleidungsgegenständen* und deren Materialien. Ein neues, umfangreiches Absatzgebiet wurde ihr ferner durch die immer mehr erstarkende schlesische Montan- und Hüttenindustrie eröffnet, die durch den Breslauer Großhandel nicht nur finanziell gefördert wurde, sondern ihm auch, wie beim Zink, die Einführung auf dem Weltmarkt verdankte. Breslaus Handel nahm in gleichem Schritt mit dem Wachstum der schlesischen Montan- und Hüttenindustrie immer größeren Anteil an dem Absatz ihrer Erzeugnisse, vornehmlich *Kohle, Eisen, Zink und Zement*; er konnte sich jedoch seit der kapitalistischen Entwicklung der Industrie, der Zusammenfassung der einzelnen Betriebe zu Konventionen und nicht zuletzt auch der Verlegung des Schwerpunktes ihrer Interessen nach der Reichshauptstadt nur zum Teil die Stellung eines Hauptvermittlers bewahren und mußte sich in der Hauptsache mit der Stellung des Provinzialhandels begnügen.

Zu diesen Gruppen des Großhandels traten die zahlreichen anderen Großhandelszweige hinzu, die sich mit dem *Absatz der Erzeugnisse und der Deckung des Bedarfs der Provinz an Nahrungs- und Genußmitteln aller Art* (z. B. *Wein*), *an Gebrauchsgegenständen und Bedarfsartikeln für die gewerbliche Produktion in Landwirtschaft und Industrie* befassen.

An diese Zweige des Großhandels gliederten sich schließlich die Hilfgewerbe an: das *Bankgeschäft*, das nicht nur den bodenständigen Banken, sondern auch den mit den Berliner Großbanken in engerer Verbindung stehenden Unternehmungen ein sehr umfangreiches Betätigungsfeld in der allgemein üblichen Form bot, daneben aber auch, wie von alters her, seine Verbindungen mit dem Großhandel zum großen Teil aufrecht erhielt und eine wichtige Aufgabe in dessen Förderung erblickte, die *Schiffahrt*, die in Breslau ihren Hauptsitz für das ganze Odergebiet hat, das *Speditionsgewerbe* und schließlich das *Versicherungsgewerbe*, welches vor allem durch die gleichzeitig mit der

Handelskammer begründete Schlesische Feuer-Versicherungs-Gesellschaft vertreten wurde.

So wies Breslau auch in den Jahren vor dem Kriege trotz aller Umwälzungen einen ungemein vielseitigen Großhandel auf, der sein Tätigkeitsgebiet nicht allein auf die Provinz und deren Hinterländer beschränkte, sondern sich auch seinen Anteil an dem großen Welthandel bewahrte, und konnte auch jetzt noch die Bezeichnung eines Großhandels-Emporiums für sich in Anspruch nehmen. Der Großhandel war aber nicht mehr die einzige und ausschlaggebende Stütze der wirtschaftlichen Stellung Breslaus; neben und zum Teil als Ersatz für verloren gegangene Arbeitsgebiete des Handels hatte die gewerbliche Tätigkeit seit Jahrzehnten in Breslau ihren Einzug gehalten und nach einer wenn auch häufig gestörten, so doch insgesamt ständig fortschreitenden Entwicklung im Laufe der Zeit sich eine dem Großhandelebenbürtige Stellung errungen, ja diesen nach der Zahl der in ihr beschäftigten Personen um ein Mehrfaches überflügelte.

INDUSTRIE Unter den Industriezweigen Breslaus hat von jeher die Verarbeitung land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse eine besonders wichtige Rolle gespielt. Die günstige Lage Breslaus als Zentralpunkt des Getreidehandels, die bedeutenden Wassertriebkkräfte, welche hier der Oder durch die beiden Staustufen abgewonnen waren, hatten zur kräftigen Entwicklung der *Mühlenindustrie* beigetragen, die nicht nur einen großen Teil des Inlandes bis an den Rhein und bis nach Süddeutschland versorgte, sondern selbst in Österreich ein bedeutendes Absatzgebiet besaß, so namentlich den Markt in Böhmen fast völlig beherrschte. Mit der Erschwerung der Beschaffung des geeigneten Materials durch die Getreidezölle und die Begründung neuer Mühlenetablissemments in den hauptsächlichsten inländischen Getreideproduktionsgebieten, mit den Schutzzöllen auf Mehl, die Österreich-Ungarn in Retorsion gegen die deutschen Agrarzölle einführte, ging dieses wichtige Absatzgebiet verloren, und die Gestaltung der Eisenbahntarife, wie unseres Zollwesens, schränkte den Markt auch in Deutschland erheblich ein. Die *Bierbrauerei* Schlesiens

hat von jeher in hohem Ansehen gestanden; auch nach der Entwicklung zum Großbetriebe bewahrte sich die Brauindustrie ihren angesehenen Platz und machte Breslau zu einem der Hauptproduktionsorte Deutschlands. Auf der Grundlage der Brennerei entwickelte sich in der Mitte des vorigen Jahrhunderts in Breslau eine sehr bedeutende *Sprit-Rektifikations-Industrie*, die zeitweise weite Teile Deutschlands und des Auslandes mit Spirit versorgte. Die Lage und die Absatzverhältnisse der Spiritindustrie veränderten sich seitdem durch das Aufkommen einer selbständigen Industrie in den früheren ausländischen Absatzgebieten und die Unterbindung des Exportes, sowie durch den Zusammenschluß der deutschen Spiritus- und Spiritindustrie von Grund aus. Die Breslauer Spiritindustrie wurde der Spiritus-Zentrale in Berlin angeschlossen und in ihrer geschäftlichen Tätigkeit und ihren Ergebnissen von dieser abhängig. Zu diesen von alters her in Breslau betriebenen Industrien aus der Nahrungs- und Genußmittelbranche gesellten sich als neuere Schöpfungen u. a. die *Zuckerindustrie*, die ihren Aufschwung zu der bei Kriegsausbruch erreichten Höhe besonders seit der Verbesserung der Oderwasserstraße nahm, die *Zigarrenindustrie*, die vor 75 Jahren in Breslau fabrikmäßig überhaupt noch nicht betrieben wurde und im Laufe der Jahrzehnte Breslau zu einem führenden Fabrikationsorte gemacht hat, die *Zigaretten-Industrie*, die besonders in der Form von modernen Großbetrieben einen großen Aufschwung nahm, die *Mälzerei*, *Schokoladen*-, *Zichorien*-, *Spirituosen*- und *Fruchtsäfte-Industrie*.

Die meisten dieser Zweige werden auch in den auswärtigen Kreisen des Bezirks der Breslauer Handelskammer in großem Umfange betrieben. Getreidemühlen, Brauereien, Mälzereien, Brennereien, Zucker- und Tabakfabriken, Fruchtsaftpressereien sind in ihnen in großer Zahl vorhanden.

Nach der Zahl der beschäftigten Arbeitskräfte steht unter allen Industriezweigen Breslaus die *Industrie der Maschinen, Instrumente, Fahrzeuge und der Metallverarbeitung* bei weitem an erster Stelle. Schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts besaß Breslau eine nicht unbedeutende Eisengießerei und Maschinenfabrikation, erstere mit Handels- und Maschinenguß beschäftigt, letztere für den Bedarf der Anlagen der Montanindustrie, der Mahl- und Brettmühlen, der Brennerei, Spinnerei, Bleichen, Zuckerfabriken arbeitend. Diese Industrie hatte unter Konjunkturschwankungen einerseits, der steigenden Absperrung Österreich-Ungarns andererseits auf das schwerste zu leiden; jede einige Jahre andauernde Krisis führte zur Entlassung des größeren Teils

der Arbeiter und machte eine stetige Entwicklung unmöglich. Der Bau landwirtschaftlicher Maschinen ist durch den 1864 ins Leben gerufenen Maschinenmarkt kräftig angeregt worden; aber sonst ist der Maschinenbau mit wenigen Ausnahmen lange Zeit hindurch nicht zu der Blüte gelangt, wie in anderen Gegenden Deutschlands, wie auch der Maschinenbau im Jahresbericht für 1850 zu den Zweigen von geringerer volkswirtschaftlicher Bedeutung gezählt wurde. Seit Beginn des neuen Jahrhunderts wies jedoch auch Breslau auf diesem Gebiete einen großen Aufschwung auf. Neben dem allgemeinen Maschinenbau und der Herstellung von Spezialmaschinen für die mannigfachen Erwerbszweige, besonders für die Zwecke der Brauerei, Brennerei, der Zuckerfabrikation, der chemischen Industrie, der Holzverarbeitung, und dem Bau von landwirtschaftlichen Maschinen ist besonders der Bau von Lokomotiven, Förder- und Arbeitsmaschinen aller Art, sowie von Dampfpflügen hervorzuheben. Dazu tritt die Herstellung von Armaturen, Pumpen, Schrauben und ähnlichem Kleineisenzeug, Wassermessern und vielen anderen Artikeln.

Auch die auswärtigen Kreise weisen neben einer mehr dem örtlichen Bedarf dienenden Tätigkeit verschiedene größere Fabriken auf, die sich mit der Herstellung von Maschinen und Dampfkesseln, sowie von Spezialmaschinen, z. B. für die Zuckerverarbeitung, befassen.

Auf dem Gebiete des *Eisenbahnwagenbaues* hat Breslau bereits vor langer Zeit eine unübertroffene Höhe erreicht und behauptet. Neben Güterwagen aller Systeme werden in umfangreichem Maße Personen-, Speise-, Schlaf- und Salonwagen jeder Art hergestellt. Wesentlich jünger ist der in großgewerblicher Form betriebene *Schiffbau*, der im Bezirk durch eine der größten Binnenwerften Deutschlands vertreten ist.

Die Verarbeitung von Metallen aller Art, von edlen sowie unedlen, wird in zahlreichen Betrieben ausgeübt, wies jedoch nur wenige ausgesprochene Großbetriebe auf, z. B. auf dem Gebiete der *Eisenkonstruktionen*, der Herstellung von *Zinnfolien* und *Stanniolkapseln*. Letztere Industrie insbesondere hat einen ihrer Hauptsitze in Breslau und brachte ihre Erzeugnisse nach den verschiedensten Richtungen der Windrose zur Ausfuhr.

Die Textilindustrie im engeren Sinne, d. h. die Spinnerei und Weberei, ist in dem Bezirk der Kammer nur durch einige wenige Großbetriebe vornehmlich der *Kammgarn-*, *Hanf-* und *Rofshaarspinnerei* vertreten, zu denen sich aus den auswärtigen Kreisen noch die *Baumwollbuntweberei* und die *Gurten-*

weberei gesellten. Um so umfangreicher ist dagegen die Tätigkeit in der Verarbeitung von Textilstoffen zu *Bekleidungsgegenständen aller Art*. Mit der Entwicklung zur Großstadt bildete sich unter Verwendung der zahlreichen weiblichen Arbeitskräfte eine umfangreiche Konfektionsindustrie, vornehmlich in Damenmänteln, Herren- und Damenkonfektion, Wäsche, Pelzwaren, Schirmen, Strumpfwaren und Phantasiewollwaren heraus. Litt namentlich die feinere Damenkonfektion durch den Zollabschluß der Nachbarländer schwer, so erlangte die gesamte Branche mit der wachsenden Vermehrung der Kaufkraft der heimischen Bevölkerung, durch Ausdehnung des inländischen Absatzgebietes und durch Aufsuchen anderweiter ausländischer Märkte eine stetig steigende Bedeutung und wurde eins der kennzeichnenden Merkmale für die Art der gewerblichen Tätigkeit Breslaus. Das gleiche gilt von der um die Mitte des vorigen Jahrhunderts sich zum Großbetriebe entwickelnden *Strohutfabrikation*, die eine der ersten Stellen in der gesamten deutschen Industrie einnimmt, sowie von der Fabrikation von *Damenfilzhüten* und der Herstellung künstlicher *Blumen* und *Putzfedern*.

Von sonstigen der Herstellung von Bekleidungsgegenständen dienenden Erwerbszweigen sind des weiteren die *Handschuhindustrie* und die *Schuhindustrie* zu erwähnen. Die *Lederindustrie* wird in Brieg in großem Maßstabe betrieben.

Die *chemische* Industrie wird in Breslau durch verschiedene Fabriken, besonders der Düngemittelindustrie und der Knochenverarbeitung, verkörpert, die den Hauptabsatz ihrer Produkte nach den Erschwerungen der Ausfuhr in Ostdeutschland suchen mußte. Des weiteren ist zu erwähnen die Fabrikation von kalzinierter und schwefelsaurer *Tonerde* sowie von *Tonerdehydrat*, deren Erzeugnisse nach den verschiedensten Gegenden abgesetzt wurden, die *Seifen-* und *Glyzerin-*Industrie, die *Steinkohlenteerverarbeitung* und die *Dachpappenindustrie*. Vervollständigt wird das Bild der chemischen Industrie des Bezirkes durch die im Kreise Ohlau betriebenen großen Fabrikanlagen der *Zinkweiß-* und *Bleiweißherstellung*, die ihre Erzeugnisse weit über die Grenzen der Provinz und des Reiches hinaus vertreiben.

Die *Papierindustrie* ist in dem Kammerbezirk von jeher vertreten gewesen, doch befanden sich in Breslau selbst nur die Geschäftsleitungen mehrerer Fabrikunternehmungen, dagegen nicht auch die Betriebsstätten. Der Gesamtbezirk weist auch mehrere *Holzschleifereien* und *Papierfabriken* auf. Um so kräftiger entwickelten sich in Breslau die Papier verarbeitenden Gewerbe, die *Bunt-*

papier=, Luxus= und Spitzenpapierfabrikation und schließlich die *chromolithographische Industrie*, vornehmlich die Herstellung von Reklameplakaten, Postkarten, Heiligenbildern, Reliefs usw. Die zahlreichen Betriebe dieser Art machten Breslau zu einem der hauptsächlichsten Exportplätze der Branche. Die neu dem Bezirk angegliederten Kreise weisen dazu Großbetriebe der Fabrikation von *Kontobüchern, Albums* und ähnlichen Artikeln auf, welche in ihren Erwerbszweigen eine gleichbedeutende Stellung einnehmen, wie in Breslau die erwähnten Zweige der Papier verarbeitenden Gewerbe, und ebenso wie diese Exportindustrien sind.

Die Industrie der Holz= und Schnitzstoffe ist in Breslau hauptsächlich durch zahlreiche Betriebe der *Bau= und Möbeltischlerei*, von denen besonders die letzteren ihre Erzeugnisse auch in entferntere Gegenden mit Erfolg absetzen, die *Parkett=, Faß=, Steinnußknopf= und Korkenfabrikation* vertreten. Der Sägemühlenindustrie hat die Erweiterung des Bezirkes einen großen Zuwachs gebracht. Sonst sind von der in Betracht kommenden Industrie aus dem auswärtigen Bezirke vor allen Dingen die Möbel=, Parkett= und die Faßfabrikation zu erwähnen. In der Industrie der Steine und Erden treten zu der in Breslau betriebenen Fabrikation von *Steingut*, von *Kunststeinen* und von *Tonwaren* eine Anzahl von Großbetrieben der *Steinbruchindustrie* im Strehlemer Kreise, die Herstellung von *feuerfesten Steinen* und die Fabrikation von feineren *Steinwaren*, schließlich eine große Zahl von *Ziegeleien* und *Tonwarenfabriken* hinzu.

Zu der Gruppe der Industrie gehören schließlich auch die Unternehmen, die sich mit der *Erzeugung elektrischer Kraft* befassen. Auch diese befanden sich in erfreulicher Entwicklung und leisteten nicht nur dem Verkehr, sondern auch der gewerblichen Tätigkeit wertvolle Dienste.

EINZELHANDEL Auch der Einzelhandel in den verschiedensten Zweigen nahm infolge der starken Bevölkerungsvermehrung, der Zunahme des Wohlstandes und der allgemeinen Lebensbedürfnisse einen großen Aufschwung. Der selbständige Handel konnte sich jedoch diese Entwicklung nicht in vollem Maße nutzbar machen, sondern begegnete den größten Schwierigkeiten, um seine frühere Stellung zu behaupten und zu verstärken. Die Kartellierung wichtiger Zweige der deutschen Industrie hatte vielfach dazu geführt, die mit dem Absatz der Erzeugnisse beschäftigten Zweige des Kleinhandels in völlige Abhängigkeit von einigen wenigen Stellen zu bringen; Vereinbarungen, die auch in den Kreisen des Großhandels zu beobachten waren, und zwar nicht nur bei aus=

ländischen Erzeugnissen, führten in gleicher Weise zu einer Einschränkung der Selbständigkeit des Kleinhandels und zu einer Erschwerung seines Geschäftsbetriebes. Die Bildung großer Konsumentenorganisationen in Form von Konsumvereinen und anderen Genossenschaften entrissen dem selbstständigen Kleinhandel weite, früher mit Erfolg bearbeitete Tätigkeitsgebiete. Dazu wurde der Wettbewerb für die weniger kapitalstarken Elemente durch das Eindringen des Großkapitals vielfach immer schwieriger. Die zahlreichen Eingriffe der Gesetzgebung und Verwaltung, die dem Handel weitgehende Einschränkungen seiner freien Betätigung auferlegen, die ständig wachsenden Abgaben wurden unter diesen Umständen umso mehr als eine Erschwerung der Existenzbedingungen empfunden. Zur Stärkung seiner Stellung beschritt der Kleinhandel allenthalben in dem Bezirke der Kammer den Weg der Selbsthilfe mit Erfolg und vermochte sich dadurch im ganzen Wirtschaftsleben eine bedeutsame Stellung zu erringen und zu behaupten.

Diese zwar in Wellenlinien vorwärtsgehende, insgesamt aber kräftig aufwärtsstrebende Entwicklung wurde durch den Kriegsausbruch jäh abgeschnitten. Umstellung von Gütererzeugung und Umlauf auf die Bedürfnisse der Kriegswirtschaft, mit der Beschlagnahme von Waren und Produktionsmitteln auf der einen Seite, äußerster Einschränkung der Versorgung der Zivilbevölkerung durch Unterbindung von Ein- und Ausfuhr in den wichtigsten Teilen, Entziehung der Arbeitskräfte, Einführung von Ersatzstoffen auf allen Gebieten und schließlich der Zwangswirtschaft auf der anderen Seite, geben der Tätigkeit während des Krieges ihr Gepräge. Viele Betriebe konnten sich durch die Beschäftigung für Heereszwecke ausreichende Arbeitsgelegenheit verschaffen und wurden zur Blüte gebracht; viele Betriebe aber, besonders soweit sie nicht mit Heeresbedarf zu tun hatten, wurden beiseite gedrängt. Die Entwicklung des Wirtschaftslebens während des Krieges wurde somit in der Hauptsache durch weitreichende Verschiebungen gekennzeichnet. Vor allem gefördert wurden diese durch die Auswüchse der *Zwangswirtschaft* und die Unmöglichkeit ihrer Durchführung; es wandten sich jetzt viele neue, mit den alten Grundsätzen eines Kaufmanns nicht voll vertraute Elemente Handel und Industrie zu, zum Schaden vieler angesehener in ihrer Geschäftsgebarung an den alten Überlieferungen festhaltender Kaufleute.

EINFLUSS DES
KRIEGES

Der Friedensschluß drohte Handel und Industrie die Grundlagen, auf denen sie ihre Tätigkeit bisher aufgebaut hatten, völlig zu nehmen. Die Macht des Vaterlandes war gebrochen; verstümmelt und lebenswichtiger Teile beraubt, war es nicht im Stande, Handel und Industrie Schutz und Sicherheit zu gewähren, war vielmehr der Willkür des Auslandes und Mißhandlungen hilflos ausgesetzt. Im Innern schwand die Autorität vor Recht und Gesetz dahin, die Sozialisierungsbestrebungen unterdrückten das Bewußtsein der vollen Selbstverantwortlichkeit und hemmten den Unternehmungsgeist; die Handhabung der Kriegsgesetze, im besonderen der Preistreibeiverordnung, und das mangelnde Verständnis für Tätigkeit und Stellung des Handels erschwerten vor allem die Lage des Einzelhandels und verleideten vielfach geradezu die Ausübung des Betriebes. Die Hauptverkehrsmittel waren heruntergewirtschaftet; es wurde zwar bald mit dem Wiederaufbau begonnen, doch führte er zu Frachtsätzen und Gebühren, die schwer auf dem Verkehr lasteten. Auch die Fortbildung der Technik erschien angesichts des Mangels an Hilfsmitteln gefährdet. Zu allem trat schließlich als Folge aller Entbehrungen und Leiden die Erschöpfung der Arbeitskraft. Die Folge war schwindendes Vertrauen, das in Verbindung mit der trostlosen Lage der Finanzen und der in dem Rückgang der Ausfuhr klar zum Ausdruck kommenden Verringerung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands auf dem Weltmarkte unsere Währung immer mehr entwertete, bis schließlich nach dem Einfall in das Ruhrgebiet ein in der Weltgeschichte bisher noch nicht erlebter Verfall eintrat. Die völlige Katastrophe wurde durch die Einführung der Rentenmark ferngehalten, doch ließ die Umstellung auf Goldmark nach dem Taumel der Inflationszeit die unsägliche Verarmung und die Kapitalnot in Handel und Industrie erst klar erkennen. Dazu treten schließlich die schweren Lasten und Bindungen, die in Zukunft in Ausführung des Friedensvertrages bevorstehen.

Besonders schwer mußte unter allen diesen Verhältnissen ein Platz wie Breslau, eine Provinz wie Schlesien leiden, die die verlorengegangenen Gebiete des Ostens zu ihrem Hinterlande zählten. Hatten doch die dem Vaterlande im Osten entrissenen Gebiete eine Bevölkerungszahl, die die der Provinz Schlesien in ihrem früherem Bestande fast erreichte, und eine Fläche, die die Schlesiens weit überstieg. Und belief

sich doch die uns im Osten verlorengegangene Erntefläche bei Weizen auf $\frac{3}{4}$, bei Gerste und Kartoffeln auf das $1\frac{1}{2}$ fache, bei Roggen sogar auf das Doppelte der in Schlesien in seinen alten Grenzen bewirtschafteten Fläche, und nahm uns schließlich doch die Abtrennung Ost-Oberschlesiens $\frac{3}{4}$ der Kohlen-, $\frac{5}{6}$ der Roheisen- und der Zinkerz- und die gesamte Eisen-
erzproduktion.

Die weitere Folge der Abtretung war, daß auch Ostpreußen, ein für Schlesien vordem sehr wichtiges Absatzgebiet, uns künstlich ferngerückt wurde. Alle diese Folgen trafen Breslaus und Schlesiens Wirtschaftsleben um so schwerer, als die Abschließung der an Schlesien angrenzenden Länder noch schärfere Formen als vor dem Kriege annahm und zeitweise auf völlige Absperrung hinauskam. Gleichzeitig machte sich die Verteuerung der Verkehrsmittel gerade für ein exzentrisch gelegenes Gebiet, das auf billige Frachten und Verkehrsmittel angewiesen ist, doppelt fühlbar. Dabei wurden die Verhältnisse des Oderstromes infolge der Vernachlässigung während des Krieges und der Änderungen in den Quellgebieten immer unzureichender, zumal die schon seit Jahrzehnten erforderlichen Verbesserungen nicht ausgeführt werden konnten.

Wenn ungeachtet aller dieser Verhältnisse die Zahl der Firmen Breslaus und des gesamten Bezirkes bis gegen Ende des Jahres 1923 in ständiger Zunahme begriffen gewesen ist, so ist das in der Hauptsache auf die starke Zuwanderung aus den abgetretenen Gebieten zurückzuführen. So manche neue Produktionsstätte ist dadurch nach Breslau und in den Breslauer Bezirk verlegt worden, so manche neue Industrie ist dadurch neu geschaffen worden. Der Getreidehandel, der vor dem Kriege, was Brotgetreide anlangt, Breslau nur die Bedeutung eines lokalen Marktes gelassen hatte, wurde, besonders nach Errichtung der Produktenbörse, wieder für den Handel des gesamten Ostens maßgebend. Viele neue Firmengründungen sind zwar nur vorübergehende Erscheinungen, viele werden aber auch Bestand haben und geben dem Wirtschaftsleben Breslaus mannigfache neue Anregungen.

Vor allem aber haben die Jahre seit Kriegsende gezeigt, daß alle Schwierigkeiten in Handel und Industrie die Eigenschaften eines echten Kaufmannes, vor allem Unternehmungsgeist und Anpassungsfähigkeit, nicht haben ertönen können, sondern eher neu angestachelt haben. Allenthalben ist das Streben zu beobachten, allen Hemmnissen zum Trotz sich neue Arbeitsgebiete zu erschließen. Es zeigt sich in der Errichtung von Zweig-

niederlassungen in anderen Gebieten, insbesondere im Auslande; es findet vor allem sinnfälligen Ausdruck in dem weiteren Ausbau der Breslauer Messe, die Handel und Industrie nicht nur im Innern Anregungen und Erleichterungen bieten, sondern vor allem eine Brücke zu fremden Wirtschaftsgebieten schlagen und damit Breslau und Schlesien die historische Stellung im internationalen Verkehr wieder erlangen helfen soll.

Das 75 jährige Bestehen der Handelskammer Breslau fällt in die schwerste Zeit, die unserem Vaterlande, die unserer Provinz je beschieden gewesen ist. So manches Mal hat Breslaus Handels- und Gewerbefleiß die Grundlagen seiner Arbeit in Trümmern zusammenbrechen sehen und von neuem die Fundamente aufrichten müssen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, daß der alte Hanseatengeist nicht geschwunden ist; sie halten die Hoffnung wach, daß es gelingen wird, uns wieder besseren Zeiten entgegenzuführen, durch unverdrossene Arbeit, Mäßigkeit, Pflichttreue und Wahrung des Gemeinsinns.

„Allen Gewalten zum Trotz sich erhalten,
Nimmer sich beugen,
Kräftig sich zeigen,
Rufet die Arme der Götter herbei!“

Die Tätigkeit der Handelskammer auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik.

Handel und Industrie sind in der modernen Zeit durch unzählige Fäden mit den anderen Teilen des Wirtschaftslebens und darüber hinaus mit unserer allgemeinen Kultur und der Politik verbunden; sie bedingen zum großen Teil die gesamte Kultur und stellen der Politik die Aufgaben, ebenso wie sie von deren Fortgang auf das Nachdrücklichste beeinflußt werden. Die Aufgabe der Wahrnehmung der allgemeinen Interessen von Handel und Industrie und der Förderung der in ihnen ruhenden produktiven Kräfte bringt daher die Handelskammer mit den Äußerungen unseres Kulturlebens in sehr wichtigen Zweigen und mit den meisten Maßnahmen der Gesetzgebung und Verwaltung in engste Verbindung und nötigt sie zur Stellungnahme. Der Aufgabenkreis der Handelskammer ist mithin überaus ausgedehnt und erstreckt sich fast auf das gesamte Gebiet der Gesetzgebung und Verwaltung, soweit es sich nicht um Spezialgebiete handelt.

Es wäre von großem Reiz, den Arbeiten der Handelskammer auf allen Gebieten ihrer Tätigkeit zu folgen und eine zusammenfassende Darstellung zu widmen. Eine solche wäre gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen von nicht geringer praktischer Bedeutung. Sie könnte uns zeigen, welchen zahllosen, unüberwindlich erscheinenden Erschwernissen zum Trotz unsere Vorfahren es verstanden haben, z. B. den Handelsverkehr mit Rußland, der in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durch die Zollbestimmungen zum vollständigen Stillstand verurteilt zu sein schien, bei jeder sich nur bietenden Gelegenheit wieder in Gang zu bringen, so daß er seit dem Handelsvertrage von 1894 die Grundlage für den Aufschwung des Wirtschaftslebens Breslaus werden konnte. Es verlohnte sich auch, die Erinnerung an die Schwierigkeiten wachzurufen, die unsere Vordenen vor der Einigung des Vaterlandes infolge der Verschiedenheiten in dem Geld-, Maß- und Gewichts-

wesen, in der Gesetzgebung in den verschiedensten Teilen des Reiches zu überwinden hatten; sie würde das Verständnis für die Opfer erweitern, die sie dem Gedanken der Einigung des Vaterlandes darzubringen bereit waren, und das Bewußtsein stärken, daß die Wahrung der Einheit des Reiches trotz dessen Verkleinerung und Schwäche nicht nur ein hohes ideelles, sondern auch jetzt noch ein großes, mit allen Kräften festzuhaltendes materielles Gut darstellt. Sie könnte uns zeigen, wie schwierig unter den früheren Verhältnissen die Kalkulation war, wie sie die verschiedensten Sicherheitsfaktoren in Rechnung setzen mußte, wie dadurch die Warenpreise beeinflusst wurden; sie würde auch dem durch die Einfachheit, Klarheit und Sicherheit aller Verhältnisse vor dem Weltkriege verwöhnten Blicke neue Gesichtspunkte erschließen und vor allem das leider allzu sehr vermißte Verständnis für eine den Tatsachen gerechtwerdende Beurteilung der Frage des „angemessenen Preises“ eröffnen. Es ist denn auch von Interesse, daß die Handelskammer seit den 50er Jahren gerade bei jeder bedeutenden Änderung der wirtschaftlichen Grundlagen immer von neuem die Forderung gründlicher Durchbildung der angehenden Verwaltungsbeamten in Wirtschaftsgeschichte, Wirtschaftswissenschaften und Handelstechnik erhob, eine Forderung, die auch gegenwärtig voll gilt.

Die Geschichte ist nicht nur eine Lehrmeisterin in dem Sinne, daß sie uns positive Kenntnisse vermittelt und an der Hand des Gewordenen einen Maßstab für die Beurteilung des Bestehenden und seiner Änderungen gibt; ihre Kenntnis hat auch einen hohen ethischen Wert. Auch unter diesem Gesichtspunkte wäre eine Darstellung der Arbeiten der Handelskammer von Bedeutung. Die moderne Zeit hat das Wort „Interessenvertretung“ geprägt. Im Banne von Schlagworten befangen und vielleicht durch einzelne Beobachtungen veranlaßt, glauben manche das Wesen einer Interessenvertretung darin erblicken zu sollen, daß sie die Verfolgung von Sonderbelangen der in ihr zusammengeschlossenen Kreise zur alleinigen Richtschnur ihres Handelns mache, unbekümmert um andere Rücksichten.

Ein echter Kaufmann sieht von jeher ein Geschäft nur dann als gut an, wenn beide Teile zufriedengestellt werden und auf ihre Rechnung kommen. Um wieviel mehr muß dieser Grundsatz bei der Arbeit einer öffentlichen Körperschaft gelten, die — zwar eine Interessenvertretung — von dem Staate eingesetzt und mit der Wahrung der allgemeinen Interessen großer Gruppen betraut worden ist. Ihre Aufgaben würden von einer Handelskammer schlecht aufgefaßt werden, die lediglich auf die Erzielung augenblicklicher Vorteile

für die ihr anvertrauten Kreise Bedacht nehmen wollte, unbekümmert um die daraus für die anderen Teile unseres Wirtschaftslebens und die Allgemeinheit entstehenden Folgen. Eine Korporation, wie die Handelskammer, muß sich stets dessen bewußt sein, daß sie Maßnahmen zur Förderung von Handel und Industrie nur insoweit befürworten und selbst ergreifen kann, als sie schließlich dem gesamten Wirtschaftsleben zugute kommen. Die Rücksicht auf das allgemeine Wohl bildet daher den Rahmen für ihre Tätigkeit. Diese Gedanken haben der Breslauer Handelskammer stets als Richtschnur gedient. Sie hat sich oft nicht gescheut, Maßnahmen zu betreiben, welche vorübergehend auch den ihrer Fürsorge anvertrauten Kreisen Lasten und Opfer auferlegten, wenn dadurch nur auf die Dauer das allgemeine Beste gefördert wurde, in der Erkenntnis, daß die günstigen Folgen schließlich auch für Handel und Industrie rückwirkend zum Nutzen ausschlagen würden.

Wir sehen, wie die Handelskammer in den ersten Jahrzehnten ihrer Tätigkeit ihre manchmal recht dringenden Wünsche, mochten sie auf dem Gebiete des Handelsrechts, der äußeren Handelspolitik oder auf anderen liegen, immer wieder dem großen Ziele der Einigung des Vaterlandes unterordnete und notfalls auch zum Opfer brachte, wie sie weiterhin bei ihren Entschlüssen von dem Grundsatz: „*Gleiches Recht für alle*“ und „*Ein jeder ist seines Glückes Schmied und für sein Tun der Allgemeinheit verantwortlich*“ geleitet wurde. Dieser Geist tritt uns entgegen in ihrer Haltung gegenüber der *Arbeiterbewegung* — der energischen Verfechtung der Einführung der Koalitionsfreiheit, der Gründung von Gewerbegerichten, der Befürwortung von Maßnahmen der verschiedensten Art zum Zwecke der Hebung der Lage der arbeitenden Klassen, insbesondere durch erhöhte Bildung und Ermöglichung der Selbsthilfe —, in der Stellung gegenüber der Regelung des Gewerbewesens durch die *Gewerbeordnung*, welche bei Wahrung des Schutzes des Schwachen vor allem den Gedanken der vollen Selbstverantwortlichkeit des Einzelnen zur Herrschaft bringen sollte, in dem seit den 90er Jahren einsetzenden Abwehrkampfe gegen *handelsfeindliche Bestrebungen*, der, weit davon entfernt, besondere Vorteile anstreben zu wollen, lediglich den Schutz vor ungerechtfertigten Eingriffen bezweckte; er zeigt sich bei allen Arbeiten im Interesse des *Einzelhandels*, die bei voller Geltendmachung seiner Interessen

gegenüber schädlichen Maßnahmen immer wieder den Gedanken der Selbsthilfe in den Vordergrund stellten; er zeigt sich auch bei den Fragen der *Steuergesetzgebung* und bei ihrem Eintreten für eine, einen jeden nach seiner Leistungsfähigkeit gleichmäßig erfassende einfache und praktische Besteuerung. Er tritt uns schließlich auch bei großen *politischen Ereignissen* in der Haltung der Handelskammer entgegen, die das Andenken daran wachruft, daß die Breslauer Kaufmannschaft in früheren Jahrhunderten nicht nur Träger der Wirtschaft Breslaus war, sondern auch auf die politischen Geschehnisse unseres Stadtwesens einen maßgebenden Einfluß ausübte. War es doch die Handelskammer, die anläßlich des Krim-Krieges der Staatsregierung die Mahnung zurief, daß das Streben nach Wahrung der Neutralität um jeden Preis schließlich entnervend wirke, und daß es an der Zeit sei, nicht der eigenen Kraft zu vergessen. Kennzeichnend ist auch die Stellung der Handelskammer gegenüber den Ereignissen von 1866.

Die Handelskammer ergriff ebenso, wie die ganze Provinz Schlesien, im Interesse der Einigung des Vaterlandes zuerst und mit regstem Eifer den Gedanken der Austragung des Konfliktes bis zu den letzten Folgen, wiewohl Schlesien davon weit schwerer betroffen werden mußte, als irgendein anderer Landesteil. Sie beteiligte sich durch ihre Vertreter, einen Theodor *Molinari* und einen *Friedenthal*, an den Vorbesprechungen für die am 15. Mai 1866 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Adresse an den König, in der es heißt, daß Breslau an Opferwilligkeit wie im Jahre 1813, so auch jetzt keiner anderen Stadt Preußens nachstehen werde, daß es lieber alle Lasten und Leiden des Krieges auf sich nehmen wolle, als die Lösung der historischen Aufgabe Preußens, die Einigung Deutschlands, wieder auf Jahrzehnte hinaus verschoben zu sehen. Es war nicht eine Loyalitätserklärung, wie sie sonst üblich und selbstverständlich ist, sondern angesichts der entgegengesetzten Haltung vieler anderer Körperschaften Preußens eine Tat, und sie wurde als solche von dem König voll gewürdigt. Begrüßte er doch die Adresse mit den Worten: „Endlich ein Lichtstrahl!“ Die Erörterungen in der Vollsitzung der Kammer über die Stellungnahme gegenüber dem sich anbahnenden Kriege erfolgten bereits am 17. April 1866, am Nachmittage desselben Tages, an dem des Abends Ziegler in einer öffentlichen Versammlung das berühmte Wort sprach: „Das Herz der Demokratie ist da, wo Preußens Fahnen wehen!“ Es

ist wahrscheinlich, daß die Haltung der Handelskammer Ziegler bei seiner Äußerung beeinflusst hat.

Derselbe Geist tritt uns entgegen bei dem Weltkriege. Auch bei dem Zusammenbruch und den sich daran anschließenden Ereignissen ist die Richtschnur für die Haltung der Handelskammer das Bewußtsein geblieben, daß auch abweichende Auffassungen und Wünsche im Notfalle dem Ganzen, dem Wohle des gesamten Vaterlandes zum Opfer gebracht werden müssen.

Die Arbeiten der Handelskammer auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik in den 75 Jahren ihres Bestehens zusammenfassend darstellen, hieße, zugleich die Geschichte der Wirtschaftspolitik Deutschlands und der wirtschaftlichen Entwicklung Breslaus und Schlesiens schreiben, und ginge über den Rahmen dieser Arbeit hinaus. Es würde zu weit führen, hier die Mitwirkung der Handelskammer bei allen Arbeiten der Gesetzgebung und Verwaltung zu verfolgen, z. B. bei dem Zustandekommen des Allgemeinen Deutschen *Handelsgesetzbuches* vom Jahre 1861 und der im weiteren Verlauf erlassenen Gesetze, wie der Regelung des *Aktienrechtes*, der *Konkursordnung*, der *Wechselordnung*, bei der erst nach jahrzehntelangen Kämpfen erreichten Einsetzung von *Handelsgerichten*, bei der Vereinheitlichung und weiteren Fortbildung des *Geld-, Währungs-, Bank-, Maß- und Gewichtswesens*, bei der Vereinheitlichung des *bürgerlichen Rechts* und dem sich daran anschließenden Erlaß anderer Gesetze, vor allem des neuen *Handelsgesetzbuches*, bei der *Börsenreform* und den „handelsfeindlichen“ Gesetzen und Entwürfen, wie der *Verstaatlichung des Getreidehandels*, der Regelung des *Futtermittelverkehrs*, wobei die Handelskammer vielfach führend war, bei der Neuregelung des *Wasserrechtes*, bei dem Schutze des *gewerblichen Eigentums*, bei den den Verkehr regelnden Bestimmungen, wie der *Eisenbahnverkehrsordnung*, dem *Internationalen Frachtübereinkommen*, der *Postordnung*, der *Fernsprechgebührenordnung* und dem *Binnenschiffahrtsgesetz*, bei den den Einzelhandel treffenden zahllosen gesetzlichen Bestimmungen und Maßnahmen, wie dem Gesetz zur Bekämpfung des *unlauteren Wettbewerbes*, der Besteuerung der *Konsumvereine und Warenhäuser*, der Regelung der *Arbeits- und Ladenschlußzeit*, der Wahrung der Interessen des Einzelhandels

gegenüber *Genossenschaften* und dem *geheimen Warenhandel*, schließlich auch der *Steuergesetzgebung*. Bei der letzteren Frage ist es für den Unterschied zwischen *Einst* und *Jetzt* bezeichnend, daß neben einer allerdings sehr ausgiebigen Behandlung der Fragen der indirekten Besteuerung, wie der Stempelsteuern, der auf das Heftigste bekämpften Zeitungssteuer, der Mahlsteuer, Börsensteuer, Zuckersteuer, Spiritus-, Bier- und Tabaksteuer, dem Branntwein- und Tabakmonopol, die Jahresberichte zu Fragen der direkten Steuern das erste Mal anlässlich der preußischen Steuerreform von 1893 Stellung nehmen. Seit den wiederholten Reichsfinanzreformen vor dem Kriege sind es gerade die direkten Steuern, welche vollends jetzt die Handelskammer von allen Arbeitsgebieten am meisten in Anspruch nehmen.

Eingehender können an dieser Stelle die Arbeiten der Handelskammer nur auf den Gebieten dargestellt und gewürdigt werden, welche von grundlegender Bedeutung für die besondere Entwicklung Breslaus und Schlesiens, vor allem und an erster Stelle von der Handelskammer geleistet worden sind. Als solche Arbeitsgebiete kommen in Frage: die äußere Handelspolitik, das Eisenbahnwesen und die Förderung der Oderschiffahrt.

Außenhandel.

Die außenhandelspolitische Lage Preußens in der Zeit der Begründung der Handelskammer war im wesentlichen folgende:

Preußen hatte als erster Staat mit dem alten Verbotssystem gebrochen. Der Zolltarif vom 26. Mai 1818 beseitigte im Innern sämtliche Zollschranken zwischen den einzelnen Landesteilen und gab nach außen grundsätzlich den Warenverkehr frei. Die Wareneinfuhr wurde gegen einen mäßigen Zoll gestattet, welcher im Durchschnitt den zehnten Teil des Wertes ausmachen sollte. Die Zolltarif-Reform vom Jahre 1818 ermöglichte somit einen Warenverkehr mit dem Auslande auf einer sehr gemäßigten schutzzöllnerischen Grundlage und schloß im Innern die verschiedenen voneinander getrennten Landesteile Preußens zu einer Wirtschaftsgemeinschaft zusammen und schuf einen

großen freien Inlandsmarkt*). Diesen Markt durch Einbeziehung weiterer Teile Deutschlands in die Zollgrenzen immer mehr auszuweiden, war das Streben der preußischen Regierung. Die Frucht war der Zollverein, der zuerst mit Hessen=Darmstadt abgeschlossen wurde, bald aber auch Kurhessen, Thüringen, Sachsen und Bayern in sich aufnahm. Es galt jetzt, auch die an den Meeren gelegenen Staaten für den Zollverein zu gewinnen, um den Zugang zum Weltmeere zu erhalten, und Verhandlungen hierüber wurden in der Zeit der Begründung der Handelskammer angebahnt.

Die Hoffnung, daß auch andere Staaten dem preußischen Vorbilde folgen und sich von dem Verbotssystem ab- und einem mäßigen Schutzzollsystem zuwenden würden, hatte sich nicht verwirklicht. Die an Schlesien angrenzenden Länder vor allem hatten ihr Absperrungssystem wesentlich verschärft. Rußland hatte 1823 das russische Verbotssystem auf *Polen*, einen für Schlesien ungemein wichtigen Markt, ausgedehnt. Im weiteren Verlauf wurden unausgesetzt Maßnahmen zur Verschärfung getroffen; vor allem wurden auch der Durchfuhr,

*) Kennzeichnend für die Gestaltung des preußischen Außenhandels unmittelbar nach der Zolltarifreform von 1818 ist folgende Zusammenstellung (an der Hand der Tabelle in der Abhandlung des Verfassers: Die Reform der preußischen Handels- und Zollpolitik von 1818—1821 und ihre Bedeutung, Jena, Gustav Fischer, 1897, S. 102):

	Einfuhr 1822	Ausfuhr 1822
	in Millionen Thalern	
Deutschland	42,1	54,3
Hansastädte	32,2	19,3
Niederlande	13,5	9,7
England	4,8	4,4
Frankreich	1,6	1,6
Italien	1,2	0,2
verschiedene Länder	6,5	2,7
Rußland	5,3	4,4
Polen	5,2	6,3
Osterreich einschl. Krakau	4,0	4,5
zusammen	116,4	107,4

Die Ausfuhr nach den Ländern im Osten setzte sich folgendermaßen zusammen (in Millionen Thalern)

	Rohstoffe	Fabrikate	Konsumtibilien
Rußland	0,05	3,8	0,5
Polen	0,1	4,7	1,5
Osterreich einschl. Krakau	0,5	1,6	2,8

die für Schlesien besonders beim Verkehr mit Ostasien von größter Wichtigkeit war, immer stärkere Hindernisse in den Weg gelegt. Ein legaler Ausfuhrverkehr nach Polen und Rußland, sowie ein Durchfuhrverkehr durch Rußland, wurde dadurch so gut wie ausgeschlossen. Für manche Zweige des Wirtschaftslebens Schlesiens waren die Folgen vernichtend. Die bisher auf den Absatz in Polen und Ostasien eingestellte Tuchfabrikation kam zum großen Teil zum Erliegen, siedelte zum Teil nach Polen über, womit die Grundlage für die jetzige polnische Tuch- und überhaupt die Textilindustrie geschaffen wurde, und konnte sich nur zum geringen Teil unter großen Mühen halten. Wie die Lage beurteilt wurde, geht daraus hervor, daß die Ältesten der Breslauer Kaufmannschaft gegenüber den Anfragen der preußischen Regierung wegen einer etwaigen Revision der russischen und polnischen Tarifbestimmungen auf dem Wege von Verhandlungen erklärten, daß sie sich davon nicht den mindesten Erfolg versprechen könnten und daher die Arbeiten für zwecklos hielten. Als die einzige Möglichkeit zur Aufrechterhaltung des Handelsverkehrs mit dem Osten blieb, wenn auch nur für gewisse Güter, die Förderung des illegalen Verkehrs.

Auch *Osterreich* hielt an dem alten Verbotsystem fest und verdrängte den Breslauer Handel aus den alten gewohnten Verbindungen mit Böhmen, Mähren und *Osterreich=Schlesien* immer mehr durch die Begünstigung von *Triest*, wobei der Breslauer Wettbewerb durch die preußischen *Aus- und Durchfuhrzölle*, sowie die *Elb- und Sundzölle*, weiter erschwert wurde. Als einzige Ausfallspforte nach dem Osten und Südosten war somit dem schlesischen Wirtschaftsleben der Freistaat *Krakau* geblieben, über welchen die Waren nach allen Richtungen im Süden, Osten und Südosten Absatz fanden. Der schwerste Schlag war es für Breslau und die ganze Provinz Schlesien, als dieses Tor durch die Einverleibung Krakaus in *Osterreich* im Jahre 1846 geschlossen wurde. Unter diesen Umständen traten auch für Schlesien die Beziehungen zu den anderen Teilen Preußens und den Ländern des Zollvereins, sowie zu den überseeischen Ländern in den Vordergrund; dabei erwiesen sich jedoch die *Elbzölle* und der *Sundzoll* als überaus hinderlich, zumal u. a. die schlesische Textilindustrie gegenüber der überlegenen sächsischen Industrie nicht hinreichend wettbewerbsfähig war. Die außenhandelspolitische Lage war somit für Schlesien zur Zeit der Begründung der Handelskammer überaus schwierig, und die Beseitigung aller dieser Hinder-

nisse wurde für sie eine der wichtigsten Aufgaben. Die Kammer hat sich diesen Arbeiten mit allen Kräften gewidmet und an den in den nächsten Jahrzehnten erzielten Erfolgen vollen Anteil gehabt.

Die Blicke der Breslauer Kaufmannschaft waren in erster Linie auf die Wiedergewinnung des eben erst entrissenen Verkehrs mit *Krakau* und auf die Beseitigung der Vorzugsstellung *Triest's* gerichtet. Nicht zuletzt in Rücksicht hierauf nahm die provisorische Handelskammer im Jahre 1848 Veranlassung, in einer Petition an die Nationalversammlung die Einbeziehung nicht nur Oesterreichs, sondern auch Krakaus und ganz Galiziens in den Zollverein und, falls der Aufnahme Galiziens politische Bedenken entgegenstünden, zum mindesten die gleichmäßige Behandlung sämtlicher Angehörigen des Zollvereins mit Oesterreich bei diesem Verkehr zu fordern. Die Einbeziehung Oesterreichs in den Zollverein hätte zugleich den Fortfall der Aus- und Durchfuhrzölle bedeutet, mithin die Stellung Breslaus gegenüber Triest beim Verkehr mit den österreichischen Grenzländern wesentlich gestärkt. Solche Gedankengänge haben naturgemäß noch lange nachgewirkt und die Handelskammer z. B. im Jahre 1866 veranlaßt, im Verein mit anderen Korporationen der Provinz Schlesien für die Einverleibung Krakaus in Schlesien einzutreten.

AUSBAU DES
ZOLLVEREINS

Die Entwicklung der politischen Beziehungen zu Oesterreich hatte inzwischen die Handelskammer belehrt, daß der Handel eine Besserung der handelspolitischen Lage weniger von Verhandlungen mit Oesterreich, als vielmehr an erster Stelle von dem weiteren Ausbau des Zollvereins unter preußischer Führung zu erwarten habe. Preußen müsse in der Lage sein, nach den Bedürfnissen seiner Landesteile und der dem Zollverein angeschlossenen anderen deutschen Staaten eine autonome Handelspolitik zu treiben, unbekümmert um die infolge der völlig verschiedenen wirtschaftlichen Struktur ganz anders gearteten Bedürfnisse Oesterreichs, das der auf rechter Bahn sich bewegenden preußischen Handelspolitik nur Steine in den Weg legen und danach trachten werde, wie in politischer, so auch in wirtschaftlicher Hinsicht Preußen beiseite zu drängen und die Einigung Deutschlands hintenan zu halten. Durch zahllose Kundgebungen, Berichte und Eingaben der Handelskammer zieht sich wie ein roter Faden der Gedanke, daß zunächst der Zollverein unter preußischer Führung weiter auszubauen sei, und daß es sich hinsichtlich Oesterreichs nur um die Anbahnung engerer wirtschaftspolitischer Beziehungen handeln könne, wobei

es zunächst an Österreich sei, sein veraltetes Zollsystem entsprechend dem preußischen zu reformieren. „Wir haben uns schon vor längerer Zeit in bezug auf die Bestrebungen der österreichischen Regierung, dem Projekt der österreichisch-deutschen Zoll- und Handels-Einigung Eingang zu verschaffen“, so heißt es in dem Jahresbericht für 1851, „dahin ausgesprochen, daß wir, ganz abgesehen davon, ob sie in der Hauptsache oder nebenher ein politisches Interesse verfolgen, selbige für verfrüht halten, weil die Zustände Österreichs in mannigfacher Hinsicht eine konsolidiertere Gestalt erlangt haben müssen, ehe andere Staaten eine Zolleinigung mit demselben schließen können. Wir erklären uns ferner auch jetzt noch lediglich vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus gegen das Eingehen irgendwelcher Verpflichtungen für die Zukunft in diesem Bezuge. Denn jede Stufe der technischen Kultur hat ihr eigenes Bedürfnis, das in seiner Sonderheit Befriedigung verlangt, und es läßt sich deshalb auf eine längere Zeit hinaus nicht bestimmen, welche Maßnahmen für die Handels- und Industrieverhältnisse der Zukunft die passenden sein werden. — Unsere Wünsche richten sich zunächst auf die Erhaltung und Ausdehnung des Zollvereins bis an die Nordsee, auf die Einschließung aller norddeutschen Gebiete in denselben und dann erst auf Abschluß eines Handelsvertrages mit Österreich unter möglichst weitgehenden gegenseitigen Konzessionen. Wir teilen aber auch gegenwärtig noch die Ansicht, daß es im diesseitigen Interesse liege, bei jeder einzelnen Zollmaßnahme die Ermöglichung eines dereinstigen Zollanschlusses an das österreichische Staatsgebiet im Auge zu behalten.“

So sah denn auch die Handelskammer den Zusammenschluß des Zollvereins mit dem *Steuerverein* und den dadurch herbeigeführten Anschluß Hannovers an den Zollverein im Jahre 1851 als die größte Tat Preußens seit der Begründung des Zollvereins an. „Der Zollverein hat die Nordseeküste erreicht und treffliche Häfen an derselben erworben; in dieser Gewißheit erblicken wir den Keim zu einer materiellen, politischen und nationalen Entwicklung Deutschlands, die bislang von allen Patrioten gewünscht, von dem Auslande gefürchtet und zu unterdrücken versucht wurde. — Dadurch, daß der Zollverein die Nordseeküste erlangt, tritt er aus der prekären Stellung eines Binnenhandelsgebietes heraus und wird eine Handelsmacht, als welche er ebenso berufen als befähigt ist, fortan eigene Bahnen in bezug auf den Weltverkehr zu verfolgen. Wir sehen zu unserer nicht geringen Genugtuung aus dem erweiterten Zollverein die Anfänge einer maritimen Bedeutung Deutschlands hervorwachsen, welche uns nicht nur die Abschüttelung so mancher unser Verkehrsleben drückenden Unbill, sondern auch eine gesicherte Grundlage wie für alle Unternehmungen nach außen, so auch für

deren Gedeihen im Innern in Aussicht stellt. Indem wir hiermit einer hohen Staatsregierung unseren ehrerbietigsten Dank für die Erwerbung eines Kriegshafens an der Nordsee aussprechen, glauben wir nur einem Gefühle Ausdruck zu geben, welches in der Brust eines jeden Freundes deutscher Ehre und Kraftentwicklung wohnt.“

Es ist bei dieser Stellungnahme natürlich, daß die Handelskammer die Begründung einer preußischen *Kriegsflotte* auf das freudigste begrüßte und in ihr den Keim zu der künftigen Macht des Vaterlandes erblickte.

Auch im weiteren Verlauf der Entwicklung bekannte sich die Handelskammer unausgesetzt mit größtem Nachdruck zu dem Standpunkt der preußischen Regierung. Sie billigte den im Februar 1853 abgeschlossenen Handelsvertrag mit *Osterreich*, der, unter voller Wahrung der von Preußen verfolgten Politik, eine zunächst allerdings durch das Zollaufgeld verringerte Erleichterung des Verkehrs versprach, und empfahl bei dem Scheitern der Wiener Zollkonferenz im Jahre 1858, anstelle der Zolleinigung die dringendsten Erleichterungen des Verkehrs mit *Osterreich*, vor allem auch durch Aufhebung der Aus- und Durchfuhrzölle, herbeizuführen.

Von 1860 an wurden die handelspolitischen Erörterungen von der Frage des Handelsvertrages mit *Frankreich* beherrscht, das in diesem Jahre zu einem der preußischen Zolltarifreform von 1818 entsprechenden Zollsystem übergegangen war und auf freihändlerischer Grundlage mit *England* und *Belgien* Handelsverträge mit Meistbegünstigung und ohne Vorzugszölle abgeschlossen, mit *Italien* und der *Schweiz* vorbereitet hatte, also eine Außenhandelspolitik vertrat, wie sie auch im Gebiete des Zollvereins dringend gewünscht wurde. Nach Auffassung der Handelskammer war eine handelspolitische Annäherung Preußens an *Frankreich* bei dieser Sachlage gegeben. Eine Einigung mit *Osterreich* würde lediglich auf Grund des früheren Vereinzolltarifes möglich sein, auf die größten Schwierigkeiten stoßen und den dringend gewünschten freihändlerischen Vertrag mit *Frankreich* in Frage stellen. Die Annahme des Handelsvertrages mit *Frankreich* erschien gefährdet, weil auf der einen Seite Länder wie *Bayern*, *Württemberg*, *Hannover*, *Hessen-Darmstadt* und *Nassau* ihn ablehnten, auf der anderen Seite die Schutzzöllner ihn bekämpften. Mit größter Spannung wurde unter diesen Umständen der Entschluß des Deutschen Handeltages entgegengesehen, der im Jahre 1862 in *München* zusammentrat; wenn

HANDELS-
ERTRAG MIT
FRANKREICH

ihm auch eine direkte Einwirkung auf die Beschlüsse der Regierung nicht zustand, so mußte doch die Kundgebung der in ihm vertretenen sachverständigen und zur Beurteilung der Frage zuständigen öffentlichen Meinung von großer Bedeutung sein. Nach dem Vorschlage der Mehrheit des Ausschusses sollte an die Spitze der Entschließung die Notwendigkeit einer Zolleinigung mit Oesterreich gestellt werden. Der Vorschlag der Minderheit sprach sich in erster Linie für bedingungslose Zustimmung zu dem Handelsvertrage mit Frankreich, und erst nach dessen Sicherung für eine möglichste Annäherung an Oesterreich aus. Die Führung der Minderheit lag hauptsächlich in den Händen der Breslauer Handelskammer. Nach tagelangen Erörterungen wurden schließlich die Vorschläge der Breslauer Handelskammer zum Beschluß erhoben. Die Handelskammer konnte mit Genugtuung auf diesen großen Erfolg, der zur Stärkung der preußischen Politik wesentlich beitrug, blicken und gab ihrer Freude darüber und ihrem Dank für die Dienste, die ihr damit Dr. Weigel geleistet hatte, in dem Jahresbericht lebhaften Ausdruck.

HANDELS-
POLITISCHE
EINIGUNG
DEUTCHLANDS

Ihrer Auffassung blieb die Kammer auch bei der sich anschließenden Krisis des Zollvereins treu. Die Stellung Preußens sei so stark und auf reale Verhältnisse so fest gegründet, daß die Regierung sich durch die Gefahr eines Zerfalls des Zollvereins nicht beirren lassen dürfe. „Sollten“, so heißt es in dem Jahresbericht für 1863, *„die Gegner des Handelsvertrages, was wir freilich tief beklagen müßten und was für alle Beteiligten von unberechenbarem Nachteil sein würde, in Verkennung des eigenen besonderen, sowie des allgemeinen deutschen Interesses es dennoch zu einer Sprengung des Zollvereins kommen lassen, so würde es kein sicheres Mittel zu einer baldigen Rekonstruktion desselben und zwar auf gesunderer als der bisherigen Basis geben, als die zeitweise Wiederaufrichtung der Zollschränken zwischen den einzelnen Staaten. Dieselbe würde der Industrie der Kleinstaaten den Todesstoß geben, während sie in Preußen bei einem viel größeren inländischen Absatzgebiet und günstigeren natürlichen Bedingungen bei dem Verkehr mit dem Auslande, wenn auch mit großen Opfern, immerhin eher verschmerzt werden könnte.“*

Bestimmend für diese Haltung war nicht allein der klare Einblick in die wirtschaftlichen Bedürfnisse, sondern vor allem auch die Erkenntnis,

daß die wirtschaftliche Einigung Deutschlands unter Preußens Führung die Voraussetzung für die politische Einigung und die Wiederherstellung der Macht des Vaterlandes sei, und daß dieser zuliebe auch vorübergehend wirtschaftliche Schädigungen und Opfer getragen werden müßten. Derselbe Gedanke klingt auch durch die Äußerungen zu den Ereignissen von 1864 hindurch: *„Der in diesem Jahre glücklich beendete Krieg mit Dänemark hat unserem Vaterlande überhaupt viele und große Opfer auferlegt, insbesondere die von uns vertretenen Interessen vielfach und hart geschädigt. Die Nachteile werden aber verschmerzt werden, wenn die Folgen der glorreichen Siege unseres Heeres dem Gemeinwohl zugute kommen. Nicht allein seine eigenen Interessen, auch diejenigen von Gesamtdeutschland hat Preußen bei Lösung der schleswig-holsteinischen Frage zu wahren. Es genügt nicht, daß deutscher Boden zurückerobert wurde; er muß auch in solcher Weise mit Deutschland verbunden werden, daß die Wiederkehr der Fremdherrschaft für alle Zeiten unmöglich ist und ein dauernder organischer Zusammenhang mit dem Gesamtvaterlande hergestellt wird. Indem nun Preußen das mit Strömen edelsten Blutes eroberte Land in enge Beziehungen zu sich setzt und dadurch die Wohlfahrt desselben fördert, wird zugleich die Lösung der deutschen Frage teilweise angebahnt. Mit der erweiterten Kriegstüchtigkeit des „Schwertes Deutschlands“ zur See durch Ausdehnung der Kriegsflotte gewinnt die Weltstellung von Gesamtdeutschland, findet insbesondere der deutsche Handel den erforderlichen Schutz auf dem Meere und in fremden Ländern, und der von Preußen auszuführende holsteinische Nord-Ostsee-Kanal wird dem Handel neue Vorteile gewähren.“*

Der Zustimmung der Handelskammer zu dem kriegerischen Austrage des Streites mit Osterreich ist bereits oben gedacht worden. Begeisterung hat auch den Jahresbericht der Handelskammer für 1866 schreiben lassen. Die Kammer, die unausgesetzt auf die Reformbedürftigkeit des Zollvereins hingewiesen, die vor allem das einer organischen Weiterentwicklung hinderliche *liberum veto* jedes einzelnen Staates bekämpft hatte, in Übereinstimmung mit der preußischen Regierung, die ihr auf ihre Eingabe den Bescheid erteilte, *die Absichten der preußischen Regierung entsprechen vollkommen den Wünschen der Handelskammer*, konnte vor allem mit Genugtuung feststellen, daß die Zusammenfassung der Länder Norddeutschlands zu einem Staatenbunde mit Mehrheitsbeschlüssen die Möglichkeit zu der weiteren Entwicklung und zur Durchführung der notwendigen Reformen im Zollwesen gebe.

Für die Haltung der Kammer in der Frage des Handelsvertrages mit Frankreich und der Zolleinigung mit Osterreich war auch die grundsätzliche Stellungnahme zu der Zollfrage von gewisser Bedeutung. Für die Handelskammer war die Zollfrage nicht eine grundsätzliche, sondern eine Tatfrage, die je nach den Verhältnissen und Bedürfnissen zu entscheiden sei. Sie sah als Ideal den Freihandel an, hielt jedoch im List'schen Sinne die Zeit dafür erst dann gekommen, wenn der einheimische Gewerbefleiß eines Schutzes nicht mehr bedürfe, und wenn die anderen Länder von Handelsfeindseligkeiten jeder Art gegenüber Deutschland absähen. Gegenüber der hauptsächlich auf das *Liberum veto* eines jeden Zollvereinsmitgliedes zurückzuführenden Erstarrung des Vereins=Zolltarifes mahnte sie immer wieder zur Rückkehr zu den Grundsätzen des Tarifes vom 26. Mai 1818, d. h. zur Freigabe des Verkehrs mit dem Auslande, unter Erhebung mäßiger Eingangszölle für Fabrikate und Beseitigung aller sonstigen Hindernisse, insbesondere der Aus- und Durchfuhrzölle und der Einfuhrzölle für Rohstoffe. Vor allem die *Durchfuhrzölle* waren es, gegen welche die Handelskammer unausgesetzt sich wandte; sie erschwerten die Stellung eines Handelsplatzes, wie Breslau, überaus, wurden auch von der Staatsregierung selbst als schädlich anerkannt, jedoch zunächst als Kompensationsmittel für Verhandlungen beibehalten und erst 1860 aufgehoben. Aus den gleichen Gründen trat die Kammer für die Aufhebung von Verkehrsabgaben ein, wie des auch politisch Preußens unwürdigen *Sundzolls*, der 1857 fiel, und der *Elbzölle*, die 1854 und 1863 ermäßigt und nach Beseitigung des Widerstandes der Uferstaaten endlich im Jahre 1870 völlig beseitigt wurden. Für völlige Freigabe der Einfuhr ohne Erhebung von Zöllen, wie sie von Theoretikern verfochten und von England nach dem Übergang zum Freihandel empfohlen wurde, war sie jedoch zunächst nicht zu haben; sie setzte sich vielmehr mit dem Freihandel scharf auseinander und fand z. B. in dem Jahresberichte von 1852 folgende Worte für ihn:

„Als eine unbegreifliche Verirrung derjenigen, die dem Freihandel huldigen, müssen wir es bezeichnen, wenn dieselben auf die gegenwärtige, allerdings noch nie und nirgends dagewesene Prosperität Großbritanniens in allen Zweigen der gewerblichen Tätigkeit sowie in der Lage seiner Bewohner hinweisen und nun das diesseitige Königliche Gouvernement auffordern, Zollmaßnahmen der in jenem Inselreiche in den letzten Jahren stattgehabten Art eintreten zu lassen, damit auch bei uns gleich glückliche materielle Verhältnisse hervortreten. Die gegenwärtige volkswirtschaftliche Lage Großbritanniens ist aber doch — wie jeder Verständige begreifen muß, der sich der wahren Einsicht nicht absichtlich

verschließt, — nicht die Folge der in den letzten, hinter uns liegenden Jahren getroffenen Maßnahmen, sondern hat ihren Ursprung und ihre Fundamente, außer in günstigen territorialen Verhältnissen, in der seit unvordenklicher Zeit konsequent verfolgten Handelspolitik und dem in Anwendung gebrachten Zollsysteme. Eine solche Vergangenheit fehlt den deutschen Landen, und ist ihnen die ihrer Individualität entsprechende materielle Entwicklung nicht zuteil geworden. Der Standpunkt Großbritanniens, als es seine Zollreformen begann, war ein ganz anderer, als der gegenwärtige Deutschlands ist. Daher können gleiche Maßnahmen nicht gleiche Resultate in beiden Gebieten haben; und während die jüngste Tarifgesetzgebung Großbritanniens nur die letzte Konsequenz eines streng durchgeführten Schutzzollsystems ist und nicht anders, als von den segensreichsten Erfolgen begleitet sein konnte, würde ein gleichgeartetes Vorgehen von seiten Deutschlands nur seinen Ruin nach sich ziehen. Das für uns Nachahmenswerte sind daher nicht die hier in Rede stehenden Zollaufhebungen und Ermäßigungen des großbritannischen Tarifs, sondern die der Vergangenheit angehörig weisen Maßnahmen des dortigen Gouvernements, welche eine so gewaltige Entwicklung aller materiellen Kräfte zur Folge gehabt haben, daß bereits der Schutzzoll hat in vielen Fällen aufgegeben werden können, indem ein viel gewichtigerer Schutz für die dortige produzierende und fabrizierende Tätigkeit dadurch bestehen geblieben und hervorgerufen worden ist, daß inzwischen die meisten Gewerbszweige eine Vollendung erreicht haben, welche im eigenen Lande fast alle Konkurrenz um so mehr ausschließt, als namentlich durch die gleichzeitige Ansammlung der kolossalsten Geldmittel alle dortigen Unternehmungen Erleichterungen und Vorteile genießen, die sonst nirgends vorwalten.“

Mit der Entwicklung der Gewerbetätigkeit und dem Übergange anderer, insbesondere der westeuropäischen Staaten zu freihändlerischen Grundsätzen hielt die Kammer Anfang der 60er Jahre den Zeitpunkt für einen Abbau der Eingangszölle gekommen. Zu einer grundsätzlichen Empfehlung der Aufhebung gelangte sie jedoch auch jetzt nicht, empfahl vielmehr große Vorsicht, trat z. B. wiederholt für Beibehaltung von Zöllen für Textilwaren ein und erklärte sich auch 1875 für die Suspendierung des Beschlusses auf Aufhebung der Eisenzölle im Interesse des gesamten Wirtschaftslebens. Die Zollerhöhungen, insbesondere für Getreide und andere land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, in den Jahren 1885 und 1887 vermochte sie nicht gutzuheißen; sie äußerte dagegen in wiederholten Eingaben und Kundgebungen ernstliche Bedenken und befürchtete davon vor allem eine Verstärkung der schutzzöllnerischen Tendenzen in anderen Ländern, mithin eine Erschwerung des Abschlusses von Handelsverträgen.

Die Handelsvertragspolitik der 60er Jahre wurde durch das System der westeuropäischen Handelsverträge, vor allem durch die Verträge zwischen

Frankreich und England einerseits, dem Zollverein andererseits gekennzeichnet. Im Gegensatz zu den Verträgen zwischen dem Zollverein und Osterreich sahen diese Verträge von Vorzugszöllen ab und waren auf der Meistbegünstigung aufgebaut.

Auf dieser Grundlage schloß der Zollverein auch Verträge mit anderen Ländern, z. B. mit Sardinien, später mit Italien, ab.

Osterreich dagegen suchte nach Auffassung der Handelskammer nicht nur für sich die Möglichkeit jederzeitiger Zollerhöhungen offen zu halten, sondern vor allem besondere Vorteile zu erlangen, die nur auf Kosten von Verträgen mit anderen Staaten gewährt werden könnten. Die Kammer hatte den Handelsvertrag mit Osterreich vom Jahre 1853 als glückliches, den diesseitigen und namentlich den schlesischen materiellen Verhältnissen sehr günstiges Ereignis freudig begrüßt. Sie empfahl nach dem Scheitern der Wiener Zoll-Konferenzen im Jahre 1858 abseits jeder Bestrebungen auf Zolleinigung sonstige Verkehrs-erleichterungen. Der Vertrag von 1865 brachte denn auch in vielen Punkten eine Besserung gegenüber dem Vertrage von 1853; die Handelskammer hielt ihn gleichwohl für einen Rückschritt und hielt seine Annahme für unerwünscht. Erst das Jahr 1868 brachte weitere Erleichterungen. Im weiteren Verlauf, insbesondere bei der Enquete von 1875, hielt die Handelskammer weiter an ihrem Standpunkt fest, daß eine Erleichterung des Verkehrs mit Osterreich nicht durch Vorzugszölle herbeigeführt werden dürfe. Sie beklagte im Jahre 1877 das Scheitern der Vertragsverhandlungen, hielt es jedoch für unvermeidbar, nachdem Osterreich sich für eigene Zollerhöhungen völlig freie Hand hatte vorbehalten wollen.

Höchst unerfreulich blieb in diesem ganzen Zeitraum das handelspolitische Verhältnis zu *Rußland*. Zwar wurden wiederholt Änderungen im russischen Zolltarife vorgenommen. Die Handelskammer war jedoch der Auffassung, daß sie für Schlesiens Außenhandel ohne Bedeutung seien. Der russische Zolltarif vom Jahre 1850, der gleichzeitig die endgültige Einbeziehung Polens in die russische Zolllinie brachte, enthielt zwar für einzelne Waren von minderm Umfange und untergeordneter Bedeutung, zu welchen nach den Ausführungen der Handelskammer u. a. die Arbeiten der Wagenbauer, der Verfertiger musikalischer und chirurgischer Instrumente, der Mechaniker, Handschuhmacher, Maschinenfabrikate, viele Kurzwaren und Kunstgegenstände gehörten, Vorteile; für die wichtigsten Erzeugnisse, insbesondere der Textilindustrie, kam jedoch auch jetzt eine rechtmäßige Einfuhr nach Rußland nicht in Frage.

Auch der neue Zolltarif vom 9. Juni 1857, der weitere Ermäßigungen brachte, enthielt nach Auffassung der Handelskammer nur die Andeutung der Überzeugung der russischen Regierung, daß ihre Absperrungspolitik nicht von Bestand sein könne, doch könne ihm eine größere Bedeutung für den internationalen Verkehr nicht beigemessen werden. Die Tarifreform ging, abgesehen von wenigen Ausnahmen, nicht weit genug, um einen legalen Handelsverkehr zu ermöglichen. Weiteren Anlaß zu Klagen fand die Handelskammer in den sonstigen, sich ständig erneuernden Verkehrserschwerungen seitens Rußlands. Der Unmut über die Haltung Rußlands war wohl in letzter Linie dafür maßgebend, daß die Handelskammer in dem Orientkriege 1854 zur entschiedenen Stellungnahme gegenüber Rußland gelangte. Entgegen den Petitionen aus anderen Bezirken erließ und verbreitete sie die in den einführenden Worten bereits gestreifte Kundgebung, zu deren Begründung im Jahresbericht für 1853 folgendes ausgeführt wurde:

„Der Handels- und Gewerbestand Breslaus und wohl ganz Schlesiens hegt keinerlei Sympathien für den östlichen Nachbar, indem dessen Kraftfülle als gleichbedeutend mit der Beeinträchtigung der diesseitigen industriellen und kommerziellen Tätigkeit, dessen weiteres Umsichgreifen aber als von entschiedenen Niederlagen des deutschen Handels und Gewerbefleißes untrennbar scheint. Eine Parteinahme Deutschlands für Rußland in dessen gegenwärtigen Konflikte mit den Westmächten würde selbst bei den günstigsten Erfolgen der russischen Waffen den diesseitigen materiellen Interessen keine Vorteile bezüglich Rußland in Aussicht stellen, da dessen Ungeneigtheit zur Milderung seines Prohibitivsystems als feststehend und als dadurch besiegelt anzunehmen ist, daß es selbst die uns durch Vertrag verbrieften bezüglichlichen Verpflichtungen zu erfüllen niemals auch nur begonnen hat. In jedem Falle müßte aber eine solche, den Westmächten feindliche Parteinahme unsägliches Unheil über unseres Vaterlandes materielles Wohl bringen. Ob und inwieweit solches durch ein neutrales Verhalten zu vermeiden sein möchte? Diese Frage gehört in das Gebiet der Staatspolitik, von deren Erörterung wir uns an dieser Stelle fernhalten zu müssen vermeinen. Dagegen glauben wir es aussprechen zu dürfen, wie wir der Meinung sind, daß ein Anschluß Deutschlands an die Westmächte den hier in Rede stehenden Interessen Nutzen und Preußen zumal den Vorteil bringen könnte, daß die vorhin angedeuteten Verträge die ihnen solange vorenthaltene Geltung erlangen.“

Die Handelskammer beteiligte sich zwar in den 60er Jahren, insbesondere 1862, an der Agitation für den Abschluß eines Vertrages mit Rußland und bezeichnete als Hauptwünsche: Herabsetzung der Zölle, einfache und bestimmte Warenbezeichnung, schnelle Zollabfertigung, Garantie für schnelle und

unparteiische Rechtspflege, Beseitigung des Korruptionswesens, empfahl jedoch, die weitere Entwicklung der Verhältnisse abzuwarten. Von Repressalien sei nichts zu erhoffen; Rußland müsse von selbst zu der Erkenntnis kommen, daß im Interesse der Hebung seiner Kultur ein Anschluß an das mitteleuropäische Zollsystem erforderlich sei, und der einzige Weg, die Einkehr dieser Erkenntnis zu beschleunigen, sei jetzt nur möglichste Förderung des Schmuggelverkehrs nach Rußland.

Neben den europäischen Ländern wurden als besonders bedeutungsvoll für den schlesischen Verkehr im Jahre 1866 die *Vereinigten Staaten von Amerika* bezeichnet, die allerdings dem Verkehr Erschwernisse bereiteten, welche selbst die russische Absperrungspolitik kaum auszusinnen in der Lage sei, und erst nach Einkehr einer besseren Einsicht zu Reformen übergehen würden, sowie bereits im Jahre 1858 *Ostasien*, mit dem der Verkehr allerdings solange nicht entwickelt werden könne, als Deutschland nicht in den Besitz der äußeren Machtmittel gelangt sei.

Zur Hebung des internationalen Verkehrs wurde bereits im Jahre 1850 die Verbesserung des *Konsulatswesens* empfohlen. Nur von ausgebildeten Sachverständigen und ihrem Amte voll ergebenen Handelskonsuln ließe sich eine segensreiche Tätigkeit erwarten. Auch weiterhin hat die Handelskammer wiederholt Vorschläge für die Verbesserung des Konsulatswesens und dessen Nutzbarmachung für das Wirtschaftsleben empfohlen.

HANDELS=
VERTRAGS=
POLITIK
SEIT 1890

Die außenhandelspolitische Lage war Ende der 80er Jahre überaus schwierig geworden. Die *Schutzzollbewegung*, die in Deutschland in der Tarifreform von 1878, 1885 und 1887 Ausdruck fand, hatte auch die meisten anderen Staaten ergriffen und zu starken Zollerhöhungen und sonstigen Verkehrserschwerungen geführt. Rußland hatte 1877 das Schutzzollsystem stark verschärft und in den 80er Jahren wiederholt weiter ausgebaut. Österreich-Ungarn und Italien hatten gleichfalls 1878 und wiederholt in den 80er Jahren die Zollsätze stark erhöht. Es wurde daher mit großer Besorgnis dem Ablauf der laufenden Handelsverträge entgegengesehen. *Einen Ausweg aus diesen Schwierigkeiten suchte die von der Deutschen Reichsregierung seit dem Jahre 1890 verfolgte Politik der Handelsverträge.* Sie hielt an der Meistbegünstigungsklausel fest, legte aber den Hauptwert auf Bindung und möglichste Herabsetzung der Zölle für einen längeren Zeitraum, und zwar von 12 Jahren. Auf dieser Grundlage gelang es zunächst

1891 mit *Osterreich=Ungarn, Italien und Belgien*, demnächst auch der *Schweiz, Spanien, Serbien und Rumänien* zu Verträgen zu kommen. Die Verhandlungen mit *Rußland* stellten sich ungemein schwierig. Erst nach einem Zollkriege, der das Erwerbsleben vor allem Schlesiens schwer traf, aber auch auf *Rußland* seinen Eindruck nicht verfehlte, wurde 1894 eine Verständigung erzielt. Der Vertrag mit *Rußland* wurde von der Reichsregierung, unter Hinzuziehung von Sachverständigen aus Handel und Industrie, auf das Gründlichste vorbereitet und brachte denn auch der deutschen Ausfuhr große Vorteile; er bedeutete einen um so größeren Erfolg, als *Rußland*, das bis dahinstets an seiner vollen Zollautonomie festgehalten hatte, unter Wahrung seines Schutzollsystems sich zur Annahme des mitteleuropäischen Handelsvertrags-Systems verstand. Die Hauptkonzession, welche Deutschland *Rußland* eingeräumt hatte, war die Ermäßigung der Zölle für landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Bei ihrer ganzen Haltung ist es natürlich, daß die Handelskammer diese neue Vertragspolitik als eine rettende Tat ansah und mit allen Kräften unterstützte. Sie begrüßte es vor allem, daß die Bahn der autonomen Zolltarif-erhöhungen endgültig verlassen und den Kaufleuten und Industriellen für eine längere Zeit Sicherung gegen plötzliche Zollerhöhungen Deutschlands, sowie der anderen Staaten gegeben wurde. Zur Unterstützung der Vertragspolitik der Regierung fand die Handelskammer vor allem bei dem Verträge mit *Rußland* Gelegenheit, der aus agrarischen Kreisen auf das Heftigste bekämpft wurde. Sie war der Auffassung, daß die Zölle in der erreichten Höhe schon im eigenen deutschen Interesse nicht länger hätten aufrechterhalten werden können, und erblickte in der Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide, die den Zoll im Preise des Inlandsproduktes erst zur vollen Geltung bringen würde, eine große Erleichterung der Lage der Landwirtschaft, der als Entgelt für die aufgehobenen Staffeltarife im Bedarfsfalle durch andere Tarif-erleichterungen geholfen werden könnte. Als es schließlich gelang, das Handelsvertragswerk durch Annahme des deutsch-russischen Handelsvertrages zum Abschluß zu bringen, erwartete sie davon ein Zeitalter eines neuen Aufschwunges des deutschen Wirtschaftslebens und konnte denn auch später auf die tatsächlich einsetzende günstige Entwicklung mit Genugtuung verweisen.

Dieselben Gedankengänge bestimmten die Stellung der Handelskammer bei den Fragen der Regelung der Beziehungen zu den außerhalb der neuen

Vertragspolitik stehenden Staaten, vor allem zu *Amerika, dem Britischen Weltreich* und *Argentinien*. Hinsichtlich der Vereinigten Staaten von Amerika wandte sich die Kammer gegen die von weiten Kreisen verfolgten Bestrebungen auf Gegenmaßnahmen durch Vorenthaltung der Meistbegünstigung und durch Ersetzung durch ein Reziprozitätsverhältnis, und begrüßte es mit Genugtuung, als diese Auffassung allgemein durchdrang.

ZOLLTARIF
VON 1902

Die wichtigste Aufgabe auf dem Gebiete der auswärtigen Wirtschaftspolitik vom besonderen schlesischen Standpunkte aus sowohl, wie im allgemeinen deutschen Interesse war nach der Auffassung der Handelskammer bei der Entwicklung, die das Vaterland genommen hatte, der Schutz und die Förderung des Außenhandels durch Sicherung des Absatzes im Auslande und durch Verbilligung der Produktion. Das war die Richtlinie für die Handelskammer bei ihrer Stellung. Sie setzte sich daher für die Beibehaltung der neuen Handelsvertragspolitik ein und trat um die Wende des Jahrhunderts in schweren Kämpfen zunächst der bald aufgegebenen Aufstellung eines Maximal- und Minimal-Zolltarifes, sodann dem *Entwurfe eines neuen Zolltarifes vom Jahre 1901* mit seinen vielfachen starken Zollerhöhungen auf das Entschiedenste entgegen und suchte grundsätzlich, wie in zahllosen Einzelheiten, Besserungen in ihrem Sinne zu erreichen. Ein Erfolg blieb jedoch diesen Arbeiten versagt, und der neue Zolltarif wurde am 25. Dezember 1902 Gesetz. Die Kammer setzte jetzt ihre Hoffnungen darauf, daß es gelingen würde, ihr Ziel bei dem Abschluß der neuen Handelsverträge im Jahre 1904 zu erreichen. Diese hielten an den bisherigen Grundsätzen der Meistbegünstigung und der Langfristigkeit fest, wenn schon die Bindung weniger Warengruppen umfaßte, als in den alten Verträgen, und brachten dem Außenhandel damit wenigstens sichere Verhältnisse; sie enthielten daneben auch einige dankenswerte Verbesserungen, brachten aber in den zolltarifarischen Erhöhungen nicht nur eine Verteuerung der Lebenshaltung im Innern und eine Erhöhung der Produktionskosten der Industrie, sondern hatten vor allem auch eine Erschwerung der Absatzmöglichkeit im Auslande zur Folge. Die Kammer erblickte somit in den neuen Verträgen eine Verschlechterung gegenüber den alten, eine Folge, die denn auch tatsächlich auf vielen Gebieten gewerblichen Schaffens nicht zu vermeiden war. Die vor dem Kriege in Angriff genommenen Vorbereitungen für einen neuen Zolltarif und neue Handelsverträge wurden durch den Krieg jäh abgebrochen.

Neben den grundsätzlichen Fragen der Zoll- und Handelspolitik boten die einzelnen Fragen auf diesem Gebiete der Handelskammer eine dem Umfange nach wesentlich größere, vielfach auch von Erfolg gekrönte fortlaufende Arbeit. Bald handelte es sich um Stellungnahme zu ausländischen Maßnahmen, bald um die Fortführung der grundsätzlichen Bestimmungen über Zollabfertigung, Zollkredite, Reglements, Tara-Ordnung, Veredelungsverkehr oder um einzelne Fragen der Verzollung. Nebenher gingen die Vorschläge wegen Festsetzung der Höhe der einzelnen Zollsätze. Die Darstellung aller dieser Arbeiten ginge weit über den Rahmen dieser Darstellung hinaus. Als typisch seien nur zwei Fragen erwähnt: Einmal das *Futtermittel-Ausfuhrverbot Österreich-Ungarns* vom Jahre 1904, gegen welches die Kammer entschieden ankämpfte, sowohl aus Rücksichten auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands, als auch auf die Bestimmungen des Handelsvertrages, bei dem jedoch nur in Einzelheiten Milderungen zu erzielen waren, schließlich die Frage der *Zollabfertigung von Kleie in Deutschland*. Der Kammer gelang es in dieser für ihren Bezirk überaus wichtigen Frage nach schweren Kämpfen, die von der Reichsregierung geplanten Maßnahmen, die eine hohe Belastung, mithin eine Fernhaltung eines großen Teils des ausländischen Produktes bezweckten, wesentlich zu mildern. —

Der Arbeiten der Kammer während des Krieges, soweit sie von grundsätzlicher Bedeutung sind, wird an anderer Stelle gedacht; über die nach dem Kriege ist der Zeitpunkt für eine Darstellung in den wichtigsten Punkten noch nicht gekommen.

Eisenbahn.

In der Provinz Schlesien regte sich früh das Bedürfnis nach der Schaffung von Eisenbahnen. Zeitiger als in anderen Provinzen fanden sich hier weitblickende Männer, wie ein von Löffbeke, Ruffer, Schiller, Eichborn und Heimann, und Kapitalien zur Ausführung solcher Verkehrswege bereit. Es erfolgte die Konzessionierung der Oberschlesischen Eisenbahn 1841, der Niederschlesisch-Märkischen 1842, der Breslau—Freiburger 1843, der Neisse—Brieger 1845, der Kosel—Oderberger 1854, der Oppeln—Tarnowitzer 1856. Lange führte der schnellste Weg aus dem fernen Westen von Frankreich und dem Rhein her nach Wien auf weitem Umwege über die schlesischen Schienenstraßen. Die schnelle Ausführung der mit Dampfkraft betriebenen

AUSBAU DES
BAHNNETZES
IN SCHLESSEN

Verbindungen legte rühmliches Zeugnis von dem in Schlesien herrschenden Unternehmungsgeiste ab. Der gegenüber anderen Provinzen erzielte Vorsprung konnte jedoch auf die Dauer nicht gewahrt werden. War Schlesien im Jahre 1856 an dem gesamten Bahnnetz der alten Provinzen mit 24% beteiligt, so sank der Anteil schon 1866 auf 18%, und lange Zeit hielt er sich auch auf dieser Höhe. Unter dem Drucke schlechter Zeiten stieß die Aufbringung der Kapitalien bei manchen Bahnen, wie der von der Handelskammer auf das nachdrücklichste betriebenen Rechte=Oderufer=Eisenbahn auf Schwierigkeiten. Anderen Projekten stellten sich Hemmnisse grundsätzlicher Art entgegen, z. B. als der preußische Staat sich zur Erbauung der Gebirgsbahn entschlossen hatte, im preußischen Abgeordnetenhouse eine auf Antrag von Michaelis und Lette gefaßte Resolution, nach der die Übernahme des Baues und des Betriebes von Bahnen durch den Staat nur dort zulässig sein sollte, wo sie aus allgemeinen politischen Rücksichten oder durch die besonderen Verhältnisse der einmal bestehenden Staatsbahnen vollständig und unzweifelhaft gerechtfertigt sei. Die vorhandenen Bahnen, insbesondere die staatlichen, versuchten die Erbauung neuer, als dringend notwendig anerkannter Linien aus Konkurrenzrücksichten zu verhindern. Schließlich stieß die Ausführung der dem Verkehr mit dem Auslande dienenden Bahnen auf den Widerstand der anderen Länder.

Von dem Bestreben geleitet, Schlesien von einem vollkommenen Eisenbahnnetz durchzogen und in den Mittelpunkt der großen Verkehrsbeziehungen gestellt zu sehen, fand die Handelskammer unausgesetzt Anlaß, einzugreifen, bald anregend und antragstellend, bald Schwierigkeiten aus dem Wege räumend. Maßgebend war für sie der Gesichtspunkt, daß nur möglichst freie Konkurrenz zur Vervollkommnung des Eisenbahnnetzes, wie auch seiner Verwaltung führen könne. Sie hat denn auch nicht nur solche Projekte verfolgt, welche Breslau zugute kamen, sondern auch, wie die schlesische Gebirgsbahn, die den Interessenkreis Breslaus nicht berührten, vielmehr lediglich anderen Teilen der Provinz dienten und der Verbesserung der Stellung Schlesiens und des Staates im großen Eisenbahnnetz bestimmt waren.

Für die Entwicklung des schlesischen Eisenbahnnetzes sind folgende kurze Daten kennzeichnend:

Oberschlesische Eisenbahngesellschaft:

(Betrieb und Verwaltung 1857 vom Staate übernommen, 1883 bis 1887 vom Staate erworben; durchschnittliche Dividende 1847 bis 1882: 10,33 %):

Strecken:	eröffnet:
Breslau—Oppeln	1842,
Oppeln—Myslowitz (mit Anschluß an die Warschau—Wiener Bahn, an die Kaiser=Ferdinand=Nordbahn, sowie nach Krakau)	1846 bis 1847,
Oberschlesische Schmalspurbahn	1851 flge.,
Breslau—Posen, Lissa—Glogau	1856 bis 1857,
Schoppnitz—Zabkowice, Kattowitz—Emanuelsegen	1858 bis 1859,
Morgenroth—Tarnowitz, Brieg—Neisse (1870 erworben)	1847 bis 1848,
Kosel—Oderberg, Ratibor—Leobschütz, Nendza—Nicolai—Ida=weiche, Friedrichsgrube—Mittel=Lazisk (Wilhelmsbahn, 1870 erworben)	1846 bis 1848.
Glogau—Hansdorf (bis 1873 „niederschlesische Zweigbahn“)	1846,
Sagan—Sorau („niederschlesische Zweigbahn“)	1871,
Posen—Stargard (erworben 1865)	1848,
Posen—Inowrazlaw—Thorn (—Bromberg)	1872 bis 1873,
Breslau—Glatz—Mittelwalde	1871 bis 1876,
Kosel—Neisse—Frankenstein (Leobschütz—Jägerndorf und —Ziegenhals)	1869 bis 1872,
Gleiwitz—Beuthen—Königshütte—Schwientochlowitz, Oppeln—Groß=Strehlitz—Borsigwerk und Laband	1878 bis 1880
Strehlen—Nimptsch, Dürrgoy—Zobten—Ströbel, Oppeln—Neisse—Deutsch=Leipe, Trachenberg—Herrnstadt, Bojanowo—Guhrau	} (erst nach der Verstaatlichung vollendet)

Niederschlesisch—Märkische Eisenbahn:
(1852 vom Staate erworben).

Strecken:	eröffnet:
Breslau—Kohlfurt—Frankfurt a/O.—Berlin	1844,
Kohlfurt—Görlitz	1846,
Abkürzung Hansdorf—Guben, Görlitz—Lauban—Hirschberg—Dittersbach—Waldenburg	1875 bis 1877.

Breslau—Schweidnitz—Freiburger Bahn:
(1883 vom Staate übernommen; durchschnittliche Dividende 1841 bis 1882: 6,11%).

Strecken:	eröffnet:
Breslau—Königszelt—Schweidnitz und —Freiburg	1842 bis 1844,
Freiburg—Waldenburg	1853,
Schweidnitz—Reichenbach—Frankenstein	1855 bis 1858,
Königszelt—Liegnitz	1856,

Liegnitz—Raudten—Rothenburg	1869 bis 1871,
Rothenburg—Reppen—Stettin	1874 bis 1877,
Breslau—Raudten	1874,
Sorgau—Halbstadt	1874,

Rechte=Oder=Ufer=Bahn:

(1883 vom Staate erworben; durchschnittliche Dividende von 1870 bis 1882: 6,69%).

Strecken:	eröffnet:
Oppeln—Tarnowitz	1858,
Breslau—Vossowska—Kreuzburg	1868 bis 1870,
Tarnowitz—Dzieditz, Tichau—Lazisk	1868 bis 1870,

Breslau—Warschauer Eisenbahn:

Oels—Kempen	1871 bis 1872,
-------------	----------------

(verstaatlicht 1904).

Oels—Gnesener Eisenbahn: 1875,

(verstaatlicht 1884, Lissa—Ostrowo 1888 vom Staate erbaut).

An der Verwirklichung einer Reihe dieser Projekte hat die Handelskammer Anteil gehabt, z. B. der Strecke Breslau—Posen, die von ihr besonders im Jahre 1852, als die Ostbahn ihrer Vollendung entgegenging, auf das Eifrigste betrieben wurde, der Strecke Breslau—Glatz—Mittelwalde, deren Zustandekommen im Interesse der durchzogenen Landesteile, wie der Verbindung mit Wien und Prag auf das Freudigste begrüßt wurde, der schlesischen Gebirgsbahn, deren bereits gedacht ist, der Rechte=Oder=Ufer=Bahn, für deren Förderung neben Meliorationsrücksichten vor allem auch die Absicht maßgebend war, der Oberschlesischen Bahn eine Konkurrenz entgegenzustellen, der Herstellung einer Verbindung zwischen den Breslauer Bahnhöfen und der Oderwasserstraße, der Herstellung von Anschlußverbindungen an die österreichischen Bahnen, z. B. Schwadowitz—Josephstadt über Liebau. Manche dieser Projekte gelangten erst nach langen Kämpfen zur Ausführung, anderen war der Erfolg überhaupt versagt. So wurde zwar die schlesische Gebirgsbahn ausgebaut, erfolglos blieben jedoch die ursprünglichen Absichten, die beteiligten Strecken Berlin—Görlitz und Görlitz—Waldenburg—Glatz—Mittelwalde als „Berlin—Wiener Zentralbahn“ zu einer einheitlichen Bahn zusammenzufassen, die dem Verkehr zwischen Berlin und Wien als Hauptstrecke dienen und gegenüber allen anderen bestehenden oder geplanten Verbindungen, wie über Dresden und Reichenberg, außerordentliche Vorteile bieten sollte; die

Ausführung dieses Gedankens scheiterte an dem Widerstande Oesterreichs. Es gelang schließlich auch nicht, die Verbindung mit Warschau herzustellen und die Verbindung zwischen Breslau und dem Riesengebirge abzukürzen.

Auch dem projektierten neuen Schienenwege nach Berlin und Stettin stellten sich große Schwierigkeiten entgegen. Als alleiniger Weg zwischen *Breslau und Berlin* stand die Strecke der Niederschlesisch—Märkischen Bahn mit dem Wege über Kohlfurt zur Verfügung. Die Bahn beschrieb nicht allein einen großen Umweg; noch mehr Anlaß zu Klagen gab die Tatsache, daß die Bahn nach ihrer Verstaatlichung im Jahre 1852 — die anschließende Hauptstrecke Schlesiens, die Oberschlesische Bahn, ging 1857 in staatliche Verwaltung über — sich gegenüber den Bedürfnissen des Verkehrs unzugänglich verhielt und sich lediglich von fiskalischen Rücksichten leiten ließ, sowohl was die Erstellung der Tarife, als auch den Betrieb anlangt. Die Erbauung einer zweiten Bahn nach Berlin wurde daher als dringendes Bedürfnis empfunden, und der Plan wurde von der Handelskammer auf das Freudigste begrüßt. Geplant war eine neue Verbindung über Guben. Die Konzession wurde jedoch versagt, und die von der Niederschlesisch—Märkischen Bahn gebaute Abkürzungsstrecke von Arnsdorf nach Hansdorf konnte bei dieser Sachlage nur als mangelhafter Notbehelf angesehen werden, zumal die weitere Abkürzung des Weges durch Erbauung einer Abkürzungsstrecke von Fürstenwalde aus nicht ausgeführt wurde.

Zu noch lebhafteren Beschwerden gab das Verhalten der Staatsregierung gegenüber dem Gesuch der Breslau=Freiburger Eisenbahn auf Konzessionierung der Bahnstrecke *Breslau—Raudten* Anlaß. Die genannte Gesellschaft besaß bereits die Konzession für die Strecke Liegnitz—Stettin—Wollin—Swinemünde und bedurfte zur Erzielung einer Rentabilität eines unmittelbaren Anschlusses von Breslau nach Raudten. Es bestand die Absicht, über diese Strecke, die kürzer als jede andere in Frage kommende war, den großen Verkehr zwischen Wien nach Stettin und der Ostsee zu leiten und gleichzeitig durch Erbauung einer eigenen, von der Niederschlesisch=Märkischen Bahn unabhängigen Strecke Reppen—Berlin von Wien und Breslau nach Berlin eine neue leistungsfähige Verbindung zu schaffen. Das Gesuch um Konzessionierung wurde jedoch mit Rücksicht auf die Interessen der Niederschlesisch=Märkischen Bahn abgelehnt. Die Kammer erblickte darin eine schwere Schädigung der Ausführung des gesamten für Schlesien außerordentlich wichtigen Projektes

und darüber hinaus eine große Gefahr für den weiteren Ausbau des schlesischen Eisenbahnnetzes überhaupt, hielt die Ablehnung auch mit den gesetzlichen Bestimmungen nicht für vereinbar. Sie führte deshalb bei dem Handelsminister und demnächst bei dem Reichskanzler Beschwerde. Sie wies darauf hin, daß die Hoffnungen, die auf die Verstaatlichung der Niederschlesisch-Märkischen und der Oberschlesischen Bahn für das Wohl der Provinz Schlesien gehegt worden seien, auf das Bitterste enttäuscht seien. Während in anderen Provinzen gegen verkehrshemmende Maßnahmen der Privateisenbahnen das Handelsministerium mit Erfolg angerufen würde, sei es hier Richter in eigener Sache und lasse sich ausschließlich durch fiskalische Rücksichten leiten. Aus den schlesischen Bahnen flössen der Staatskasse große Überschüsse zu, die dem Gesamtstaat zugute kämen, während sie bei privatem Betriebe der Schaffung neuer Bahnen in der Provinz Schlesien und dem ganzen Wirtschaftsleben der Provinz zugute gekommen wären. Die ausschließliche Leitung der Verwaltung nach fiskalischen Rücksichten, die u. a. auch in der Kassierung einer Verbindungsbahn nach dem Oderstrom Ausdruck gefunden hätte, sei unerträglich und mit den Rücksichten auf das Gemeinwohl nicht vereinbar. Die Konzession wurde daraufhin endlich doch erteilt, die Verbindung über Stettin hinaus bis Swinemünde blieb zunächst unausgeführt.

Vollständig ergebnislos blieben die von der Kammer seit ihrer Errichtung unausgesetzt mit größtem Nachdruck verfolgten Bestrebungen auf Erbauung einer direkten Bahn zwischen *Breslau* und *Warschau*. Während eine direkte Bahnverbindung eine Länge von 320 km haben würde, betrug die Entfernung über die früher allein in Frage kommende Strecke über Sosnowice 500 km, also fast 180 km mehr. Auch die Abkürzungsstrecke Herby—Czenstochau hatte daran wenig geändert. Bei der großen Bedeutung Polens für den Breslauer Handel und angesichts der sonstigen dem Verkehr mit diesem Lande entgegenstehenden Schwierigkeiten hielt die Kammer die Ausführung der direkten Bahnverbindung für um so bedeutungsvoller und geradezu für eine Lebensfrage. Sie ist seit ihrem Bestehen nicht müde geworden, immer wieder die Ausführung dieses Projektes zu verlangen. Zwei Konsortien bewarben sich Anfang der 60er Jahre um die Konzession für eine solche Bahn; das eine wollte sie über Kalisch—Lodz, das andere in direkter Linie über Kempen—Wilhelmsbrück—Lodz bauen. Die Handelskammer trat nach anfänglichem Schwanken für die letztere Linie ein, welcher auch von der Staatsregierung der Vorzug gegeben wurde. So heißt es in dem von dem

Handelsminister an die Handelskammer unter dem 1. Februar 1868 gerichteten Erlasse: „daß es im Interesse des schlesischen Handels liegt, eine direkte Verbindung zwischen Breslau und Warschau über Kempen und Lodz ins Leben zu rufen. Diesem Projekte jede zulässige Unterstützung zuteil werden zu lassen, werde ich gern bereit sein, während die andere in Vorschlag gebrachte Linie über Kalisch nach Warschau die Gefahr hervorrufft, daß nach Herstellung einer dann kaum vermeidlichen Verbindung zwischen Kalisch und Lissa die Verkehrsbewegung aus und nach dem Königreich Polen von der Provinz Schlesien abgelenkt wird.“

Russischerseits wurde dagegen das Projekt Warschau—Kalisch bevorzugt. Die Handelskammer sah sich dadurch veranlaßt, nachdem auch die direkte Bahnverbindung Berlin—Warschau geschaffen worden war, den Minister um die Konzessionierung der Linie Breslau—Ostrowo und Unterstützung ihrer Bestrebungen auf Fortsetzung dieser Strecke nach Warschau über Kalisch zu ersuchen. Man verhehlte sich zwar nicht, daß diese Linie bei weitem nicht so vorteilhaft für Breslaus und Schlesiens Handel sein werde, sondern daß sie die direkte Verkehrsbewegung nach dem Westen unter Umgehung Breslaus begünstige, erblickte jedoch in der Schaffung einer direkten Verbindung von Breslau nach Warschau einen so großen Vorteil, daß die etwaigen Nachteile demgegenüber zurücktreten mußten. Die Regierung erklärte darauf, dem Bau dieser Bahn nicht hindernd entgegenzutreten zu wollen. Im weiteren Verlaufe gab dann die Staatsregierung zu wiederholten Malen die Versicherung ab, „daß sie keine sich anbietende Gelegenheit, welche geeignet ist, den Bau der gedachten Eisenbahnverbindung, und zwar nicht allein über Kalisch, sondern gleichzeitig über Wilhelmsbrück, der Verwirklichung entgegenzuführen, unbenutzt vorübergehen lassen“ und „daß sie unausgesetzt bemüht bleiben werde, die Erledigung der Angelegenheit in einer den diesseits beteiligten Interessen entsprechenden Weise herbeizuführen.“

Preußischerseits wurde dann 1870 der unter der Firma: Breslau-Warschauer Eisenbahn gebildeten Gesellschaft die Konzession für den Bau der Linie Oels—Wilhelmsbrück erteilt. Alle Versuche, russischerseits die Genehmigung zur Fortsetzung dieser Bahn nach Lodz—Warschau zu erlangen, blieben fruchtlos. Die russische Regierung gab vielmehr der Bahnlinie Warschau—Kalisch den Vorzug und nahm die neue Strecke zu Anfang des neuen Jahrhunderts in Angriff. Wenn Breslau jetzt nicht einen direkten Anschluß an die neue Strecke durch Erbauung einer direkten Bahn von Ols nach Ostrowo erhielt und auf den Umweg über Krotoschin angewiesen blieb, drohte die

von der Preußischen Regierung seinerzeit vorausgesagte Gefahr einer völligen Ableitung des Warschau—Kalischer Verkehrs in westlicher Richtung über Lissa—Glogau nach Mitteldeutschland. Die Gefahr wurde um so bedrohlicher, als die Staatsregierung sich entschloß, die Abkürzungsstrecke zunächst nicht zu bauen und erst dann in Aussicht zu nehmen, wenn die erwarteten Schädigungen für das Wirtschaftsleben Breslaus in vollem Umfange eingetreten seien. Diese Beiseitesetzung der Interessen Breslaus mußte den lebhaftesten Unwillen wecken, der in der schlesischen Volksbewegung vom Jahr 1902 sichtbaren Ausdruck fand; die Handelskammer setzte im Verein mit dem Magistrat alle Hebel in Bewegung, um die Regierung umzustimmen. Allen Bemühungen blieb jedoch der Erfolg versagt. Die Bahn Ols—Großgraben—Ostrowo wurde zwar erbaut, jedoch nur als Nebenbahn, kam mithin als Glied der großen durchgehenden Verbindung Breslau—Warschau wenigstens beim Personenverkehr nicht in Frage, und die Handelskammer mußte sich damit begnügen, wenigstens möglichst günstige Schnellzugverbindungen nach Ostrowo zu erstreben. Die Kammer ließ gleichwohl den alten Plan der direkten Verbindung über Ols—Wilhelmsbrück nicht fallen und machte vor allem im Laufe des Krieges den Versuch, ihn durchzusetzen. Die sich anfänglich günstig anlassenden Bemühungen fanden jedoch infolge des Zusammenbruches im Jahre 1918 einen jähen Abschluß.

Auch ein zweites von der Handelskammer in Gemeinschaft mit der Stadt Breslau auf das Tatkräftigste verfolgte Projekt wollte lange seiner Verwirklichung nicht entgegengehen. Es handelte sich um die Erbauung einer *Abkürzungsstrecke von Breslau nach dem Riesengebirge*. Während die Entfernung zwischen Breslau und Hirschberg in der Luftlinie 92 km lang ist, beträgt sie über die Strecke Dittersbach—Ruhbank 126 km, ist also um mehr als ein Drittel größer. Die Strecke über Dittersbach hat ferner große Höhenunterschiede zu überwinden; sie erhebt sich von 280 m bei Freiburg bis zu 543 m bei Gottesberg, fällt dann aber wieder bis auf 442 m bei Ruhbank und 341 m bei Hirschberg. Infolgedessen beschreibt sie eine Anzahl von Windungen mit zum Teil sehr starken Krümmungen. Durch diese Terrainschwierigkeiten wird nicht nur die Strecke verlängert, sondern auch die Fahrgeschwindigkeit wesentlich verringert. Weiter erschwerten Rücksichten auf die wahrzunehmenden Anschlüsse eine Verbesserung der Zugverbindungen. Vor allem seit dem Jahre 1890 verfolgte die Handelskammer auf Betreiben des Geheimen Kommerzienrats Leopold Schoeller das Projekt der Erbauung einer

direkten Bahnverbindung zwischen Breslau und Hirschberg. Das erste Projekt einer besonderen Bahn Breslau—Jauer—Schönau wurde in Rücksicht auf technische Schwierigkeiten bald aufgegeben und der Umbau der bereits vorhandenen Nebenstrecke Striegau—Bolkenhain, unter Weiterführung bis Merzdorf, zu einer Vollbahn und der Bau einer weiteren Abkürzungsstrecke von Saarau nach Striegau angestrebt, wodurch sich eine Verkürzung um mehr als 18 km ergeben hätte. Das Projekt wurde von dem Oberpräsidenten warm befürwortet. Auch der Eisenbahnminister anerkannte die bestehende Bahnverbindung als nicht genügend und verbesserungsbedürftig und zeigte sich dem Plane grundsätzlich geneigt, versprach auch bis zur Ausführung Verbesserung der Zugverbindungen auf der alten Strecke. Als Erfolg dieser Bemühungen blieb jedoch Anfang der 90 er Jahre lediglich die Erbauung der Nebenbahnstrecke Bolkenhain—Merzdorf; der Ausbau der Gesamtstrecke als Vollbahn mit der Abkürzungsstrecke von Saarau nach Striegau wurde angesichts der gesamten Finanzlage hinausgeschoben. Die Kammer nahm sodann die Frage im Jahre 1902 wieder auf. Sie setzte sich jetzt für den Bau einer Abkürzungsstrecke von Freiburg nach Ruhbank mit direkter Weiterführung nach Landeshut ein, die eine Abkürzung um mehr als 20 km herbeigeführt haben würde. Doch auch jetzt blieben die Bemühungen erfolglos. Das Ministerium erklärte, daß die beantragte Strecke eine wesentliche Verbesserung nicht herbeiführen würde, und daß man sich mit Verbesserung der Zugverbindungen auf der alten Strecke begnügen müßte. Den erneut im Jahre 1906 aufgenommenen Bestrebungen war der Erfolg beschieden, daß die Staatsregierung die Umwandlung der Nebenbahnstrecke Striegau—Merzdorf in eine Vollbahn bewilligte. Die Handelskammer begrüßte dieses Entgegenkommen auf das Freudigste, hielt jedoch an dem Plane einer weiteren Abkürzung durch Erbauung einer direkten Linie von Saarau oder Ingramsdorf oder Canth nach Striegau fest. Im Jahre 1910 fand auf Veranlassung der Handelskammer eine Versammlung der beteiligten Kreise der Provinz statt, die die Forderung nach der Ausführung der gewünschten Abkürzungsstrecke und nach der Einlegung einer Reihe von Schnellzügen auf der neuen Strecke mit direkter Weiterführung ins Herz des Riesengebirges, unter Schaffung entsprechender Anschlüsse von den anderen Strecken, erhob. Es gelang zwar nicht, die Abkürzungsstrecke von Saarau nach Striegau zu erreichen, doch wurde der Vollbahnbetrieb auf der Strecke über Striegau—Merzdorf kurz vor dem Kriege eröffnet, und es wurden auch mehrere, den Verkehrs-

bedürfnissen entsprechende Schnellzüge eingelegt. Mit dem Kriege wurde der Vollbahnbetrieb mit Schnellzügen wieder stillgelegt und der durchgehende Verkehr zwischen Breslau und Hirschberg wieder auf die alte Strecke verwiesen, ja es verlautete sogar die Absicht, die Bahn wieder in eine Nebenbahn umzuwandeln. Die Handelskammer hatte demgegenüber alle Mühe aufzuwenden, um wenigstens die Umwandlung in eine Nebenbahn fernzuhalten, wenn sie auch die Wiederaufnahme des Vollbahnbetriebes mit Schnellzügen bis auf bessere Zeiten hinausgeschoben sehen mußte.

ZUG-
VERBINDUNGEN

Wenn somit die anfangs verheißungsvollen Voraussetzungen dafür, Schlesien in den Mittelpunkt des großen Eisenbahnnetzes zu stellen, in vielen Punkten nicht in Erfüllung gingen, so war es um so notwendiger, wenigstens auf den vorhandenen Strecken die Zugverbindungen so günstig als möglich auszugestalten und Breslau in die großen Verbindungen einzuschalten. Bemühungen in dieser Richtung erwiesen sich besonders nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen als notwendig, stießen jedoch in den 90er Jahren und in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts auf außerordentlich große Schwierigkeiten. Fast eine jede wesentliche Verbesserung im Schnellzugverkehr mußte der Staatseisenbahnverwaltung nach schweren Kämpfen abgerungen werden. Erst im Anfang des neuen Jahrhunderts unter dem Ministerium Budde trat eine wesentliche Verbesserung ein. Das Ministerium erwies sich jetzt den Anträgen geneigter, und es gelang in dem ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts bis Kriegsausbruch eine große Reihe von Verbesserungen durchzusetzen, mochte es sich um den Binnenverkehr handeln, wie bei dem Zugverkehr mit dem Riesengebirge, mit Glatz, mit Oberschlesien, Königsberg, Danzig, Stettin, Berlin, Halle und Dresden, oder um die großen internationalen Verbindungen mit Wien, Budapest und dem Balkan, Prag, der Schweiz, Italien und den Ländern im Westen und Norden. Alle diese Verkehrserleichterungen, die Breslaus Stellung im Eisenbahnverkehr gegenüber den Zeiten am Ende des vergangenen Jahrhunderts in außerordentlichem Maße verbesserten, wurden durch den Krieg und die Nachkriegszeiten wieder aufgehoben. Die Handelskammer mußte auf einer Reihe von Strecken, z. B. auf der Rechte-Oder-Ufer-Bahn, sowie nach Reppen und Glatz den Schnellzugverkehr völlig eingestellt, auf den anderen auf das Äußerste beschränkt sehen und alle Kräfte aufwenden, um wenigstens die Hauptverbindungen zu sichern.

VER-
STAATLICHUNG

Alle in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnzeitalters gemachten Erfahrungen waren der Handelskammer für ihre Stellungnahme gegenüber

der Verstaatlichung der Eisenbahnen maßgebend. Der Jahresbericht für 1870 enthält eine förmliche Anklage gegen die Verwaltung der Eisenbahnen. „Seitdem die wichtigsten Eisenbahnen, welche die große, die Provinz Schlesien der Länge nach schneidende Verkehrsader bilden, in die Verwaltung des Staates übergingen, geriet der Bau neuer Eisenbahnen auf lange Zeit gänzlich ins Stocken, und erst als durch die Konzessionierung der Rechte=Oder=Ufer=Eisenbahn das wohlthätige Element der Konkurrenz in unser Eisenbahnsystem gebracht wurde, begann eine neue Regsamkeit. Es würde für uns von den nachhaltigsten Folgen sein, wenn die Konkurrenz unterdrückt würde. Im Westen Deutschlands, in Westfalen, am Rhein sehen wir eine gewaltige Entwicklung. Handel und Industrie entfalten sich ungehemmt; die Städte schreiten an Seelenzahl und Wohlstand mit Riesenschritten vorwärts. Überall zeitigt die Konkurrenz ihre segensreichen Früchte. In Schlesien wird die Konkurrenz niedergehalten; die monopolisierten Eisenbahnen erhalten die Frachtsätze auf unerträglicher Höhe. Viele Städte sind in ihrer Entwicklung gehemmt; für Breslau geht ein Zweig des Handels nach dem anderen verloren. Der Wohlstand und mit ihm der Mut zu neuen Unternehmungen bleibt zurück.“

Die Handelskammer setzte bei dieser Sachlage ihre Hoffnung auf die Entfaltung einer möglichst freien Konkurrenz in der Anlage und in dem Betriebe von Eisenbahnen und trat daher nicht allein für die Erbauung der Rechte=Oder=Ufer=Bahn, die tatsächlich einen heilsamen Einfluß ausübte, sondern auch des weiteren der bereits erwähnten Konkurrenzlinie Breslau=Berlin und im weiteren Verlauf für die von der Breslau=Freiburger Bahn nachgesuchte Konzession für eine neue Bahn von Breslau über Raudten und Reppen nach Berlin und Stettin ein. Ein möglichst freier, lediglich durch Rücksichten auf das Gemeinwohl eingeschränkter Wettbewerb im Eisenbahnwesen blieb für die Kammer der leitende Gesichtspunkt für ihre Stellungnahme. Eine dahingehende Forderung wurde u. a. auch von dem Deutschen Handeltage in der Sitzung vom Jahre 1865 erhoben, der zum Teil auf Betreiben der Breslauer Handelskammer und unter ihrer lebhaften Mitwirkung folgende Entschließung faßte:

„Die unter Ausübung des Expropriationsrechtes erbauten Eisenbahnen können nicht ausschließlich als solche gewerbliche Anlagen betrachtet und gesetzlich behandelt werden, deren willkürliche Ausbeutung dem Eigentümer zusteht. Vielmehr haben die Gesetzgebungen und die Staatsverwaltungen der deutschen Länder das Recht und die Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnen ihrem gemeinnützigen Zweck gemäß auch unter dem Gesichtspunkt der Förderung

der wirtschaftlichen Landesinteressen verwaltet und betrieben werden. Doch ist diese staatliche Einwirkung auf das Eisenbahntransportwesen auf das Maß des Notwendigen zu beschränken, um nicht eine Fernhaltung des Kapitals von der Verwendung zu Eisenbahn-Unternehmungen und eine Lähmung des Unternehmungsgeistes herbeizuführen.

Zur Abhilfe vieler Beschwerden ist erforderlich, die Konkurrenz der Verkehrsstraßen untereinander in jeder Weise zu fördern, alle der Anlage von Konkurrenz- und Parallelbahnen entgegenstehenden gesetzlichen und administrativen Hindernisse zu beseitigen und auf die Anlage von Kanälen, auf Flußregulierungen und auf Erleichterung der Schifffahrt Bedacht zu nehmen, sowie dahin zu wirken, daß den neuen Eisenbahnunternehmungen bei Erteilung der Konzession und den bestehenden, soweit es gesetzlich zulässig ist, die Pflicht auferlegt werde:

- a) für den Transport von Massengütern auf Entfernungen von nicht unter 10 Meilen den Einpfennigstarif einzuführen,
- b) die von Bahn zu Bahn zu transitierenden Güter ohne Übergangsgebühr zu übernehmen,
- c) den Betrieb auf den von den industriellen Etablissements gebauten Privat-Anschlußbahnen zu den Selbstkosten zu bewerkstelligen.“

Als es sich dann Anfang der 70er Jahre zeigte, daß die öffentliche Meinung mehr und mehr der Verstaatlichung der Eisenbahnen zuneigte, konnte sich die Handelskammer damit nicht befreunden, verlangte vielmehr die Erhaltung des freien Wettbewerbes als treibende Kraft des Fortschrittes und trat für den Erlaß von Gesetzen ein, die sowohl für die Konzessionierung, als für die ganze Verwaltung der Eisenbahnen gleichmäßige, die Verkehrstreibenden schützende Grundsätze enthalten sollten. In ihrem Jahresberichte für 1870 führte sie Folgendes aus:

„In dem langen erfolglosen Kampfe der natürlichen Verkehrsinteressen gegen einseitige fiskalische Rücksichten schien ein Wendepunkt durch die Emanation der Verfassung des Norddeutschen Bundes hervorgerufen zu sein. Nirgends wurde dies große Ereignis der vaterländischen Geschichte mit lauterem Jubel begrüßt, als in der Provinz Schlesien. Es schien uns selbstverständlich, daß der Aufschwung der wirtschaftlichen und der nationalen Interessen Hand in Hand gehen müsse. In dem Abschnitte der norddeutschen Bundesverfassung, welcher von dem Eisenbahnwesen handelt, erkannten wir mit Freude den gesetzgeberischen Ausdruck derjenigen Forderungen, welche der Verkehr stellt, welche zu stellen er ein Recht hat. Auf allen anderen Gebieten des Wirtschaftslebens sind seit dem Jahre 1867 tief eingreifende Reformmaßregeln zustande gekommen; die das Eisenbahnwesen betreffenden Artikel 41 bis 47 der Verfassung sind noch nicht ausgeführt. Wir haben uns während der letzten Session des Reichstages mit einer Petition an denselben gewandt, zur Ausführung derselben die Initiative zu

ergreifen, und durch die Annahme eines Antrages des Abgeordneten Miquel ist dieser Petition auch entsprochen worden. So sehr wir die Verzögerung bedauern, finden wir es doch begreiflich, daß das Riesenwerk einer Reform der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht an allen Punkten zugleich in Angriff genommen werden konnte. Dagegen leben wir der Hoffnung, daß in der Zwischenzeit nichts geschehen werde, was den ausdrücklichen Bestimmungen der Verfassung zuwiderliefe.“

Die gleiche Forderung wurde von dem Deutschen Handelstage in seiner Sitzung vom Jahre 1872 erhoben; er verlangte, daß alle durch die Gesetze in die Hände des Staates gelegten Aufsichtsrechte mit Nachdruck zu verfolgen seien; vor allem wurde die Bildung einer Reichszentralbehörde für das Eisenbahnwesen beantragt, welche nicht nur auf erhobene Beschwerden gegen Mißbräuche einschreiten, sondern von Amts wegen darüber wachen sollte, daß die einschlägigen Artikel der Verfassung zur Ausführung kämen.

Die Entwicklung ging über solche Erwägungen hinweg; wenn auch der Plan einer Reichsbahn fallen gelassen wurde, so wurde doch die Verstaatlichung der Hauptbahnen durchgeführt. Die Frucht aller dieser Bestrebungen war jedoch schließlich die Einsetzung des *Reichseisenbahnamtes*, das allerdings die gehegten Erwartungen nicht voll erfüllte, und die Bildung von *Eisenbahnräten* aus den Kreisen der Verkehrtreibenden, die im Jahre 1882 ins Leben traten, nachdem bereits vordem freie Konferenzen eingeführt worden waren. Auch die sonstige Neuorganisation der Eisenbahnen gab den Verkehrtreibenden verschiedene Möglichkeiten zur Mitwirkung bei der Fortbildung des Eisenbahnwesens. Es fehlte auch dann nicht jahrzehntelang an schweren Kämpfen, und die Handelskammer wies wiederholt darauf hin, daß das schlesische Bahnnetz seit dem Übergange auf den Staat keine weitere wesentliche Vervollkommnung erfahren habe, daß vielmehr die anfangs von den Privatunternehmungen mit großem Erfolge durchgeführten Bestrebungen, Schlesien in den Mittelpunkt des großen Verkehrs zu stellen, nicht weiter mit derselben Tatkraft durchgeführt worden seien. Doch wurde schließlich das Bewußtsein, daß beide Teile aufeinander angewiesen seien und im Interesse des Gemeinwohls zusammenarbeiten müßten, immer mächtiger und gestaltete schließlich die Beziehungen zwischen Handelskammer und Eisenbahnverwaltung immer vertrauensvoller.

Von dem, was die Handelskammer auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens angestrebt hat, ist vieles nicht zur Verwirklichung gekommen. Vieles ist aber erreicht worden, und überall treten uns bei den Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung die Spuren der Tätigkeit der Handelskammer entgegen.

Das gilt besonders auch von der Verwaltung der Eisenbahnen. Die neuen Schienenwege brachten dem Verkehr eine derartige Erleichterung und Belebung, daß die sich bald einstellenden Mißhelligkeiten und Erschwernisse anfangs als geringfügig angesehen wurden. Bald aber wurden die Verkehrtreibenden sich der großen Macht bewußt, die in die Hände der monopolistisch schaltenden Eisenbahnen gegeben war, und es wurden die lebhaftesten Klagen laut. Sie bezogen sich auf die Frage der Haftung der Eisenbahn für die ihr übergebenen Güter, die Anfang der 60er Jahre durch den Erlaß des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches eine allerdings nicht überall als ausreichend anerkannte Erledigung fand, auf mangelhafte Einrichtungen der Bahnen, insbesondere auch was Wagenpark und Lagerhäuser anlangt, vor allem aber auf die Tarifgestaltung. Die Jahresberichte der Handelskammer sind voll von Klagen darüber, daß die Bahnen nur unter dem Zwange der Konkurrenz zu Frachtermäßigungen geneigt seien, im Binnenverkehr jedoch, wo der Wettbewerb fehle, die Frachten hochhielten, unbekümmert um die Interessen des Wirtschaftslebens. Wo aber die Konkurrenz zu Frachtermäßigungen zwinge, würden die Sätze ohne jede Rücksicht auf die Bedürfnisse der dem Wettbewerb nicht ausgesetzten Bezirke normiert und führten zu großen Schädigungen der Binnenplätze. Außerdem wurde die Ungleichmäßigkeit der Bestimmungen auf den einzelnen Eisenbahnen als überaus lästig empfunden. Die hauptsächlichsten Klagen richteten sich zuerst gegen die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Die Handelskammer begrüßte daher im Jahre 1852 die Übernahme durch den Staat und gab wiederholt der Überzeugung Ausdruck, daß nur Eisenbahnen in den Händen des Staates ihre volle Wirkung ausüben könnten, und zollte auch der Tätigkeit der Oberschlesischen Bahn nach der Übernahme ihres Betriebes durch den Staat im Jahre 1857 anfangs dankbare Anerkennung. Sie sah sich jedoch im weiteren Verlauf in ihren Erwartungen bitter enttäuscht und hat Jahrzehnte hindurch schwere Kämpfe gegen die verschiedensten Maßnahmen der Eisenbahn, insbesondere auf tarifarischem Gebiete, führen müssen.

Die Festsetzung der Tarife war anfangs den einzelnen Eisenbahnverwaltungen ohne wesentliche Einschränkungen überlassen und erfolgte nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen, war also völlig verschieden auf den einzelnen Bahnnetzen. Man rechnete zuerst nicht mit der gewaltigen Ent-

wicklung des Massengüterverkehrs und ging im wesentlichen von Kaufmannsgütern aus. Dementsprechend waren die Tarife sehr einfach; sie enthielten eine Normklasse und daneben ermäßigte Tarifsätze für wenige Gegenstände, vor allem Rohstoffe, welche in bestimmten Mindestmengen aufgegeben wurden. So enthielt z. B. der Tarif der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom Jahre 1852 — neben der Fracht in der Normklasse — zwei ermäßigte Klassen: A für Güter, wie Baumwolle, Eisenbleche, Farbhölzer und andere, Klasse B für Kohlen und andere Massengüter bei Aufgabe in Mengen von wenigstens 80 Ztr., der damals üblichen Wagenladung. Das Frachtverhältnis zwischen den einzelnen Klassen stellte sich z. B. beim Verkehr zwischen Breslau und Frankfurt a. Oder, wenn die Normklasse mit 1 angesetzt wird, für Eilgüter auf 2, für Klasse A auf 0,7 und für Klasse B auf 0,44. Die Entwicklung des Wirtschaftslebens und das Bedürfnis nach Frachtermäßigungen führte im Laufe der Zeit zu der Bildung immer neuer Tarifklassen. Die Fracht wurde anfangs wohl auf Grund gleichmäßiger Einheitssätze für dieselbe Entfernung gebildet, bald jedoch nach den Grundsätzen der fallenden Skala für größere Entfernungen (Staffeltarif) ausgestaltet.

Die Ungleichmäßigkeiten der Frachtsätze auf den verschiedenen Bahnen auf der einen Seite, die mangelnde Berücksichtigung der Massengüter auf der anderen Seite wurden bald als schädlich empfunden und führten auch zu großen Beeinträchtigungen des Verkehrs. Es ist natürlich, daß Vorstellungen dagegen vor allem aus einer Provinz wie Schlesien kamen, die auf den Versand über weite Entfernungen angewiesen ist, und für welche Massengüter eine besonders wichtige Rolle spielen. Die Jahresberichte der Handelskammer wurden nicht müde, immer und immer wieder eine Ermäßigung der Frachten, vor allem für Rohstoffe, nachzusuchen. Im Vordergrund standen Artikel, wie *Kohle* und *Eisen*, die nach wiederholten Bemerkungen der Handelskammer „von der Eisenbahnverwaltung fast feindlich behandelt wurden.“ Es handelte sich einmal um die Frachtsätze nach den wichtigsten Märkten, wie Berlin, deren völlige Gewinnung für das oberschlesische Erzeugnis bei angemessenen Frachtsätzen als möglich erachtet wurde, und es wurde unausgesetzt schon von den 50er Jahren ab der Einpfennig-Tarif, der in den 70er Jahren allgemein gefordert wurde, verlangt. Es handelte sich zum anderen um die Frachtsätze für Breslau, die nach Auffassung der Handelskammer zu hoch gehalten wurden und den Zwischenhandel, dessen Tätigkeit für die Vermittelung des Absatzes von größter Bedeutung sei, in seiner Bewegungsfreiheit einengten; die Gewährung

von Rabattsätzen wurde, weil zu kompliziert, nicht als ausreichend erachtet. Die Anträge wurden wiederholt aus fiskalischen Gründen abgelehnt, doch immer wieder in Rücksicht auf die Förderung des gesamten schlesischen Wirtschaftslebens von neuem vorgebracht, und es bedurfte jahrzehntelanger Kämpfe, um diese Wünsche wenigstens zum Teil zur Erfüllung zu bringen. Gleiche Bemühungen waren dem Transport anderer Rohstoffe gewidmet, wie Kalk, Zinkbleche, Blei, Zucker, Baumwolle, Zichorien, Spiritus, Dachpappen.

DIFFERENTIAL-
TARIFE

Zu noch weit lebhafteren Klagen und schweren Kämpfen führte die Bevorzugung des durchgehenden Verkehrs gegenüber dem lokalen, wie sie nach Bildung der Eisenbahnverbände in Erscheinung trat und besonders in den Differentialtarifen zum Ausdruck kam. Vor allem Kolonialwaren-, Getreide-, Eisen- und Spiritushändler, sowie Spediteure eines Platzes wie Breslau, wurden dadurch der Möglichkeit, die Ware nach Breslau zu nehmen, beraubt und sahen sich in ihrer Existenz bedroht. Schon die provisorische Handelskammer führte in einem Bericht an den Handelsminister vom 14. Mai 1849 Beschwerde über die Frachtdisparität zwischen den Sätzen im direkten Hamburg-polnischen und -österreichischen Verkehr, für den nach einem Vereingüterreglement für direkte Transporte ohne Zwischenspedition in Berlin wie Breslau bei einer Lieferfrist von sechs Tagen ermäßigte Tarifsätze eingeführt worden waren, und dem gebrochenen Verkehr über Breslau. Der Breslauer Handel mußte dadurch aus dem Verkehr mit Wien, ja mit den Stationen vor Wien ausgeschaltet werden, und auch die Bahnen konnten davon nach Auffassung der Handelskammer keinen Vorteil haben, da die Transporte in Zukunft auf die direkte Konkurrenzlinie über Prag übergehen würden. Die für Wien geltenden Frachtsätze wurden daher auch für Breslau verlangt. Der Handelsminister bedauerte, nichts veranlassen zu können, und die beteiligten Eisenbahnverwaltungen erklärten, zu ihren Maßnahmen durch Rücksichten auf den Wettbewerb anderer Linien gezwungen zu sein; die Übertragung der ermäßigten Tarifsätze auf den Breslauer Verkehr sei aber den Bahnen nicht möglich. Die Handelskammer versuchte dann wenigstens die Beseitigung der Vorzugsstellung des direkten Verkehrs für den Krakauer Verkehr zu erreichen, wo gleiche Konkurrenzrücksichten, wie bei Wien, damals nicht in Frage kamen, erhielt jedoch von dem Handelsminister unter dem 13. August 1852 geichfalls einen ablehnenden Bescheid.

In den folgenden Jahrzehnten kam das System der Differentialtarife zu immer größerer Entfaltung. Mit auf Betreiben der Handelskammer befaßte

sich der Deutsche Handelstag im Jahre 1860 mit der Frage und beschloß, die Staatsregierung zu ersuchen, dahin zu wirken, daß bei den Tarifbestimmungen rationellere Grundsätze zur Anwendung kämen und nicht wie bisher im inneren Verkehr für dieselbe Strecke höhere Frachtsätze als im internationalen Verkehr gälten, daß ferner der Übelstand beseitigt würde, wonach für geographisch kürzere Strecken ein höherer Satz, als für längere Strecken derselben Route erhoben werde. Die Kammer richtete eine Denkschrift an das Handelsministerium, in dem dieser Beschluß vom besonderen Breslauer Standpunkt beleuchtet und begründet wurde. Wieweit die Frachtungleichheiten bei den Differentialtarifen getrieben worden waren, geht aus folgendem Beispiel hervor: Die Fracht für Kaffee betrug von Stettin nach Wien im direkten Verkehr 23 Silbergr. 7½ Pfg. für 1 Ztr., im gebrochenen Verkehr zwischen Stettin und Breslau 23 Silbergr., Breslau—Wien 24 Silbergr. 4,4 Pfg., zusammen also 47 Silbergr. 4,4 Pfg., und für die Teilstrecke Breslau—Wien etwa ebensoviel wie für die Gesamtstrecke. Die Denkschrift gipfelte in dem Hinweise darauf, daß das Geschäft der Zwischenplätze, wie Breslau, solche Belastungen nicht ertragen könne und zum Erliegen kommen müsse. Solche Tarifverhältnisse könnten nicht als die unvermeidliche Folge der natürlichen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs angesehen, müßten vielmehr als positive Eingriffe bekämpft werden, deren Wirkung wohl schwerlich ausreichend in Erwägung gezogen worden sei. Diese Vorstellung wurde von dem Handelsminister unter dem 8. Januar 1861 abschlägig beschieden. Die Handelskammer beruhigte sich dabei nicht, sondern richtete eine Petition an das Abgeordnetenhaus. Das Abgeordnetenhaus erkannte ebenso, wie die Handelskammer, die Differentialtarife grundsätzlich als gerechtfertigt an, war jedoch einstimmig der Auffassung, daß Frachtunterschiede von einem solchen Grade unbedingt vermieden werden müßten, wenn nicht die größten Nachteile für den Inlandsverkehr herbeigeführt werden sollten. Der Beschluß ging dahin, daß die Berücksichtigung der Petition erforderlich gewesen wäre, wenn die Handelskammer den ordnungsgemäßen Instanzenzug innegehalten hätte. Nach der Erklärung des Vertreters der Staatsregierung müßte, wenn der vorgeschriebene Weg gewahrt würde und die einzelnen Fälle zur Kognition der Regierung kämen, die erforderliche Remedur eintreten.

Diese Erwartungen gingen jedoch nur zum geringen Teile in Erfüllung. Zwar wurde die Frachtdisparität bei Kaffee beim Verkehr zwischen Stettin und Wien auf Antrag der Handelskammer durch Aufnahme des Artikels

in die Klasse A ermäßigt, doch hatte die Handelskammer wiederholt auf neue Frachtdisparitäten ähnlicher Art und ähnlichen Grades hinzuweisen, vor allem im Getreide- und Kolonialwarenverkehr, und mußte immer von neuem bemerken: „*Es will uns scheinen, als ob die Geneigtheit, zu remedieren, selbst bei so exorbitanten Unterschieden in den Frachtsätzen bei den Eisenbahnen denn doch nicht so groß wäre, wie sie damals, um eine gerade wegen ihrer unbestreitbaren Begründung unangenehme Petition möglichst schnell und bequem zu beseitigen, es darzustellen für gut fand.*“

Jahrelang ging der Streit um die Differentialtarife weiter und führte schließlich zu einer gewissen Klärung und zu einem Ausgleich der Meinungen. Hatte die Handelskammer schon von Anfang an den Grundsatz der Staffeltarife als richtig anerkannt und verfochten, so gelangte sie schließlich auch zu einer Anerkennung der Differentialtarife im Interesse der Bahnen und des durchgehenden Verkehrs, hielt jedoch zur Wahrung des Zwischenverkehrs gewisse Sicherungen für nötig und forderte vor allem die Vermeidung von höheren Frachten für geringere Entfernungen. Als die Handelskammer die Frage Ende der 60er Jahre angesichts ständig neuer Schädigungen des Breslauer und des schlesischen Wirtschaftslebens anlässlich der Differentialtarife im ungarisch-deutschen und Wien—Stettiner Verkehr von neuem aufgriff, wurde sie nicht von einem Widerstande gegen die Differentialtarife gelehrt, sondern von dem *Bestreben, sie dem Handel von Binnenplätzen, wie Breslau, nutzbar zu machen*. Die veränderte Stellung der Handelskammer kommt in folgenden Ausführungen des Jahresberichts für 1868 zum Ausdruck:

„Den ausgedehnten osteuropäischen Besitzungen, den österreichischen Gebieten Mähren, Ungarn und Galizien, den unermesslichen Strecken Rußlands gegenüber, diesem gewaltigen Länderkomplex, der in allen rohen Produkten der Land- und Forstwirtschaft fast unerschöpfliche Überflüsse abzugeben hat, hat Breslau eine ähnliche Stellung, wie die Hansestädte sie den außereuropäischen Kolonien, die Ostseehäfen den europäischen Küstenländern gegenüber haben. Durch seine geographische Lage und seine vielhundertjährige Vergangenheit ist Breslau darauf hingewiesen, ein Platz für den Import und die weitere Vermittelung im Binnenlande zu sein. Denn es ist ein verhängnisvoller Irrtum, anzunehmen, daß die Herstellung einer um wenige Meilen kürzeren Verkehrsstraße zu dem Versuche berechtige, die althistorische Bedeutung der großen Stapelplätze in den Hintergrund zu drängen. Die Entwicklung des Transportwesens kann nicht den Erfolg haben, jeden Importeur, jeden Fabrikanten mit jedem einzelnen Konsumenten in direkte Verbindung zu setzen und den Zwischenhandel zu

vernichten. Das wäre nicht ein Fortschritt des Handels, sondern ein Rückfall desselben in die Kindheit. Nicht eingeschränkt, sondern ausgedehnt wird der gemeine Nutzen des Vermittelungshandels durch die Ausbreitung der Verkehrsbeziehungen.

„Eine dreifache Aufgabe wird den Handelsstädten von Breslaus Bedeutung immer zufallen. Sie haben zunächst mit ihrer Kapitalkraft einzutreten für die Wahrung alter Handelsbeziehungen, für die Gewährung von Vorschüssen für die Begründung neuer Unternehmungen, für die Übernahme von Risiken, denen der Handel ausgesetzt ist, bevor die Ware den weiten Weg aus den Händen des ersten Produzenten bis in die des letzten Abnehmers zurückgelegt hat. Sie haben zweitens einzutreten mit ihrem Spekulationsgeiste für das Aufsuchen neuer den Handel fördernder Beziehungen, für die Aufrechterhaltung des Geschäfts in flauen und stillen Zeiten. Sie haben endlich drittens einzutreten mit ihren, dem Handel gewidmeten Räumen, ihren Börsen, an welchen sich die Umsätze in den verschiedenen Valuten vollziehen, — und, wie bekannt, ist für österreichische und russische Valuta die Breslauer Börse ein hervorragender Stapelplatz, — ihren Märkten, ihren Speichern, Packhöfen und Transitlagern für die Erhaltung eines großen Marktes, auf welchem Käufer aus aller Herren Länder sicher sind, Vorräte aller Art in großer Auswahl jederzeit zu finden.

„Wo diese Faktoren zurückgedrängt werden, wo das dem Handel zur Disposition stehende Kapital durch Umgehung eines Platzes beiseite geschoben wird, wo der spekulative Geist durch ungerechte Benachteiligung lahmgelegt wird, wo die Anknüpfung unmittelbarer Beziehungen zwischen Käufer und Verkäufer durch die Trockenlegung aller Handelsemporien erschwert wird, da werden trotz aller Vermehrung der Verkehrsstraßen die Fortschritte des Handels hintangehalten.

„Breslau hat als wichtigster Träger des Vermittelungshandels zwischen Westeuropa einerseits und den Ländern des Donaugebietes und Polen andererseits jederzeit seine Schuldigkeit getan, und es begehrt nichts anderes, als daß ihm die Gelegenheit geboten werde, seine Schuldigkeit auch fernerhin zu tun. Wir glauben auf die Gewährung differentieller Begünstigungen im Frachtverkehr einen Anspruch erheben zu müssen, wenn nicht allen Erweiterungen des Netzes der Verkehrswege zum Trotz der Handel nach dem Osten an Schwungkraft einbüßen soll, was er an Ausdehnung etwa gewinnen mag.

„Unsere Wünsche bescheiden sich nun auf die folgenden Punkte: Für Waren im Binnenverkehr und im Zuzuge aus den ausländischen Produktionsländern von den drei Stationen der Oberschlesischen Bahn Myslowitz, Cosel und Stargard nach Breslau und umgekehrt direkte Tarife einzuführen, jedoch nur für die nachstehend aufgeführten Artikel und nur für die Verfrachtung in Wagenladungen; diesen direkten Tarifen denjenigen Satz zugrunde zu legen, welchen die Oberschlesische Eisenbahn in ihrem Stettin—österreichischen Verbandsverkehr zur

Geltung gebracht hat; es bei diesen Sätzen bewenden zu lassen für die Artikel Getreide, Kleesaat, Oelfrüchte, Hülsenfrüchte, Mais; für die Artikel Kaffee, fette Öle aller Art, Petroleum, Tran, Heringe, Soda, Chlorkalk, Baumwolle und Farbehölzer dieselben Sätze mit einem Zuschlage zur Anwendung zu bringen; diesen Zuschlag zu bemessen für die Strecke Stargard—Breslau und umgekehrt auf 10 pCt., für die Strecke Myslowitz—Breslau und umgekehrt auf 12½ pCt., für die Strecke Cosel—Breslau und umgekehrt auf 15 pCt.

„Unsere Wünsche über das Maß des Unerläßlichen hinaus auszudehnen, haben wir uns zur Zeit versagt, um desto sicherer auf die Gewährung unserer Anträge rechnen zu dürfen.“

Auch diese Vorstellung blieb erfolglos. Die Oberschlesische Eisenbahn erklärte im Jahre 1869, daß Ausnahmetarife mit differentiellen Vergünstigungen nur den Zweck hätten, auf der einen Seite einzelnen Landes- und Industrieerzeugnissen von hervorragender volkswirtschaftlicher Bedeutung die Konkurrenz auf fremden Märkten bezw. von dem Ursprungsort weit entfernten Absatzbereichen zu erleichtern und auf der anderen Seite internationale Warenzüge den eigenen Eisenbahnen zuzuwenden. Keiner dieser beiden Zwecke ließe sich zur Unterstützung des Antrages der Handelskammer geltend machen. Der Breslauer Verkehr könne nur als interner Verkehr behandelt werden; die Eisenbahnen ließen ihm jede nur mögliche Förderung zuteil werden, könnten ihn aber nicht dem Seehafenverkehr gleichstellen. Das Schreiben der Oberschlesischen Eisenbahndirektion enthielt nur ein Zugeständnis: Wenn Lagerhäuser vorhanden seien, welche der Kontrolle der Eisenbahn unterständen, könnte auf diejenigen Waren, welche in ihnen eingelagert würden, für den Fall des Weiterversandes nach Stettin oder nach Wien der Transittarif zur Anwendung kommen, und zwar in der Weise, daß für den Transport bis Breslau zunächst der Lokalsatz erhoben, beim Weiterversande der Transittarif berechnet, von diesem aber der nach Abzug des bereits gezahlten Lokalsatzes überschießende Rest erhoben würde. Mit anderen Worten: es wurde ein *Reexpeditionsverkehr* in Aussicht gestellt. Die Kammer hielt dieses Zugeständnis nicht für ausreichend, zumal die Möglichkeit der Erbauung der von der Eisenbahn verlangten Lagerhäuser nicht gegeben sei. Auch die wiederholten Vorstellungen beim Handelsminister blieben erfolglos. Dieser erklärte, gegen den Standpunkt der ober-schlesischen Eisenbahndirektion grundsätzlich nichts einwenden zu können, versprach jedoch dafür Sorge zu tragen, daß die Ungleichheit der Frachtsätze auf ein möglichst geringes Maß zurückgeführt werde.

Die Handelskammer sah jedoch im weiteren Verlauf diese Grundsätze keineswegs voll durchgeführt. So wurde 1875 ein neuer Frachttarif für den *Transport von Getreide aus Galizien, den Donau-Fürstentümern und Südrußland nach Stettin* eingeführt. Die Fracht stellte sich beispielsweise von Jassy nach Stettin um 21 Pfennige billiger als nach Breslau. Nach langwierigen Verhandlungen gelang es der Handelskammer, die Ausdehnung des für Stettin geltenden Ausnahmetarifcs zu gleichen Einheitssätzen auf Breslau, ebenso wie auf Berlin und Magdeburg durchzusetzen. Der Tarif wurde dann jedoch nicht wieder erneuert und durch einen Tarif ersetzt, der bei gewissen Kontrollmaßnahmen ausschließlich für die Seeplätze galt; für Breslau bewendete es bei der früheren Frachtdisparität. Die Handelskammer erhob hiergegen dringende mündliche und schriftliche Vorstellungen und fand dabei auch die Unterstützung der Stadt und der Provinz, während die Landwirtschaft zwar grundsätzlich der Aufhebung des direkten Tarifcs zustimmte, sich jedoch im Falle seiner Beibehaltung gegen die Einbeziehung Breslaus in ihn wandte. Der Minister wies die Beschwerde grundsätzlich zurück und erklärte nur, die beteiligten Eisenbahnverwaltungen zu einer Ermäßigung der schlesischen Getreidefrachten im Bedarfsfalle anhalten zu wollen, insbesondere durch Gleichstellung der Tarifsätze für Breslau mit denen für Stettin im Gesamtfrachtsatz: eine Maßnahme, welche der Handelskammer nicht als hinlänglich erscheinen konnte. Sie versuchte darauf, die beteiligten österreichischen Bahnen für ein Entgegenkommen bei ihren Frachtanteilen zu gewinnen, erhielt darauf auch freundliche Antworten, doch verblieb es bei den wohlwollenden Zusagen.

Die Anregung der Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn vom Jahre 1870 auf Einführung eines *Reexpeditionsverkehrs* wurde sodann von der Handelskammer neu aufgegriffen, zumal da nach den Erfahrungen in galizischen Plätzen besondere Lagerhäuser nicht erforderlich waren, solche in Breslau im Bedarfsfalle auch von den beteiligten Handelskreisen in Aussicht genommen wurden. Die Oberschlesische Eisenbahndirektion erklärte sich grundsätzlich zu einer solchen Maßnahme bereit, sofern die anderen beteiligten Bahnen ihr zustimmten, und trat auch mit diesen in Verhandlungen ein. Doch war nur die Zustimmung der Galizischen Karl=Ludwigs=Bahn zu erreichen, während die Kaiser=Ferdinand=Nordbahn sich ablehnend verhielt. Auch der Versuch, den Reexpeditionsverkehr mit ersterer Bahn durchzuführen, blieb ergebnislos. Das Verlangen wurde in Rücksicht auf die Anfang der 80er Jahre im Verkehr mit Laube und Danzig eingeführten Frachtermäßigungen im galizisch=

österreichisch=deutschen Verkehr immer dringender, zumal inzwischen andere deutsche Binnenplätze ermäßigte Frachtsätze für Getreide erhalten hatten. Die Handelskammer suchte daher wiederholt im Jahre 1882 um alsbaldige Einführung der Reexpedition für Getreide nach, und der Minister der öffentlichen Arbeiten gab auch in einer Audienz zu, daß Breslau Ursache hätte, über gewisse Tarifiermäßigungen mißvergnügt zusein, und daß der Bericht der Handelskammer manche berechnigte Beschwerde enthalte. Der Antrag der Handelskammer wurde von dem Breslauer Bezirkseisenbahnrat befürwortet; in dem Landeseisenbahnrat wurden jedoch in Rücksicht auf Erzeugung und Absatz des einheimischen Getreides Bedenken erhoben, denen sich der Minister der öffentlichen Arbeiten anschloß. Er erklärte, die Reexpedition nur für Mais zugestehen zu können.

Die wiederholten Vorstellungen der Handelskammer, auch Hülsenfrüchte, Olsaaten, Hafer und Gerste, bei denen die von der Landwirtschaft geäußerten Bedenken nicht in Frage kämen, in einen Reexpeditionstarif aufgenommen zu sehen, blieben erfolglos. Auch die in den Jahren 1893 bis 1895, sowie 1902 und 1903 von neuem eingeleiteten Bestrebungen hatten dasselbe Mißgeschick.

TARIFREFORM

Neben diesen Verhandlungen waren die wegen einer Reform des gesamten Gütertarifwesens einhergegangen. Im Jahre 1873 hatte der preußische Handelsminister die Frage in die Hand genommen und die Handelskammern um Äußerung über das sogenannte Gewichts- und Wagenraumtarifsystem ersucht; danach sollten mit Ausnahme von bestimmten Massengütern alle Güter ohne Rücksicht auf ihren Wert gleichen Frachten unterliegen, unter Wegfall jeder Güterklassifikation. Die Handelskammer stimmte dem Projekte grundsätzlich zu, doch ließ die Regierung schließlich die Frage fallen. Die beteiligten Bahnverwaltungen stellten darauf zunächst ein eigenes Tarifschema auf, wobei die Handelskammer Gelegenheit zur Mitarbeit fand; sie bemühte sich sodann im Jahre 1877 um die Wahrung der Interessen des Handels bei den Änderungen in den Frachtsätzen. Die dabei gemachten Erfahrungen veranlaßten die Handelskammer, bei den Erörterungen über die *Tarifreform im Jahre 1877* gegen eine Reihe von Bestimmungen einzutreten, die nach ihrer Auffassung dem Export wichtiger schlesischer Industrieerzeugnisse wesentliche Einbußen bereiten mußten. Doch schon der Deutsche Handelstag schloß sich dieser Stellungnahme nicht an. Die Handelskammer

fand sich denn auch mit der neuen Tarifreform ab und richtete ihr Hauptaugenmerk darauf, Härten in der Übergangszeit auszugleichen oder zu mildern.

An der *Fortbildung der Eisenbahntarife* im Rahmen des Reformtarifes hat die Handelskammer lebhaften Anteil genommen, sei es, daß sie auf Ersuchen sich gutachtlich äußerte, sei es, daß sie aus sich heraus im Interesse des Wirtschaftslebens Anträge stellte. Die Äußerungen bezogen sich sowohl auf die Versetzung von Gütern in niedrigere Klassen, als auch auf die Erstellung von Ausnahmetarifen, die in immer steigendem Maße eingeführt wurden und dem Verkehr bald als Hauptgrundlage dienten. In der Überzeugung, daß billige Frachten eines der wichtigsten Mittel für die Förderung des Wirtschaftslebens und angesichts der sonstigen Erschwerungen der Erzeugung und des Versandes von allergrößter Bedeutung seien, hat die Handelskammer keine Gelegenheit vorbeigehen lassen, ohne auf eine Frachtermäßigung hinzuwirken. Vor allen Dingen machte sie es sich zur Aufgabe, das schlesische Wirtschaftsleben in seiner Gesamtheit durch Tarifiermäßigungen fördern zu helfen, zumal Benachteiligungen der verschiedensten Art in den bisherigen Tarifen für die Provinz Schlesien bestanden. Die Handelskammer machte sich stets gründlichste Prüfung der Anträge zur Pflicht und gelangte denn auch in einer Reihe von Fällen zur Ablehnung von Anträgen, die ihr nicht hinreichend begründet erschienen oder denen überwiegende Interessen des Gemeinwohls entgegenstanden. Schon von Anfang an sah die Handelskammer als eines der wichtigsten Mittel zur Durchführung von Frachtermäßigungen die Erstellung von *Staffeltarifen* an und hat an dieser Auffassung trotz mancher auch für Schlesien daraus entspringender Nachteile festgehalten.

Aus der überaus großen Fülle von Äußerungen und Anträgen, die sich fast auf die gesamten Arbeiten der Organe der Eisenbahnverwaltungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens beziehen, seien nur einige der wichtigsten herausgegriffen.

Allgemeine Frachtherabsetzungen: Ein im Jahre 1888 unternommener Versuch, eine zweite *ermäßigte Stückgutklasse* für Güter aller Art in Mengen von 1 Tonne und mehr durchzusetzen, scheiterte schon an dem Widerspruch des

Deutschen Handelstages. Erfolgreich waren dagegen die von Leopold Schoeller ausgehenden, von der Handelskammer vom Jahre 1896 an aufgenommenen Anträge auf Einführung eines *Staffeltarif*es für *Stückgüter*. Ebenso führten die Bemühungen auf eine allgemeine Ermäßigung der Frachten für Steinkohle und andere Massengüter im Jahre 1897 zu der Einführung des *Rohstofftarif*es, der eine neue Tarifklasse darstellte.

Getreide, Mehl und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse: Zum Ersatz für die durch die Mehlzölle verlorengegangenen Absatzgebiete in Osterreich hatten die schlesischen Mühlen versucht, Mehl in *Süddeutschland* abzusetzen und ihr Ziel auch dank den Frachtvergünstigungen auf den österreichischen Bahnen erreicht; die deutschen Bahnen führten alsdann Wettbewerbstarife ein, die jedoch nach der auf das Betreiben der preußischen Eisenbahnverwaltungen zurückzuführenden Aufhebung der österreichischen Refaktien gleichfalls wieder aufgehoben wurden. Die Handelskammer bemühte sich im Jahre 1885 ohne Erfolg um die Beibehaltung der Tarife. Von besonderer Bedeutung war sodann die Frage der *Staffeltarife* für Getreide, Mehl und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse aus dem Osten nach Mittel-, Süd- und Westdeutschland. Die Handelskammer hatte schon im Jahre 1886 die Ausdehnung des Ostbahnstaffeltarifes auf den Versand von Getreide aus Schlesien nach Sachsen und Thüringen, im Jahre 1889 die Gewährung von Staffeltarifen nach West- und Süddeutschland empfohlen, hatte sodann 1890 Gelegenheit, sich zu den von landwirtschaftlicher Seite ausgehenden Bestrebungen auf entsprechende Tarifermäßigungen für Getreide und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse nach Mittel- und Westdeutschland zu äußern. Sie befürwortete diese aus dem Westen bekämpften Maßnahmen auf das Angelegentlichste, verlangte jedoch die Staffelung schon von Entfernungen von 50 km an, unter gleichzeitiger Einführung der Reexpedition. Da die letzteren Maßnahmen nicht eingeführt wurden, waren die Vorteile der Tarife für den Breslauer Getreidehandel sehr geringfügig. Gleichwohl beklagte die Handelskammer die im Jahre 1894 im Zusammenhange mit dem deutsch-russischen Handelsvertrage erfolgte Aufhebung der Staffeltarife im Interesse der ostdeutschen Landwirtschaft auf das Lebhafteste. Sie bemühte sich um Einführung von Ersatztarifen. Die Bemühungen blieben jedoch erfolglos, ebenso wie die Anträge der Handelskammer aus dem Jahre 1904 wegen Ausdehnung der Reexpedition für Kleie, die in Breslau in loser Schüttung angekommen war und von hier aus in Säcken weiterverladen wurde. Im Jahre 1904 trat die Kammer für die von ihr bereits früher wiederholt empfohlene Herabsetzung der Frachten für Getreide und Mehl nach *Spezialtarif II* ein, doch blieben ihre Bemühungen erfolglos. Ein im Jahre 1905 gestellter Antrag auf Ermäßigung der Getreidefrachten von *Posen nach Oberschlesien*, unter Ausschließung Breslaus und Mittelschlesiens, wurde von der Handelskammer auf das Entschiedenste bekämpft, gelangte auch infolge des Widerspruches nicht zur Einführung. Ein Antrag auf Hinausschiebung der Frachterhöhungen für *Futtermittel* auf russischen Bahnen für Güter, die bereits zu einem bestimmten Zeitpunkte bei den Stationen

aufgeliefert waren, war erfolgreich. Von außerordentlicher Wichtigkeit für den Breslauer Handel war die im Jahre 1906 aufgeworfene Frage einer anderweitigen Abgrenzung von *Mühlenfabrikaten des Spezialtarifs I und Kleie des Spezialtarifs III*; die Handelskammer verwandte sich mit allen Mitteln gegen solche den Verkehr mit Kleie und die Versorgung der Landwirtschaft außerordentlich schädigenden Maßnahmen und vermochte wenigstens die hauptsächlichsten Schädigungen abzuwenden.

Spiritus und Sprit: Aufrechterhaltung der Spiritus-Exporttarife nach West- und Süddeutschland (1877), Ermäßigung der Spiritustarife nach Hamburg (1880), Ermäßigung der Frachten für Rohspiritus beim Versande aus Ostdeutschland nach mitteleutschen Fabriken (1890) — die Handelskammer mußte dieser Maßnahme entgegentreten, da, abgesehen von Schädigungen der ostdeutschen Spritfabriken, Spiritus und Sprit tarifarisch von einander nicht zu trennen seien; Beibehaltung der ermäßigten Tarife für Spiritus und Sprit nach süd- und westdeutschen Stationen (1891, 1892 und 1896); entgegen den Wünschen der mitteleutschen Spritfabriken auf Einführung von ermäßigten Tarifen für Rohspiritus nach mitteleutschen Stationen sprach sich die Kammer 1896 für eine allgemeine Detarifizierung von Spiritus und Sprit aus.

Zucker: Frachtermäßigung für Zucker, insbesondere zum Export (1888), Ermäßigung der Tarife nach der Schweiz (1893), allgemeine Ermäßigung der Zuckerfrachten für die Ausfuhr (1897), Detarifizierung von Zucker und Melasse in Spezialtarif II bezw. III (1908), Ermäßigung der Tarife nach der Schweiz (1908).

Holz: Ausdehnung des oberschlesischen Holzstaffeltarifes auf die westlich der Linie Posen—Breslau—Glatz—Mittelwalde gelegenen Teile der Bezirke Breslau und Posen (1908).

Pflastersteine: Ermäßigung der Frachtsätze beim Versand nach Berlin (1903), die dann auch eingeführt wurde. Auch an der Durchsetzung der im Jahre 1907 eingeführten Ausnahmetarife für Steinbrucherzeugnisse hatte die Kammer wesentlichen Anteil.

Baumwolle: Ermäßigung der Frachten von den Seehäfen nach Schlesien (1888 und 1892), die auf die wiederholten Vorstellungen 1893 gewährt wurde.

Flachs: Im Zusammenhange mit den sonstigen Bestrebungen auf Reformierung der Stellung Breslaus im Eisenbahngüterverkehr im Jahre 1902 trat die Handelskammer für die Gewährung der Reexpedition für Flachs an Breslau ein. Die Eisenbahnverwaltungen nahmen sich dieser Frage in dankenswerter Weise an und führten von Breslau aus gewisse Frachtermäßigungen ein. Die weiteren Verhandlungen wegen der Reexpedition stießen infolge des Widerspruchs Königsbergs auf Schwierigkeiten und wurden durch den Krieg abgebrochen.

NOTSTANDS-
TARIFE

Von grundsätzlicher Bedeutung war die Frage der Erstellung von Notstandstarifen für Futtermittel anlässlich der trockenen Jahre 1904 und 1911. Der 1904 eingeführte Ausnahmetarif schloß infolge der einengenden Anwendungsbedingungen zuerst die Bezüge des Handels zum großen Teil von seinen Vergünstigungen aus. Es gelang der Handelskammer mit großer Mühe, wenigstens gewisse Erleichterungen für die Bezüge des Handels durchzusetzen. Bei einem gleichartigen Tarif im Jahre 1911 gelang es alsbald, Anwendungsbedingungen zu erreichen, welche den Bedürfnissen des Handels und der Bezieher voll Rechnung trugen. Als dann im Jahre 1912 neue Notstandstarife für Futtergetreide und Mais eingeführt wurden, beschäftigte sich die Handelskammer nochmals eingehend mit der Frage und erstattete auch auf dem Deutschen Handelstage Bericht; sie kam nach eingehenden Erörterungen zu dem Ergebnis, daß der zweckmäßigste Weg zur Vermeidung solcher Tarife eine durch die Rücksichten auf die Volksversorgung erforderte allgemeine Frachtherabsetzung für Futtermittel sei; doch wurden diese Arbeiten durch den Krieg abgebrochen.

UMSCHLAG-
TARIFE

Von außerordentlicher Wichtigkeit für die Stellung Breslaus im gesamten Eisenbahnverkehr und für das Wirtschaftsleben Schlesiens war die Frage der *Behandlung der Umschlagstellen bei Tarifermäßigungen*. Die Eisenbahnen waren in früherer Zeit einer Förderung des Wasserverkehrs wenig geneigt. So hatte die Oberschlesische Eisenbahnverwaltung alsbald nach ihrer Verstaatlichung eine Schienenverbindung von dem Eisenbahnnetz nach der Oder bei Breslau beseitigen lassen, die erst geraume Zeit später wieder hergestellt wurde, und auch Tarifermäßigungen vielfach den von den Wasserstraßen kommenden und auf sie übergehenden Transporten vorenthalten. Mit der Entwicklung des Oderverkehrs erwies sich diese Haltung um so gefährlicher, als der Umschlagsverkehr über die sächsisch-böhmischen Binnenhafenplätze mit Österreich-Ungarn planmäßig gefördert wurde, während gleichzeitig der Verkehr von und nach der Oder durch die Differentialtarife benachteiligt wurde. Die zwischen 1887 und 1896 aufgewendeten Bemühungen, ermäßigte Umschlagstarife zu erlangen, blieben erfolglos, mit alleiniger Ausnahme des Zucker-Exporttarifes. Vielmehr wurden 1901 neue Ausnahmetarife für *Eisenerze* und Schwefelkiesabbrände von Seehafenplätzen nach ober-schlesischen Stationen eingeführt, von denen die Oderumschlagplätze ausgeschlossen blieben, wiewohl die Erztransporte das wichtigste

Frachtgut für die Schifffahrt im Bergverkehr darstellten und für sie unentbehrlich waren. Ungeachtet aller Gegenvorstellungen blieb der Tarif unverändert. Die Handelskammer sah hierdurch nicht allein die Stellung Breslaus, sondern zugleich die Existenz der für das Wirtschaftsleben Schlesiens ungemein wichtigen Oderschifffahrt als gefährdet an, zumal manche Interessenten aus der Industrie auf die Benutzung des Wasserweges weniger Wert legten, wenn sie nur möglichst weitgehende Frachtermäßigungen auf den Eisenbahnen erhielten, und ging hiergegen mit allen Mitteln an. Im Auftrage der Handelskammer wurde von dem Verfasser dieser Zeilen eine vom 13. Oktober 1902 datierte, „*Differentialtarife der Eisenbahnen und ihr nachteiliger Einfluß auf Breslau und die Oderschifffahrt*“ betitelte ausführliche Denkschrift ausgearbeitet, welche die verschiedenen Klagen Breslaus auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens zusammenfaßte. Neben den bereits gestreiften Fragen des Getreide- und Flachsverkehrs stand die Frage der Behandlung der Oderumschlagstellen im Vordergrund. Dargelegt wurden die Schädigungen der Oderschifffahrt und des Breslauer Handels durch die Differentialtarife, die entgegen den wiederholten früheren Zusagen Frachtdisparitäten von einem Umfange enthielten, daß die Fracht für die geringere Entfernung oft wesentlich größer war, als für die weitere (z. B. Fracht für Reis von Stettin nach Wien 190 Pfg., von Breslau nach Wien 252 Pfg.), sowie durch die ermäßigten Tarife der Elbeumschlagplätze, die für den Verkehr nach österreichischen Stationen bis zur Grenze trotz der viel weiteren Entfernung wesentlich niedrigere Tarife brachten, als sie für den Oderverkehr galten. Außer den besonderen Anträgen für Getreide und Flachs gipfelte die Denkschrift in der Forderung, daß die Oderumschlagstationen allgemein in die ermäßigten Tarife nach und von den Endpunkten der Schifffahrt aufgenommen, und daß im Wettbewerb zu den Elbumschlagtarifen der österreichischen Bahnen ermäßigte Tarife im Verkehr von den Oderumschlagstellen nach Osterreich-Ungarn usw. erstellt würden. Die Denkschrift wurde durch eine Abordnung dem Minister der öffentlichen Arbeiten persönlich überreicht, der eingehende Prüfung der vorgetragenen Beschwerden zusagte. Diese führte, wenn auch erst nach mehreren Jahren, zu dem Ergebnis, daß die Ausschließung der Oderumschlagstellen von den Erzausnahmetarifen beseitigt wurde, wie überhaupt seit dieser Zeit regelrechte Konkurrenztarife der Eisenbahnen

gegenüber der Schifffahrt nicht mehr zur Einführung gelangten. *)

Zu durchgreifenden Maßnahmen gegenüber dem Wettbewerb der Seehafen-Ausnahmetarife und der Elbe-Umschlagtarife erklärte sich die Eisenbahnverwaltung bei der Kürze der in Frage kommenden preußischen Strecke außerstande; sie sagte jedoch ihre Bereitwilligkeit zur Erstellung von Ausnahmetarifen bei einigen Kolonialartikeln, wie Reis, Heringen, Harzen, Olen, Baumwolle, Jute, beim Versande nach österreichischen Stationen zu. Es vergingen wiederum Jahre, ehe solche Tarife (1907) zur Einführung kamen und in den folgenden Jahren weiter ausgebaut wurden. Die erzielten Erfolge waren sowohl, was den Kreis der Güter, als auch die Frachtermäßigung anlangte, zunächst nur geringfügig, wurden jedoch von der Handelskammer als Durchbrechung des alten Prinzips auf das Freudigste begrüßt. Die in Aussicht gestellte Ausgestaltung der neuen Tarife wurde jedoch durch den Kriegsausbruch abgeschnitten.

Das was seit Begründung der Handelskammer vergeblich angestrebt worden war, war also wenigstens grundsätzlich erreicht, und dieses Ergebnis verpflichtete die Handelskammer gegenüber der Eisenbahnverwaltung, insbesondere der Breslauer Direktion, zu besonderem Dank. In vielen Tarifen blieben die Umschlagstellen zwar nach wie vor gegenüber den direkten Frachtsätzen benachteiligt, eine Ausgleichung solcher Disparitäten erschien jedoch bei der grundsätzlichen Stellungnahme der Eisenbahnverwaltung erreichbar und war auch bis zum Kriegsausbruch wiederholt zu erzielen. Die Handelskammer fand jetzt keinen Anlaß mehr, gegen Maßnahmen, die eine Beeinträchtigung der Oderschifffahrt zum Ziele gehabt hätten, vorzugehen; sofern noch mit irgendwelchen Tarifen in der Vorkriegszeit eine Beeinträchtigung der Schifffahrtsinteressen verknüpft war, lag der Grund lediglich in dem Streben von Frachtinteressenten auf Ermäßigung der direkten Frachten, unter Außerachtlassung der in dem Wasserverkehr gegebenen billigen Transportgelegenheit. Aus solchen Erwägungen sah sich die Handelskammer z. B. im Jahre 1906 veranlaßt, Anträgen auf Ermäßigung der Gaskohlentarife nach Berlin

*) Siehe die Abhandlungen des Verfassers in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1904, Heft 10 und 1912, Heft 23.

entgegenzutreten, da das Ziel der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Berliner Markte am besten durch Nutzbarmachung des Wasserweges erreicht werden könnte.

Auf dem Gebiete des Personentarifwesens galten die Bemühungen der Handelskammer in früherer Zeit vor allem der Ausdehnung der Rückfahrkarten und der Erleichterung ihrer Benutzung. Als im Jahre 1890 eine *Reform der Personentariife* auf der Tagesordnung stand, stellte die Handelskammer die Forderung, daß Tariferhöhungen grundsätzlich vermieden, wesentliche Ermäßigungen für größere Strecken herbeigeführt und die Einrichtung der billigen gemeinsamen Beförderung von Reisenden samt ihren Traglasten beibehalten würden; sie wandte sich daher gegen die Absichten der Eisenbahnverwaltung, die diesen Forderungen nicht Rechnung trugen. Die Personentariifreform wurde alsdann im Jahre 1905 wieder aufgenommen. Die Handelskammer begrüßte die Vereinheitlichung und Vereinfachung der Tarife — Aufhebung der Rückfahrkarten unter entsprechender Herabsetzung der Preise der einfachen Fahrkarten — und stimmte den bezüglichen Absichten des Entwurfes zu, erklärte jedoch die Beseitigung mancher Härten für erforderlich, besonders was die Gepäcksätze und die Erhebung des Schnellzugzuschlages anlangte. Die meisten dieser Wünsche wurden bei der endgültigen Reform berücksichtigt.

PERSONEN-
TARIFE

Hinsichtlich der unzähligen Fragen des Eisenbahnbetriebes genügt es, einige der wichtigsten Arbeiten stichwortartig zu erwähnen:

BETRIEB

Vervollständigung der Betriebsmittel der Bahn durch Vergrößerung des *Wagenparkes* (1865, 1866, 1870, 1906), Erweiterung der *Lagerräume*, Beibehaltung von *10 t-Wagen*, *Dienstzeit* bei den Güterannahmestellen, eine Frage, die besonders im Jahre 1908 und in den folgenden Jahren lebhaft erörtert wurde, Bestimmungen für *Privatanschlußgleise*, die Frage des *Betriebsreglements* und der mit dem Handelsgesetzbuch zusammenhängenden, außerordentlich wichtigen Frage der *Haftung* der Eisenbahn für Verluste und Verzögerungen, *Eisenbahnverkehrsordnung*, Herabsetzung der *Lieferfristen*, internationales *Frachtübereinkommen* (z. B. Zollbehandlung direkter Frachtsendungen durch den Grenzpediteur), Übergangsfristen für *Tariferhöhungen*. Besonders wichtig waren auch die Fragen des Verkehrs mit dem Auslande, insbesondere mit Rußland, und hier war es vor allem der seit Anfang des neuen Jahrhunderts zu immer größerer Entfaltung gelangende *Handel mit Kleie und Olkuchen*

osteuropäischer Herkunft, der der Handelskammer unausgesetzt Veranlassung zu meist erfolgreichem Eingreifen gab, z. B. hinsichtlich der Verhütung der Beraubung auf russischen Bahnen, der Erleichterung des Kleieverkehrs in loser Schüttung, der richtigen Feststellung des Gewichts der Güter.

Die ständig zunehmende Zahl der Ausnahmetarife und die dadurch herbeigeführte Unübersichtlichkeit im Gütertarifwesen bereiteten im Verein mit den verschiedenartigen Güterbeförderungsvorschriften dem internationalen Verkehr immer größere Schwierigkeiten; es tauchte daher der Gedanke einer möglichen Vereinheitlichung der Gütertransportbedingungen auf, und auch in den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen selbst wurde eine engere Verbindung zwischen den verschiedenen Staaten zum Zwecke der Erleichterung und Verbilligung des Transportes für zweckmäßig erachtet. Die Frage wurde von den Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereinen im Jahre 1913 aufgegriffen und in deren Kreise im Auftrage der Handelskammer von dem Verfasser dieser Zeilen im Verein mit dem damaligen Regierungsrat *Meier* von der Eisenbahndirektion Breslau, dem Kaiserlichen Rat *Freud* in Wien und dem Hofrat *v. Szajbely* in Budapest eingehend bearbeitet.*) Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen hatten schon bisher in gemeinschaftlicher Arbeit, besonders im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, ohne den Zwang von Staatsverträgen Großes in der Erreichung einer Vereinheitlichung und Annäherung geleistet, z. B. auf dem Gebiete des Baues, des Betriebes und der Verwaltung der Bahnen, sowie der Beschaffung der Betriebsmittel, schließlich auf dem des Verkehrsrechtes. Neue, viel weiterreichende Aufgaben wurden ihnen für die Zukunft zgedacht. Es handelte sich vor allem darum, eine weitgehende Vereinheitlichung des Verkehrsrechtes für Mitteleuropa herbeizuführen; es handelte sich weiter darum, Maßnahmen zum Zwecke einer möglichst wirtschaftlichen Regelung des Wagenumlaufes zu treffen, welche den Verkehrstreibenden nicht nur durch eine Beschleunigung, sondern auch durch eine Verbilligung vielfache Vorteile bringen sollte; und schließlich

*) Siehe die Abhandlungen des Verfassers, „Vereinbarungen über Gütertarife im mitteleuropäischen Verkehr“ in der Zeitschrift „Weltverkehr und Weltwirtschaft“, Februar 1914 und November 1916; die Schrift des Verfassers „Vereinheitlichung der Gütertransportbedingungen im mitteleuropäischen Verkehr“, 1914; den Bericht des Verfassers und die Verhandlungen der Mitteleuropäischen Wirtschaftskonferenzen in Budapest vom 5. Januar 1914 und 11. Dezember 1916, Veröffentlichungen des Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins, Leipzig, A. Deichert, 1914 und 1917.

und nicht zuletzt handelte es sich darum, Vereinbarungen zu treffen, um eine gleichmäßige Behandlung der Angehörigen des einen Staates mit denen des anderen bei der Berechnung der Güterfrachten in möglichst weitgehendem Grade sicherzustellen. Die Verhandlungen bezogen sich im einzelnen vor allem auf eine Vereinheitlichung des formellen Tarifwesens, auf die Fristen für das Inkrafttreten von Tarifierhöhungen, auf Vereinbarungen über die Höhe der Frachtsätze, insbesondere im Wege der Parität und Meistbegünstigung, sowie die Beförderung der Güter.

Die Handelskammer interessierte den Deutschen Handelstag für diese Arbeiten und übernahm die Berichterstattung. Der Ausschuß des Handelstages schloß sich der Stellungnahme der Handelskammer an und faßte am 2. Mai 1916 einstimmig folgenden Beschluß:

In Rücksicht auf den großen Einfluß, den die Güterbeförderungsbedingungen der Eisenbahnen auf die Verkehrsgestaltung und die wirtschaftliche Entwicklung ausüben, ist eine *möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Güterbeförderungsbedingungen in den europäischen Staaten anzustreben*. Namentlich gilt dies für den Verkehr zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn, zwischen denen ein engerer wirtschaftlicher Zusammenschluß herbeizuführen ist.

Für diesen Verkehr gelten die folgenden Wünsche.

Die Einrichtungen, welche von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum Zwecke einer Erleichterung des Wechselverkehrs (z. B. hinsichtlich des Baues, des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen, sowie des Verkehrsrechtes) geschaffen sind, sind weiter zu pflegen und auszugestalten, u. a. zum Zwecke eines möglichst wirtschaftlichen Betriebes und einer Beschleunigung des Verkehrs, sowie der Übertragung der gleichartigen Bestimmungen der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung und des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements auf den Wechselverkehr.

Darüber hinaus ist eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Güterbeförderungsbedingungen auf allen Gebieten, vor allem auch dem des Tarifwesens, und zwar nicht nur hinsichtlich der allgemeinen Bedingungen, sondern auch bei den Normalklassen hinsichtlich des Tarifschemas, der Klassifikation und schließlich auch der Einheitssätze, anzustreben.

Auf die Erstellung brauchbarer direkter Tarife ist für möglichst alle Verkehrsbeziehungen Bedacht zu nehmen.

Hinsichtlich der materiellen Tarifgestaltung ist besonders auch in Rücksicht auf die Ausnahmetarife die Bestimmung der gleichmäßigen Behandlung der Transporte des einen Staates mit denen des anderen, wie sie in Artikel 15 des deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrags vereinbart worden ist, aufrecht zu erhalten, weiter auszubauen und durch andere geeignete Abmachungen zu ergänzen.

Zum Zwecke der Herbeiführung einer Übereinstimmung der bestehenden Tarife mit diesen Grundsätzen, sowie einer gleichmäßigen Fortbildung des Tarifwesens empfiehlt sich eine ständige enge Verbindung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen unter Zuziehung von Vertretern der Verkehrsinteressenten nach dem Vorbilde des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

Die Frage wurde sodann im Kreise der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine weiterbehandelt; es beteiligten sich an den Arbeiten außer dem Verfasser dieser Zeilen der frühere österreichische Minister *von Wittek* und der ungarische Staatsbahndirektor *Zeller*. Es kam zu einer völlig einmütigen Stellungnahme, welche in einem Beschlusse der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine auf der Budapester Konferenz vom 11. Dezember 1916 Ausdruck fand.

Alle diese Arbeiten sind zwar durch den Ausgang des Krieges überholt, bieten jedoch auch für die Zukunft wertvolles Material.

NACHKRIEGSZEIT

Das Kriegsende und die sich daran anschließenden Folgeerscheinungen führten zu schweren Eingriffen in das Verkehrsleben und gaben der Handelskammer unausgesetzt zum Eintreten Anlaß. Dank dem Entgegenkommen der Eisenbahndirektion Breslau gelang es, in verständnisvollem Zusammenarbeiten mit ihr trotz der Ungunst der Verhältnisse so manche Erschwerung zu überwinden. Vor allem bedeutungsvoll war der Neuaufbau des *Gütertarifwesens*, der angesichts der veränderten Verhältnisse, vor allem auch nach dem Übergang der Bahnen auf das Reich, erforderlich wurde. Der neue Gütertarif wird durch eine weitgehende Vereinfachung und durch die allgemeine Durchführung des Grundsatzes der *Staffeltarife* gekennzeichnet. Die Handelskammer begrüßte den neuen Tarif, sprach sich vor allem für Beibehaltung des Systems der Staffeltarife aus und hielt nebenher eine Ergänzung durch Ausnahmetarife in dringenden Bedarfsfällen, durch Gewährung von Maßnahmen, wie der Reexpedition, und durch Erstellung von Wasserumschlagtarifen für erforderlich.*) Vor allem aber warnte die Handelskammer vor einer Überspannung der Eisenbahntarife, die eine das gesamte Wirtschaftsleben bedrohende Höhe angenommen hatten.

Die Mitarbeit an der weiteren Entwicklung des Eisenbahn-, insbesondere auch des Gütertarifwesens wird für die Kammer auch weiterhin eine der

*) Siehe den Aufsatz des Verfassers in der „Ostdeutschen Wirtschaftszeitung“ 1923, S. 113, Nr. 11/12.

wichtigsten Aufgaben bleiben; denn mehr als je ist bei den gegenwärtigen Verhältnissen mögliche Erleichterung des Verkehrs eine der Hauptvoraussetzungen für den Wiederaufbau unserer Wirtschaft und muß trotz der von dem Reiche gegenüber dem Auslande übernommenen Verpflichtungen in deren Rahmen mit allen Kräften verfolgt werden.

Schiffahrt.*)

Seit ihrem Bestehen hat die Kammer die Schiffbarmachung der Oder als eine Lebensfrage für Handel und Industrie Breslaus und ganz Schlesiens erkannt. Sie erhoffte davon nicht allein die nachhaltigste Befruchtung des gesamten Verkehrslebens, sondern auch eine günstige Rückwirkung auf die Eisenbahnpolitik. Sie hat als eine ihrer ersten Handlungen eine Vorstellung an die Staatsregierung wegen Regulierung der Oder gerichtet und ist nicht müde geworden, ungeachtet aller Ablehnungen und Schwierigkeiten immer wieder von neuem die Staatsregierung und das Abgeordnetenhaus mit Anträgen zu bestürmen, bis sie zu einem Erfolge führten.

REGULIERUNG
DER ODER

Die Regulierung der Oder wurde von Regierung und Parlament als ein im Interesse des Staats und der Landeswohlfahrt begründetes dringendes Bedürfnis anerkannt, und die zweite Kammer richtete bereits im Jahre 1850 im Verfolge einer Petition der Handelskammer an die Regierung das Ersuchen, wegen Beschaffung der zur Ausführung erforderlichen Mittel baldtunlichst eine geeignete Vorlage zu machen. Die Regierung hatte wohl guten Willen und nahm auch die Arbeiten zur Beseitigung der Wehre (z. B. bei Beuthen a. O.) und zur Regulierung bald in Angriff, doch wollten diese nicht fortschreiten. Zum Teil fehlte es an Geld, vor allem aber mangelte es an einem festen Plane und der Einheitlichkeit in der Ausführung, und das, was geschah, bedeutete nicht viel mehr, als Experimente. Trotz aller Verbesserungen an einzelnen Stellen

*) Unter Benutzung der Abhandlungen des Verfassers: „Die wirtschaftliche Bedeutung der Oderwasserstraße“ in der Zeitschrift Weltverkehr 1911, Heft 6, und „Die Oder in ihrer gegenwärtigen und künftigen Bedeutung für das Wirtschaftsleben Schlesiens, Zeitschrift „Oberschlesien“ 1912, Heft 6.

verschlechterten sich daher die Verhältnisse des gesamten Oderverkehrs durch Uferabbrüche, Sandbänke und andere Schifffahrtshindernisse mehr und mehr, und der Verkehr war in ständigem Rückgange begriffen. Waren noch im Jahre 1841 mit den damals üblichen 60 t-Kähnen im Breslauer Unterwasser annähernd 100 000 t bewältigt worden, so sank der Verkehr bis Anfang der 70er Jahre auf etwa den zehnten Teil, war mithin gegenüber dem Bahnverkehr völlig bedeutungslos und machte nur einen geringen Teil selbst des Breslauer Achsverkehrs aus. Die Handelskammer war bei dieser Sachlage der Auffassung, daß die seit 1819 für die Oder ausgegebenen 9 Millionen Mark zum großen Teil zwecklos verwendet seien, während sich bei planmäßiger Verwendung mit dieser Summe die Durchführung des gesamten Projektes hätte sicherstellen lassen. „Wird das bisherige System weiter beibehalten, nach Maßgabe der verfügbaren Mittel fortzubauen, so dürfen wir eine wirkliche Besserung um so weniger erwarten, als bekanntlich für die Oder weit weniger Mittel verfügbar zu sein pflegen, als für den Rhein.“ Man verzweifelte schließlich fast an der Möglichkeit der Ausführung des Werkes durch den Staat und suchte zeitweise nach anderen Lösungen.

So erwog die Handelskammer Ende der 50er Jahre den Gedanken, den Plan selbst in die Hand zu nehmen. „Wir haben eine Zeitlang daran gedacht, durch eine energische Selbstbetätigung im Zahlen die vielfach begehrte größere Selbständigkeit im Verwalten unserer Angelegenheiten würdig zu verdienen“ (Jahresbericht für 1858). Weiter wurde geplant, einer zu bildenden Gesellschaft für die Zeit von 80 Jahren das Gebiet des Oderstroms mietweise übertragen zu lassen zwecks Regulierung, Anlage von Häfen, Umschlagstellen usw. Solche Gedanken mußten aber — abgesehen von anderen Bedenken — schon daran scheitern, daß die wirtschaftlichen Erfolge des Unternehmens von dem Verhalten der Eisenbahnverwaltungen bei der Herstellung von Anschlußgleisen und der Bildung der Frachten abhängig waren, auf die lediglich dem Staate ein Einfluß zustand. Aus diesem Grunde blieben auch die Bestrebungen des 1861 gegründeten Oder-Vereins, das Projekt auszuführen, ergebnislos. Die Handelskammer glaubte jetzt, daß das Problem nur dadurch gelöst werden könne, wenn von Staats wegen eine besondere Zentralstelle eingesetzt würde, die das Werk nach einem einheitlichen Plan rasch zu Ende führte. Sie sprach den Gedanken wiederholt in Eingaben und Petitionen im Anfang der 60er Jahre aus und veranlaßte entsprechende Anträge im Abgeordnetenhouse. Es war bedeutungs-

voll, als es gelang, den Provinziallandtag im Jahre 1864 zu bestimmen, der Staatsregierung 1½ Millionen Mark aus Mitteln der Provinz behufs Regulierung der Oder von Ratibor bis Schwedt unter der Bedingung anzubieten, daß die Regulierung nach einem einheitlichen Projekte durch eine Zentralstelle bewirkt und wenigstens binnen 10 Jahren beendet würde.

Die Staatsregierung ging hierauf nicht ein, legte jedoch im Jahre 1867 eine Denkschrift vor, in der ihre Absichten im einzelnen dargelegt wurden. Eine Kanalisierung werde nicht beabsichtigt, es solle vielmehr an dem System der Regulierung festgehalten werden, und zwar auf der Strecke von Breslau bis Schwedt; die Arbeiten würden etwa 18 Jahre erfordern. Die Handelskammer petitionierte darauf in Gemeinschaft mit dem Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt und den sonstigen beteiligten Kreisen des Odergebietes wiederholt um Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus Staatsfonds zu einer energischen und schleunigen Ausführung des Oderregulierungswerkes und gelangte jetzt endlich zum Ziele. Es wurden größere Mittel bereitgestellt, und im Jahre 1874 wurde die Oderstrombauverwaltung eingesetzt, der im Jahre 1880 die Oderstromkommission beigegeben wurde.

Jetzt nahmen die Arbeiten lebhaften Fortgang, und die Regierung gab in einer Denkschrift vom Jahre 1879 nähere Auskunft über ihre Absichten. Für das Jahr 1885 wurde mit dem Abschluß der Regulierung von der Neissemündung bis Schwedt gerechnet, die den Fahrzeugen bei niedrigstem Wasserstande eine gleichmäßige Ladefähigkeit von 1 m sichern sollte. Die Handelskammer konnte jetzt ständig über die günstigen Ergebnisse der Arbeiten berichten, und die Oderschiffahrtskommission erkannte im Jahre 1885 dankbar an, *daß die Oderstrombauverwaltung die ihr gestellte Aufgabe auf das Befriedigendste gelöst habe*. Gleichzeitig wurde die lange angestrebte direkte Verbindung zwischen der Oderwasserstraße und der Eisenbahn bei Pöpelwitz und bei dem Rechte-Oder-Ufer-Bahnhof angelegt. Welche Erfolge alle diese Verbesserungen hatten, geht daraus hervor, daß der Breslauer Oderverkehr vom Jahre 1880 an, in dem zuerst eine einigermaßen brauchbare Statistik aufgestellt wurde, von 125 000 t auf 475 500 t im Jahre 1885 und 1 290 000 t im Jahre 1890 stieg; unter der Einwirkung der weiteren Verbesserungen hob sich weiter der Verkehr auf 2 Millionen t im Jahre 1900, 4½ Millionen t im Jahre 1910 und rund 5½ Millionen t im Jahre 1913.

Diese Verbesserungen der Oder bezogen sich lediglich auf die Strecke von der Neisse=Mündung bezw. Breslau bis Schwedt, nicht aber auch auf die obere Oder bis Cosel, auf deren gleichmäßige Instandsetzung von der Handelskammer, wie von der ganzen Provinz, im Interesse einer vollen Nutzbarmachung der Oder für den oberschlesischen Industriebezirk der allergrößte Wert gelegt wurde; die Regierung war der Auffassung, daß auf dieser Strecke entweder Kanalisierung oder Anlegung eines Lateral=Kanals, der bis Breslau in Aussicht genommen wurde, in Frage komme. Ebenso fehlte es an einer gleichwertigen Verbindung mit Berlin; denn der alte Friedrich=Wilhelm=Kanal war nur auf sogenannte Finow=Fahrzeuge eingerichtet, während das maßgebende Fahrzeug auf der Oder das 55 m lange und 8 m breite sogenannte 400 t = Schiff wurde. Im Jahre 1877 legte die Regierung eine Denkschrift über die im Preußischen Staate bestehenden Wasserstraßen, deren Verbesserung und Vermehrung dem Landtage vor. In dieser war zwar die Schaffung einer Verbindung der mittleren Oder mit Berlin in Aussicht genommen, hinsichtlich der oberen Oder hieß es jedoch, daß die Frage mit der in Österreich betriebenen des Donau=Oder=Kanals in engster Verbindung stehe, über den man noch nichts sicheres wisse, und daß mit Rücksicht darauf zunächst über die gesamte Vorlage der Großschiffahrtsverbindung nach Oberschlesien noch kein Urteil abgegeben werden könne. Die Handelskammer wandte sich dagegen, daß die Frage der Herstellung der Wasserstraße nach Oberschlesien sozusagen als Projekt zweiten Ranges behandelt werde, und forderte die Ausführung der Verbesserung der oberen Oder bezw. des Ober=Oder=Kanals in erster Linie.

Der unmittelbar bevorstehende Abschluß der Regulierungsarbeiten auf der unteren Oder ließ die Handelskammer die Frage im Jahre 1884 wieder aufnehmen. Sie forderte einmal eine leistungsfähige Wasserstraße zwischen der mittleren Oder bei Fürstenberg und der oberen Spree und zum anderen die Schiffbarmachung des oberen Teils der Oder zunächst bis Cosel durch Einbau von Nadelwehren. Dahingehende Anträge wurden auch im preußischen Abgeordnetenhaus gestellt. Die Verhandlungen in der Kommission des Abgeordnetenhauses zeigten jedoch, daß man dort die Bedürfnisse des Verkehrs hinsichtlich der Abmessungen, die den neuen Wasserstraßen zu geben seien, völlig verkannte. Die Oderschiffahrtskommission beschäftigte

sich im Jahre 1885 eingehend mit der Frage und sprach ihr Bedauern darüber aus, daß das Abgeordnetenhaus geglaubt hatte, der Staatsregierung empfehlen zu sollen, die Verbindung der mittleren Oder mit der Spree bei Berlin in den Abmessungen des Friedrich=Wilhelm=Kanals herzustellen und die Oder oberhalb der Neissemündung aufwärts bis Cosel nur in gleicher Weise wie unterhalb zu regulieren. Sie gab ihr Urteil dahin ab, daß die Wasser=verbindung der mittleren Oder mit der Spree bei Berlin für Schiffe mit größerer Breite hergestellt und eine Schiffbarmachung der oberen Oder auf anderem Wege, als durch bloße Bühnenregulierung (in der bisherigen Weise) gesucht werden müsse, wenn der glückliche Abschluß der Regulierung vollen Nutzen für das Land bringen solle.

Erst in Verbindung mit dem Dortmund=Ems=Kanal, der eine wesentliche Beeinträchtigung Oberschlesiens befürchten ließ, gelang es, in den Kanalgesetzen vom Jahre 1886 und 1888, die die „Herstellung einer nutzbaren Wasserstraße von Oberschlesien nach Berlin“ enthielten, zum Ziele zu kommen. Diese Gesetze wurden von der Handelskammer als *ein für die ganze Provinz überaus wichtiges Ereignis* auf das Dankbarste begrüßt. Die Oder oberhalb der Neissemündung sollte danach 12 Staustufen erhalten, und die Schleusen sollten für den Verkehr der 55 m langen und 8 m breiten sogenannten 400 t=Kähne eingerichtet werden. Gleiche Abmessungen waren dem Oder=Spree=Kanal zugedacht, der 8 bzw. 9 Schleusen von Fürstenberg bis Berlin erhielt. Eine entsprechende Ausgestaltung der Wasserstraße und ihrer Schleuseneinrichtungen von der Neissemündung bis in das Breslauer Unterwasser (je eine in Brieg und Ohlau und 2 in Breslau) war unabweisbar.

BRESLAUER
SCHIFFFAHRTS=
STRASSE

Auf größere Schwierigkeiten stieß die Durchführung der neuen SchiffsstraÙe bei Breslau. Die Regierung legte 1886 zwei Projekte vor. Nach dem einen sollte die GroßschiffsstraÙe durch Breslau durchgeführt werden, wobei die Nordoder dem durchgehenden ober-schlesischen Verkehr, die Südoder dem Breslauer Verkehr vorbehalten bleiben sollte. Nach dem zweiten Projekt sollte ein Umgehungskanal angelegt werden. Die Handelskammer legte auf die Durchführung der Wasserstraße durch Breslau den allergrößten Wert und befürchtete von dem Umgehungskanal in der geplanten Form eine Ausschaltung Breslaus von dem großen durchgehenden Verkehr. Der Magistrat stellte sich auf den gleichen Standpunkt und erklärte sich auch zu größeren finanziellen Opfern bereit. Die Frage kam

jedoch nicht vom Fleck, zumal die Vertreter der Schifffahrt aus betriebs-
technischen Rücksichten dem Umgehungskanal den Vorzug gaben. Die
Frage wurde schließlich durch eine Erklärung der Regierung bei den Ver-
handlungen im Jahre 1889 zur Entscheidung gebracht, wonach ein unmittel-
barer Verkehr zwischen der Stadt und der neuen Wasserstraße nicht möglich
sei. Jetzt erklärte sich die Handelskammer mit dem Projekt eines Umgehungs-
kanals, das inzwischen in manchen Punkten abgeändert worden war und den
erhobenen Einwendungen Rechnung trug, einverstanden, besonders nachdem
die Regierung die Erklärung abgegeben hatte, daß der Weg durch die Stadt
nach Bedarf weiter verbessert werden würde, und es kam zwischen der
Stadt und dem Staat eine Einigung auf dieser Grundlage zustande. Die
Pläne gelangten in den 90er Jahren endlich zur Durchführung.

Die kanalisierte obere Oder konnte dem Verkehr
im Jahre 1895, der Weg um Breslau im Jahre 1897 zur
Verfügung gestellt werden, nachdem der Oder-
Spree-Kanal bereits vorher fertiggestellt worden war.

BRESLAUER HAFEN

Hierdurch wurde zugleich die bereits seit Jahrzehnten erörterte Frage
der Anlage eines Liegehafens bzw. eines Handelshafens in Breslau ihrer
Lösung entgegengeführt. Schon im Jahre 1844 hatte sich zur Anlage von
Lagerplätzen für Eisenbahn- und Schifffahrtsgüter eine Hafenbaugesellschaft
gebildet, der zu diesem Zwecke das der Stadt gehörige, zwischen Lange
Gasse und Oder gegenüber der Füllert-Insel gelegene Terrain unentgeltlich
überwiesen wurde. Erst später tauchte die Forderung auf, die projektierten
Lagerplätze mit einem Winterhafen in Verbindung zu bringen, und so
entstand das erste eigentliche Hafen-Projekt. Die Ausführung kam jedoch
nicht zustande. Die Handelskammer trat unausgesetzt für die Anlage eines
Winterhafens ein, der den in Breslau überwinterten Schiffen die nötige
Sicherheit gewähren sollte, und richtete dieserhalb wiederholte Eingaben an
die Regierung. Diese erkannte die Verpflichtung dazu zwar an, doch wurden
die Verhandlungen dadurch kompliziert, daß der Winterhafen gleichzeitig
Handels- und Umschlagszwecken dienstbar gemacht werden sollte, eine
Aufgabe, deren Übernahme die Staatsregierung ablehnte.

Die in Aussicht stehende Vollendung der Oder-Regulierung in Ver-
bindung mit dem von dem Abgeordnetenhaus bei Beratung einer Petition
der Handelskammer an die Staatsregierung gerichteten Ersuchen, gemein-

schaftlich mit der Stadt Breslau zum Bau eines Hafens zu schreiten, brachte sodann die Verhandlungen im Jahre 1879 wieder in Fluß. Die Stadt erklärte sich — eine Beteiligung des Staates vorausgesetzt — grundsätzlich zur Anlage eines Hafens bereit, und es wurden eingehende Erörterungen über die zweckmäßigste Lösung angestellt. Die Handelskammer holte ein Gutachten des Sachverständigen Professor Schlichting ein, das alle in Frage kommenden Möglichkeiten erörterte und zu dem Ergebnis kam, daß von den fünf konkurrierenden Projekten (Terrain der Hafenbaugesellschaft, Zankholzwiese, Pöpelwitz, Kletschkau und Rosenthal) lediglich zwei in Frage kämen, das Pöpelwitzer und das Kletschkauer. Die Frage ruhte sodann wieder mehrere Jahre lang, da sie auf das Engste mit der Durchführung der Großschiffahrtsstraße durch Breslau zusammenhing; man glaubte, diese neue Wasserstraße mit Gleisanschlüssen und Lagerhäusern versehen zu können und in ihr auch hinreichend Raum für die Unterbringung der Fahrzeuge während des Winters zu finden. Nachdem das Projekt aufgegeben und die Entscheidung zugunsten des Umgehungskanals gefallen war, kam jetzt auch das Projekt des Handelshafens zur Erledigung. Die Entscheidung konnte jetzt lediglich zugunsten des *Kletschkauer* Projektes fallen, das alsbald in Angriff genommen wurde, und im Jahre 1901 konnte der Hafen dem Verkehr übergeben werden.

Stand schon der Ausbau der oberen Oder und des Oder=Spree=Kanals mit dem der westlichen Wasserstraßen, insbesondere des Dortmund=Ems=Kanals, in Verbindung, so hing um die Wende des Jahrhunderts der Fortgang der Verbesserung der schlesischen Wasserstraßen auf das Engste mit den westdeutschen Kanalprojekten, insbesondere dem des Mittelland=Kanals, zusammen. Dieses Bauwerk sollte eine Leistungsfähigkeit erhalten, die die der Oderwasserstraße weit überschritt, selbst wenn die hier angestrebte Mindestfahrwassertiefe von 1 m tatsächlich erreicht worden wäre. Zur Abwehr der hiervon zu befürchtenden Schädigungen des Wirtschaftslebens Schlesiens hatte die Handelskammer im Beginn des neuen Jahrhunderts schwere Kämpfe auszufechten. Führend war bei ihnen der damalige Erste Syndikus der Handelskammer Dr. Ing. *Gothein*. Gegenüber der Mittelland=Kanalvorlage vom Jahre 1898 erhob die Handelskammer eine Reihe von Forderungen im Interesse Schlesiens: auf Erhöhung des Wasserstandes der Oder unterhalb der Neissemündung bis Schwedt durch Nachregulierung und durch Anlage von Staubecken, notfalls durch Anlage eines Kanals

WEITERE VER-
BESSERUNGEN (IM
ZUSAMMENHANG
MIT DEM MITTEL-
LANDKANAL)

von Breslau über Liegnitz—Sommerfeld—Guben zum Anschluß an den Oder=Spree=Kanal und Fortführung des Kanals bis zur Elbe bei Torgau oder Mühlberg, Erhöhung der Leistungsfähigkeit der oberen Oder durch Anlegung von Schleppzugschleusen, des Oder=Spree=Kanals durch Anlegung von Doppelschleusen und Fortführung der Großschiffahrtsstraße über Cosel hinaus bis Kattowitz, schließlich eisenbahntarifarisches Maßnahmen, vor allem durch Erstellung von Umschlagtarifen.

Die Staatsregierung erklärte solche Forderungen zu einem gesetzgeberischen Vorgehen noch nicht für reif und einer eingehenden Prüfung für bedürftig; sie sah einige Probearbeiten vor und gab zunächst nur im Jahre 1899 eine Erklärung folgenden Inhalts ab:

„Die Staatsregierung wird, wenn der Gesetzesentwurf die verfassungsmäßige Genehmigung erhält, die Wasserstraße zwischen Oberschlesien und Berlin zu einer leistungsfähigeren auf Staatskosten ausbauen. Die dieserhalb eingeleiteten Ermittlungen haben als wahrscheinlich ergeben, daß es technisch durchführbar ist, durch Anlage von Stauweihern der nicht kanalisierten Oderstrecke auch in trockenen Zeiten eine Wassertiefe von 1,40 m zu verschaffen.“

Diese Zusicherungen wurden bei den Verhandlungen im Jahre 1901 wiederholt bekräftigt; es wurde erklärt, „daß die im Interesse der Provinz Schlesien mit ausdrücklicher Billigung Sr. Majestät des Königs gemachten Zusicherungen seitens der Staatsregierung selbstverständlich nach wie vor aufrechterhalten werden.“

Die nach dem Scheitern der ersten Vorlage im Jahre 1904 neueingebrachte Kanalvorlage brachte sodann die Kanalisierung der Oder von der Neissemündung bis Breslau (mit insgesamt 8 Staustufen, einschließlich der schon bestehenden bei Brieg und Ohlau), sah jedoch für die Oder unterhalb von Breslau lediglich Probebauten vor, darunter ein oder mehrere Staubecken. Die Handelskammer hielt die für den letzteren Zweck ausgeworfene Summe für unzulänglich und wandte sich gegen die Kanalisierung der Strecke von der Neissemündung bis Breslau; sie empfahl entweder Verringerung der Zahl der Staustufen oder am zweckmäßigsten Aufhöhung des Wasserstandes auf

dieser Strecke durch Nachregulierung und durch Zuschußwasser. Der Landtag machte sich diese Forderungen nicht zu eigen und verabschiedete das Gesetz in der vorgelegten Fassung, nahm jedoch eine die Erklärungen der Staatsregierung vom Jahre 1899 und 1901 aufnehmende *Resolution* an, welche von allen beteiligten Stellen als gleich verbindlich wie ein Gesetz anerkannt wurde.

Die Wasserbauverwaltung studierte in den folgenden Jahren die Möglichkeiten der Verbesserung der Oder unterhalb von Breslau mit dem Ziele, eine Fahrwassertiefe von 1,40 m sicherzustellen, d. h. den 55 m langen und 8 m breiten sogenannten 400 t-Kähnen die ständige Befahrung des Stromes, wenn auch nicht mit voller, so doch mit zwei Drittel-Ladung zu gewährleisten. Die zweckmäßigste Lösung wurde schließlich neben einer Nachregulierung in der Anlage von Staubecken gefunden. Als geeignetste Stelle für die Anlage eines größeren Staubeckens erwies sich die Gegend bei *Ottmachau* an der *Glatzer Neisse*. Eine entsprechende Gesetzesvorlage wurde im Jahre 1913 dem Landtage unterbreitet und auch verabschiedet. Bei der weiteren Bearbeitung gelangte man zu der Auffassung, daß durch Vergrößerung des Staubeckens eine nutzbare Wassertiefe in der Oder von 1,70 m erzielt werden könne, welche den Schiffen das ganze Jahr hindurch volle Ladung ermöglichen würde. Die Ausführung der durch das Gesetz vom Jahre 1913 vorgeschriebenen Arbeiten wurde schließlich durch den Krieg unterbrochen.

Neben der Lösung dieser Probleme waren die Verbesserungen der anderen Teile der Oderwasserstraße einhergegangen. Entsprechend den von der Handelskammer bereits gelegentlich der Kanalvorlage von 1899 gestellten Forderungen war die Oder oberhalb der Neißemündung weiter verbessert und in ihrer Leistungsfähigkeit vor allem durch den Ausbau des *Coseler Hafens* und durch Errichtung von *Doppelschleusen* erhöht worden; weiterhin wurden allenthalben im Laufe der Oder oberhalb Breslaus *Schleppzugschleusen* mit einer Länge von 180 m angelegt. Auch der *Oder-Spree-Kanal*, in dem sich eine Reihe von verkehrshemmenden Mängeln gezeigt hatte, wurde auf das unausgesetzte Drängen der Handelskammer hin wieder instand gesetzt und mit Doppelschleusen versehen. Die Erfüllung der Forderung auf Ausbau zweiter Schleusen mit einer nutzbaren Länge von 65 m wurde von der Staatsregierung auf spätere Zeiten verschoben.*)

*) Siehe die Abhandlungen des Verfassers: „Die Bedeutung der Schleusenabmessungen auf der Oder und den Märkischen Wasserstraßen“, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1908, Heft 6 und 1910, Heft 19.

Auch die Frage einer weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit der *Breslauer Wasserstraße*, die durch die Ausführung der Bauten auf der oberen Oder und die dadurch bedingte Verkehrssteigerung erfordert wurde, wurde ihrer Lösung entgegengeführt. Die anfänglichen, von der Handelskammer begrüßten Absichten der Durchführung der Großschiffahrtsstraße durch Breslau unter Benutzung der Nord=Oder wurde von der Staatsregierung fallen gelassen und durch das Projekt eines neuen zweiten Umgehungskanals ersetzt, der, bei Bartheln von der Oder abzweigend, dem Laufe des Schwarzwassers folgend und neben dem bisherigen Umgehungskanal weiterlaufend, neben diesem in die Stromoder einmünden sollte. Außerdem sollte zur Aufhöhung des Wasserspiegels im Breslauer Unterwasser bei Ransern ein neues Wehr eingebaut werden. Nach langen Verhandlungen konnte die Handelskammer im Jahre 1912 diesen Absichten beistimmen; sie empfahl nur Maßnahmen zum Zwecke einer möglichst glatten, sicheren Bewältigung des Verkehrs und der Fernhaltung von Störungen von dem Breslauer Schiffahrtsverkehr, vor allem durch Errichtung eines eisfesten Wehres und Erbauung einer zweiten Schleuse bei Ransern, sowie den weiteren Ausbau der Stadt=Oder im Bedarfsfalle.

DONAU=ODER=
KANAL

Gleichzeitig mit den Verhandlungen im Preußischen Landtage über die Mittelland=Kanalvorlage war es im Jahre 1901 im österreichischen Abgeordneten= hause gelungen, ein Gesetz zustande zu bringen, das den Bau eines Donau—Oder=Kanals mit einer Oder=Weichsel=Dniester=Verbindung vorsah.

ODER=ELBE=
KANAL
KLODNITZKANAL

Die von der Handelskammer gelegentlich der Verhandlungen vom Jahre 1899 gegebenen Anregungen wegen Ausführung eines von der Provinzial=verwaltung bearbeiteten Projektes eines Oder=Elbe=Kanals von Maltzsch nach Torgau oder Mühlberg und wegen Fortführung der Großschiffahrtsstraße über Cosel hinaus bis Kattowitz waren zurückgestellt worden; das Projekt eines Kanals längs der Oder zum Anschluß an den Oder=Spree=Kanal war in Rücksicht auf die Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder selbst fallen gelassen worden.

Der Frage der Anschlußfrachten der Eisenbahnen ist bereits im Abschnitt „Eisenbahn“ gedacht worden.

ABGABEN

Von den sonstigen Fragen des Schiffahrtsverkehrs, die die Handels= kammer vor dem Kriege beschäftigt haben, war neben der Frage der Regelung des Schleppbetriebes, die besonders im Jahre 1908 zu eingehenden Erörterungen Anlaß gab, und neben der Regelung des Schiffahrtsverkehrs durch Polizei=

verordnungen von besonderer Bedeutung die Frage der Abgabenerhebung auf den Wasserstraßen. Es handelte sich zunächst um die Schifffahrtsabgaben auf den kanalisierten Wasserstraßen, also der kanalisierten oberen Oder und den Märkischen Wasserstraßen. Die Handelskammer erreichte zwar nach langen Verhandlungen die Erhebung der Abgaben nach der tatsächlichen Ladung, anstatt der Ladefähigkeit der Fahrzeuge, vermochte jedoch mit ihren Bestrebungen auf Ermäßigung der Abgaben keinen wesentlichen Erfolg zu erzielen. Sodann tauchten die Pläne auf Einführung von Schifffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen auf. *) Wenn auch die Staatsregierung Schifffahrtsabgaben nur zum Zwecke der Ermöglichung einer weiteren Verbesserung der Wasserstraßen eingeführt wissen wollte, so hegte doch die Handelskammer die Befürchtung, daß solche mangels besonderer Kautelen einmal zu fiskalischen Zwecken ausgenutzt werden könnten, und verlangte die erforderlichen Sicherungen im Gesetz selbst. Die Kammer fand sich schließlich mit dem Gesetz ab, in der Erwartung, daß es nicht den Ausgangspunkt für neue Belastungen und Erschwerungen, sondern auch für die Oder einen neuen Zeitabschnitt einer durchgreifenden Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse bedeuten werde.

So war bis zum Kriegsausbruch viel für die schlesischen Wasserstraßen erreicht worden. Es waren Bauten geschaffen worden, die dem Verkehr zwar nicht während der ganzen Schifffahrtsperiode auch in Zeiten ungünstigen Wasserstandes einen vollkommen ungehemmten Verkehr sicherten, die aber in normalen Zeiten einen glatten Verkehr mit Berlin und Stettin ermöglichten und diesen denn auch bis zur Höhe von $5\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen bei Breslau im Jahre 1913 haben anwachsen lassen. Weiter waren Bauten in Vorbereitung und erschienen als gesichert, die ständig einen ungehemmten Verkehr gewährleisten sollten. Voll von Dank gegenüber der Staatsbauverwaltung, insbesondere der

*) Siehe die Abhandlungen des Verfassers: „Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erhebung von Schifffahrtsabgaben“, Breslau 1909, und „Zur Frage der Einführung von Schifffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen“, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1911, Heft 1.

Oderstrombaudirektion und der Stadt Breslau, und voll von Genugtuung über diese Erfolge, die zum großen Teil auf ihre eigenen Anregungen zurückzuführen waren, konnte die Handelskammer vor Kriegsausbruch auf alle diese Leistungen zurückblicken.

TÄTIGKEIT
WÄHREND
DES KRIEGES

Die Tätigkeit während des Krieges war vor allem der Aufrechterhaltung des Schiffahrtbetriebes und der möglichsten Nutzbarmachung der Wasserstraßen gewidmet. Daneben traten die Erörterungen über den weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes, insbesondere die Ausführung des Donau-Oder-Kanal-Projektes und der preußischen Anschlußstrecke mehr und mehr in den Vordergrund. Es wurde zu diesem Zwecke eine Arbeitsgemeinschaft der an dem Donau-Oder- und Donau-Elbe-Kanal beteiligten Kreise in Deutschland und Österreich begründet, die die Frage vor allem in Verbindung mit den deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbänden bearbeitete. Am 21. und 22. März 1917 wurde in Breslau eine Versammlung abgehalten, die folgende EntschlieÙung faÙte:

„Die in Breslau tagende, vom Deutsch=Österreichisch=Ungarischen Wirtschaftsverbände gemeinsam mit dem ArbeitsausschuÙ für den Donau-Oder=Elbe-Kanal einberufene Versammlung erachtet den Ausbau des Donau-Oder-Kanals mit Anschluß zur Elbe im militärischen, wirtschaftlichen und politischen Interesse für eine der dringendsten Aufgaben, um auch nach Friedensschluß die Einigung der im schweren Kampfe um ihr Dasein ringenden Völker immer fester zu gestalten.“

Unter dem gleichen Leitmotiv standen die Verhandlungen des Deutsch=Österreichisch=Ungarischen Wirtschaftsverbandes in München im Juni 1916 und in Hamburg im November 1917, bei denen der Verfasser dieser Zeilen Bericht erstattete*), und des Österreichischen Wasserstraßentages in Wien am 20. Juni 1917. Lebhaften Anteil nahm die Handelskammer auch an den Arbeiten einer Unterkommission des Arbeitsausschusses über die Wahl der Schleusenabmessungen im Jahre 1917 und des Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins am 22. Oktober 1917 in Budapest über die gleiche Frage, sowie über die Frage der Donau=Schiffahrtsakte. Die Handelskammer sah sich zur eingehendsten

*) Siehe Verhandlungen des Deutsch=Österreichisch=Ungarischen Wirtschaftsverbandes, Berlin 1916 und 1918; „Mitteilungen“ der Handelskammer Breslau 1917, Seite 149, sowie die Abhandlung des Verfassers: „Der Donau-Oder-Kanal“ in der Zeitschrift: Weltverkehr und Weltwirtschaft, November 1916.

Mitwirkung bei der Bearbeitung aller dieser Fragen um so mehr veranlaßt, als es galt, das Projekt eines Donau=Oder=Elbe=Kanals nicht gegenüber dem eines Donau=Main=Kanals in den Hintergrund drängen zu lassen. Sie begrüßte letzteres Projekt, hielt aber einen Donau=Oder=Elbe=Kanal für gleich bedeutungsvoll und vertrat den Standpunkt, daß der Donau=Oder=Elbe=Kanal den Vergleich mit anderen Projekten nicht zu scheuen brauche und von keinem anderen Projekte übertroffen werden könne in seiner Bedeutung als „die Wasserstraße Mitteleuropas“.

Nach dem Kriege wurde die Frage der Vollendung des Mittelland=Kanals durch Ausbau der Strecke Hannover=Elbe wieder aufgenommen. Die Handelskammer begrüßte dieses große nationale Werk, bei dessen Ausführung sie vor allem auf einen unmittelbaren Verkehr zwischen Westen und Osten Wert legte; das Gesetz wurde 1920 verabschiedet. Es hatte angesichts der vorher erwähnten Erklärungen der Staatsregierung und der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses von selbst die Wiederaufnahme der Frage der Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder zur Folge. Im Anschluß an das Gesetz, betreffend Vollendung des Mittelland=Kanals, und in untrennbarer Verbindung mit ihm wurde am 11. Juli 1921 der Gesetzentwurf, betreffend Verbesserung der Oderwasserstraße unterhalb von Breslau, eingebracht, der für den Ausbau der Oder über die im Gesetz vom Jahre 1913 bewilligten Beträge hinaus weitere Mittel bereitstellte zu dem Zwecke, das in dem genannten Gesetz gesteckte Ziel zu erweitern und die Normalfahrwassertiefe der Oder unterhalb von Breslau von 1,40 m auf 1,70 m zu erhöhen. Die Vorlage erlangte Gesetzeskraft. Alle diese Verpflichtungen gingen sodann nach Übernahme der Wasserstraßen durch das Reich auf das letztere über. Das Odergebiet hat somit einen durch nichts hinwegzudeuteln den gesetzlichen Anspruch darauf, daß nicht nur das Ottmachauer Staubecken, wie es in dem Gesetz vom Jahre 1913 beschlossen worden ist, ausgeführt wird, sondern daß darüber hinaus weitere Maßnahmen zu dem Zwecke getroffen werden, eine Normal-Mindestwassertiefe von 1,70 m zu gewährleisten. Die Provinz Schlesien insbesondere hat einen verbrieften Rechtsanspruch auf die Ausführung dieser Bauten zur Abwendung der sonst unabwendbaren katastrophalen Schädigung ihres Wirtschaftslebens und zum Ausgleich für die dem Westen durch den Mittelland=Kanal erwachsenden Vorteile.

NACHKRIEGSZEIT

Diese Forderung wurde in Gemeinschaft mit den anderen beteiligten Kreisen aus dem Odergebiet in einer Eingabe vom Jahre 1922 zur Geltung gebracht, an die sich eingehende Erörterungen mit den maßgebenden Stellen der Volksvertretung und der Regierung anschlossen. Der Ausführung stellten sich jedoch die denkbar größten Schwierigkeiten entgegen. Es galt, zunächst den Widerstand des Preußischen Landwirtschaftsministeriums zu überwinden. Dann aber war es die Finanzlage, die jede Aussicht auf Ausführung des Projektes zu nehmen schien. Von der Überzeugung durchdrungen, daß jetzt, wo die Vernachlässigung der Oder während des Krieges in Verbindung mit den Veränderungen im Quellgebiet sich bitter rächt, wo die Wasserstraßen angesichts der Lage der Eisenbahnen zu weit größerer Bedeutung als vordem berufen sind, die Fertigstellung des Werkes dringender notwendig ist, denn je, und als die Lebensfrage Schlesiens zu gelten hat, haben sich die maßgebenden Stellen: Provinzialverbände, Städte und Handelskammern, zusammengetan, um eine Lösung dieser Frage zu finden. Die Verhandlungen darüber sind noch nicht zum Abschluß gediehen.

Daneben verdienen die anderen Projekte eines weiteren Ausbaues des schlesischen Wasserstraßennetzes gerade unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen ernsteste Beachtung und jede nur mögliche Förderung. Die Handelskammer hat die Wiederaufnahme des Projektes eines Elbe-Oder-Kanals von Aufhult bis Torgau—Mühlberg durch die Handelskammer für die preußische Oberlausitz freudig begrüßt und beteiligt sich lebhaft an den Verhandlungen, die zunächst einer Einigung über die Linienführung dienen, und verfolgt auch die Frage der Fortführung der Großschiffahrtsstraße über Cosel hinaus in das Herz Oberschlesiens einerseits, nach Oderberg zum Anschluß an den Donau-Oder-Kanal andererseits mit lebhaftem Interesse. Eine direkte Einwirkung auf die Förderung des Donau-Oder-Kanals ist der Handelskammer allerdings nicht möglich; die Frage der Herstellung einer Anschlußverbindung von Cosel an den von der Tschecho-Slowakei aus geplanten Oder-Donau-Kanal bietet jedoch die Gelegenheit, die Ausführung dieses großen internationalen Werkes des Friedens fördern zu helfen.

Verwaltungstätigkeit der Handelskammer.

Die begutachtende, antragstellende und beratende Tätigkeit der Handelskammer in der Wahrung der Gesamtinteressen von Handel, Industrie und Schifffahrt, wie sie in dem vorangegangenen Abschnitt geschildert worden ist, macht von jeher den Hauptteil ihrer Arbeiten aus. In dem ersten Abschnitt sind die Bestrebungen der Handelskammer aus den 50er Jahren gewürdigt worden, die Möglichkeit einer Verwaltungstätigkeit großen Stils in der Schaffung und Unterhaltung von Einrichtungen im allgemeinen Verkehrsinteresse zu erlangen. Die Anträge sind damals fruchtlos geblieben, haben aber doch schließlich im Laufe der Zeit, besonders in dem Gesetze von 1897, zu einer Neugestaltung des Handelskammerwesens geführt, die, wenn auch unter ganz veränderten Verhältnissen, eine Verwaltungstätigkeit der gedachten Art ermöglicht, und es sind denn auch mehrfach solche Einrichtungen von der Handelskammer geschaffen und übernommen worden. Inzwischen ist durch Gesetz eine Reihe weiterer Verwaltungsaufgaben auf die Kammer übertragen worden, zu denen ein nicht minder großer Kreis aus eigenem Antriebe übernommen worden ist. *Die Verwaltungstätigkeit hat besonders im Laufe der letzten Jahre ständig zugenommen und dem Umfange nach die beratende Tätigkeit der Handelskammer wohl erreicht.*

Unter allen Aufgaben dieser Art steht von jeher die durch das Gesetz vorgeschriebene regelmäßige Erstattung und Drucklegung eines Jahresberichts über den Gang von Handel, Industrie und Schifffahrt an erster Stelle. Die Jahresberichte verfolgten ursprünglich vor allem zwei Ziele: einmal, der Geschäftswelt ein Bild von der Entwicklung des Geschäftsganges zu geben, zum anderen die Behörden und die Öffentlichkeit über die allgemeine Entwicklung von Handel und Industrie, die dabei gemachten Beobachtungen und Erfahrungen und die Beeinflussung durch Maßnahmen der Gesetzgebung und Verwaltung zu unterrichten. Mit der Ausgestaltung des Nachrichtendienstes hat die Bericht=

JAHRESBERICHTE

erstattung für die Geschäftswelt an Wert verloren, ist jedoch für die Behörden und die Öffentlichkeit von Bedeutung geblieben und schließlich einer engen Verbindung zwischen der Handelskammer und allen Kreisen der Kaufmannschaft durch eingehende Mitteilungen über ihre Arbeiten dienstbar gemacht worden. Die Handelskammer hat der Aufgabe von jeher besondere Sorgfalt zugewendet. Sie hat sich nicht darauf beschränkt, Berichte über den Gang des Geschäfts in einzelnen Zweigen zu bringen, sondern sich die Aufgabe gestellt, den Gang der gesamten Entwicklung im Zusammenhange und die Einwirkungen der Gesetzgebung und Verwaltung darauf zu würdigen und schließlich über ihre eigenen Arbeiten eingehend Bericht zu erstatten. Die Jahresberichte, die bis zum Kriege jedesmal in dem Umfange eines starken Buches erschienen, sind nicht nur ein Dokument der Wirksamkeit der Handelskammer, sondern zugleich eine unerschöpfliche Fundgrube für wissenschaftliche Zwecke, zumal sie auch statistische Nachweisungen, z. B. über Kurse und Preise, sowie über die Verkehrsgestaltung enthalten, die von der Handelskammer beschafft worden sind. Während des Krieges mußte die Herausgabe von Jahresberichten eingestellt werden. Nach dem Kriege wurde sie wieder aufgenommen, doch erwiesen sich angesichts der gesamten Verhältnisse wesentliche Änderungen als notwendig. Es wurde nach möglicher Knappheit und Beschränkung auf das Wesentliche gestrebt, und es konnte von der Berichterstattung über die Arbeiten der Kammer abgesehen werden. Sodann erwies es sich als zweckmäßig, die Berichterstattung nicht allein auf das geschäftliche Leben des engeren Bezirkes der Breslauer Handelskammer zu beschränken, sondern auf weitere Teile der Provinz auszudehnen, um den beteiligten Kreisen das Material so bequem als möglich darzubieten und einen Überblick über die wirtschaftlichen Verhältnisse in der durch vielfache Beziehungen miteinander verknüpften Provinz zu geben. Es gelang, dieses Ziel dadurch zu erreichen, daß sich sämtliche Handelskammern der Provinz Niederschlesien mit der Breslauer Handelskammer seit 1922 zur Herausgabe gemeinschaftlicher Jahresberichte zusammenschlossen. Hatten die Jahresberichte der Breslauer Kammer in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens, als die Handelskammerorganisation in den anderen Teilen der Provinz noch nicht vollständig durchgebildet war, sich nicht allein auf die Darstellung der Verhältnisse in dem Breslauer Bezirk beschränkt, sondern die ganze Provinz mit umfaßt, so wurde dieses Ziel jetzt wenigstens wieder für die Provinz Niederschlesien erreicht.

Bereits von ihrer Errichtung an bestand neben der fortlaufenden Berichterstattung über ihre Tätigkeit im Rahmen des Jahresberichts das Bedürfnis nach laufender Unterrichtung der Öffentlichkeit über ihre Arbeiten. Zu diesem Zwecke gab die Kammer in den ersten Jahrzehnten nach Bedarf vervielfältigte Berichte heraus, die vor allem der Presse zugeleitet und durch diese zur Kenntnis der weitesten Kreise, insbesondere der Kaufmannschaft, gebracht wurden. Das Material schwoll im Laufe der Jahre mit der Zunahme der Arbeiten der Kammer derart an, daß eine regelmäßige Veröffentlichung erforderlich wurde. Die Handelskammer entschloß sich daher im Jahre 1898 zur Herausgabe einer eigenen monatlichen Zeitschrift, der „Mitteilungen der Handelskammer Breslau“, die an erster Stelle über die Arbeiten der Kammer, sodann auch gelegentlich über wichtigere Vorgänge auf dem Gebiete der Gesetzgebung und Verwaltung berichteten und sämtlichen zur Handelskammerorganisation gehörigen Firmen, den Behörden und sonstigen interessierten Stellen unentgeltlich zugestellt wurden. Im Jahre 1921 wurde das Mitteilungsblatt mit den gleichartigen Organen der anderen Handelskammern der Provinz Niederschlesien vereinigt und gleichzeitig Organ einer Reihe wirtschaftlicher Verbände; im Laufe desselben Jahres wurde zur Herausgabe von 2 Heften im Laufe eines jeden Monats übergegangen. Der Gang der Verhältnisse nötigte im Jahre 1922 dazu, die Verbindung mit der Kaufmannschaft so eng als möglich zu gestalten und ihr nicht allein die Kenntnis der Wirksamkeit der Handelskammer, sondern auch des in schnellem Flusse befindlichen, völlig unübersehbaren Gesetzgebungsstoffes, sowie der ausländischen Handelsverhältnisse zu vermitteln. Zu diesem Zwecke wurde das Mitteilungsblatt in eine regelrechte, wöchentlich erscheinende Zeitschrift, die „Ostdeutsche Wirtschaftszeitung“ umgewandelt, an der außer der Breslauer Kammer auch die Handelskammern Görlitz, Hirschberg, Liegnitz und Sagan beteiligt sind, sowie die Breslauer Messe A.=G., deren bisher monatlich herausgegebenes Organ, die „Breslauer Messe=Zeitung“, mit der „O. W. Z.“ verschmolzen wurde. (Die „Breslauer Messe=Zeitung“ lebt übrigens noch fort in Gestalt der so bezeichneten Sonderausgaben der „O. W. Z.“, die in zwei bis drei Nummern anlässlich jeder der drei jährlichen Breslauer Messen erscheinen.) Nach zeitgemäßen journalistischen Grundsätzen geleitet, hat die „Ostdeutsche Wirtschaftszeitung“ die ihr gestellte Aufgabe voll erfüllt und sich durch die Schnelligkeit des Nachrichtendienstes, sowie die Zuverlässigkeit

und Gediegenheit ihres Inhalts berechtigtes Ansehen erworben. Sie ist nicht nur ein unentbehrliches Bindeglied zwischen den Handelskammern und den angeschlossenen Firmen, sondern zugleich eine weit über die Grenzen der beteiligten Kreise von Handel und Industrie hinaus beliebte und viel benutzte Informationsquelle für die verschiedensten Fragen der Gesetzgebung, der Verwaltung und der Entwicklung des Handelsverkehrs im In- und Auslande geworden.

INDUSTRIE-
UND HANDELS-
ADRESSBUCH

Von sonstigen Veröffentlichungen ist vor allem das im Laufe des Jahres 1924 zum ersten Mal erscheinende Amtliche Industrie- und Handels-Adressbuch für die Provinz Niederschlesien zu erwähnen. Der überstürzte Gang der wirtschaftlichen Verhältnisse in der gegenwärtigen Zeit und die unausgesetzten Änderungen in dem Bestande der Firmen ließen das Bedürfnis nach einem zuverlässigen Verzeichnis der Firmen nebst Bezugsquellennachweis nicht nur in dem Breslauer Bezirk, sondern in der ganzen Provinz Niederschlesien immer stärker hervortreten. Der Gedanke beschäftigte die Kammer bereits im Jahre 1917 bei den Erörterungen über die Begründung der Breslauer Messe, mußte damals jedoch angesichts der Zeitverhältnisse zurückgestellt und konnte erst im Laufe dieses Jahres seiner Durchführung entgegengeführt werden. Es gelang der Handelskammer im Verein mit den anderen Kammern der Provinz Niederschlesien, einen angesehenen Fachverlag für die Herausgabe des Werkes zu gewinnen. Das Werk, das regelmäßig erscheinen soll, wird außer einem Behördenteil und Mitteilungen über sonstige für Handel und Industrie bedeutungsvolle Einrichtungen ein nach Orten geordnetes alphabetisches Verzeichnis sämtlicher eingetragenen Firmen mit Angabe des Fernsprechers, der Postscheck-Nummer usw. und ein weiteres Verzeichnis der Firmen, nach Branchen geordnet, enthalten, mithin zugleich als Bezugsquellenregister dienen; es verspricht, ein wirksames Werbemittel für die schlesische Wirtschaft zu werden. Projekte zur Herausgabe anderer, ähnlichen Zwecken dienender Werke sind im Gange.

Diese von der Handelskammer durchgeführten und veranlaßten Veröffentlichungen sind nicht nur für Behörden und Kaufmannschaft, sondern für die weiteste Öffentlichkeit bestimmt. Die übrige Verwaltungstätigkeit der Handelskammer liegt vor allem auf dem Gebiete des Zusammenarbeitens mit Behörden der verschiedensten Art, in Diensten, die der gesamten

Kaufmannschaft oder einzelnen Teilen geleistet werden, und schließlich in besonderen Einrichtungen, die im Interesse der gesamten Kaufmannschaft oder einzelner Teile geschaffen und unterhalten werden. Dazu sind in der Kriegs- und Nachkriegszeit weitere Arbeiten hinzugetreten, welche an sich außerhalb des Aufgabenkreises der Handelskammer liegen und von ihr lediglich aus Pflichtgefühl gegenüber der Allgemeinheit übernommen worden sind.

Soweit es sich bei dem Zusammenarbeiten mit anderen Behörden um Begutachtung irgendwelcher Maßnahmen handelt, ist der Arbeiten der Kammer bereits in dem vorangegangenen Abschnitt gedacht worden. Ihre Tätigkeit auf diesem Gebiet umfaßt aber auch eine ausgedehnte Auskunfterteilung, die unter den Begriff der Verwaltungstätigkeit fällt.

Zu erwähnen sind die Äußerungen auf Befragen von Behörden über persönliche und sachliche Verhältnisse aller Art, mag es sich z. B. um die Eignung von Mitgliedern der Kaufmannschaft für irgend ein öffentliches Amt oder eine Vertrauensstellung oder -tätigkeit, um die Bestellung von Sachverständigen und Konkursverwaltern handeln oder um Verhältnisse der Firmen in Sachen der Stundung von Frachten, Zöllen und Steuern, der Übertragung von Lieferungen an Behörden, der Erteilung des amtlichen Frachtbriefstempels für den Druck von Frachtbriefen, der Zulassung zum Handel in gewissen Artikeln oder z. B. um Auskünfte über Preise und Kurse, über Fragen des gewerblichen Rechtsschutzes oder der Zwangsbewirtschaftung von Räumen u. a. m. Die Tätigkeit der Handelskammer auf diesem Gebiete wird wohl von allen Behörden in sehr großem Umfange in Anspruch genommen. Als regelmäßige Arbeiten kommen u. a. folgende in Betracht:

AUSKUNFTS-
TÄTIGKEIT
GEGENÜBER
BEHÖRDEN

Erstattung von allgemeinen und besonderen Berichten über die allgemeine Wirtschaftslage und die in einzelnen Zweigen: Gegenwärtig wird vor allem verschiedenen Behörden ein Monatsbericht über den Gang in bestimmten, für Breslau besonders wichtigen Geschäftszweigen erstattet.

WIRTSCHAFTS-
BERICHTE

Mitwirkung bei der Führung der Handelsregister: Die Handelskammer hatte unmittelbar nach ihrer Errichtung die bis dahin der Korporation obliegende Aufgabe der Entgegennahme, Aufbewahrung und

HANDELS-
REGISTER

Bekanntgabe der Bekundungen über Rechtsverhältnisse des Handelsstandes, wie Sozietätsverhältnisse und Handlungsvollmachten, übernommen, ohne daß eine gesetzliche Grundlage bestanden hätte. Diese Aufgabe ist nach Erlaß des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches auf die ordentlichen Gerichte übergegangen. Die Handelskammer hat in Rücksicht auf die ihr anvertrauten Obliegenheiten ein lebhaftes Interesse an Sicherheit und Klarheit, sowie Publizität der Rechtsverhältnisse der Firmen und ist daher den wiederholten Ersuchen der zuständigen Ministerien um Mitwirkung bei der Führung der Handelsregister gern nachgekommen. Eine dahingehende Verpflichtung ist den Handelskammern später durch das Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit auferlegt worden. Die Feststellung der Firmen, die eintragungspflichtig sind, die Bekämpfung irreführender Firmenbezeichnungen und die Bereinigung des Handelsregisters durch Ausmerzung von erloschenen Firmen haben der Handelskammer besonders in den letzten Jahren mit ihren vielfachen Änderungen in dem geschäftlichen Leben eine überaus mühevollere Arbeit bereitet.

HANDELS-
GEBRÄUCHE

Erstattung von Gutachten in Rechtsstreitigkeiten und in Ermittlungs- und Strafverfahren an Gerichte, Staatsanwaltschaften und deren Hilfsorgane, sowie Preisprüfungsstellen: Neben der Beratung der Preisprüfungsstellen in Sachen des angemessenen Preises, Wuchers und Kettenhandels ist auf diesem Gebiete als besonders wichtig und umfangreich die Erstattung von Gutachten über Handelsgebräuche hervorzuheben, die in früheren Zeiten die Vorgängerin des geschriebenen Rechtes gewesen sind und auch jetzt noch nicht nur für die Handhabung, sondern auch die weitere Fortbildung des Rechts größte Bedeutung haben. In Würdigung der Wichtigkeit, welche der Feststellung und Sammlung von Handelsgebräuchen zur Regelung des geschäftlichen Verkehrs nicht minder, wie wegen ihrer Eigenschaft als rechtsbildender Faktor für die künftige Ausgestaltung des Handelsrechts beizumessen ist, hat die Kammer sich stets gern dieser Aufgabe unterzogen. Sie pflegt dabei mit größter Sorgfalt und Peinlichkeit zu verfahren und jedesmal vor Abgabe von Gutachten umfangreiche Ermittlungen zu veranstalten. Welche Anforderungen diese Tätigkeit an die Handelskammer stellt, geht daraus hervor, daß alljährlich im Durchschnitt mehrere hundert Auskünfte an Gerichte zu erstatten sind.

Wenn auch die Handelsgebräuche entsprechend dem stetigen Fluß der Verhältnisse unausgesetzten Veränderungen unterliegen, so erwies

es sich doch in den verhältnismäßig stetigen Jahrzehnten vor dem Kriege als wertvoll, den gesamten von der Handelskammer ermittelten Stoff den Gerichten sowohl wie der Kaufmannschaft zusammenfassend zugänglich zu machen. In dieser Erwägung beauftragte die Handelskammer anlässlich ihres 50 jährigen Bestehens vor 25 Jahren ihren damaligen juristischen Syndikus Dr. Riesenfeld mit der Sammlung, Sichtung, Nachprüfung und Herausgabe der von der Handelskammer in den vorangegangenen zwei Jahrzehnten erstatteten Gutachten. Das Werk „Breslauer Handelsgebräuche, Gutachten der Handelskammer zu Breslau über Gewohnheiten und Gebräuche im Handelsverkehr“, herausgegeben von Dr. Riesenfeld, Breslau 1900, J. U. Kern's Verlag, erschien im Umfange von 283 Seiten und ist später durch zwei Nachträge vom Jahre 1906 (152 Seiten) und 1911 (202 Seiten) ergänzt und vervollständigt worden. Die Veröffentlichung ist einem allgemeinen Bedürfnis entgegengekommen und hat nicht allein in den Kreisen der Behörden und Rechtsanwälte Zustimmung gefunden, sondern vor allem auch der Kaufmannschaft wertvolle Dienste geleistet. Inzwischen sind unter den Einwirkungen der Kriegs- und der Nachkriegszeit derartige Veränderungen in den Handelsgebräuchen vor sich gegangen, daß die Veröffentlichung zum Teil überholt und das Bedürfnis zu einer Neuherausgabe nach dem gegenwärtigen Stande immer dringender geworden ist. Die Inangriffnahme und Ausführung der Arbeit ist für die nächste Zeit in Aussicht genommen, in der Erwartung, daß wieder eine gewisse Festigung aller Verhältnisse eintreten wird.

Feststellungen über das Bestehen von Handelsgebräuchen werden lediglich auf Anfrage von Gerichten vorgenommen. Darüber hinaus ist die Handelskammer in einzelnen Fällen zu einer systematischen Feststellung der Handelsgebräuche in bestimmten Geschäftszweigen übergegangen und hat u. a. die Geschäftsgebräuche im Holzhandelsverkehr, sowie im Verkehr mit Getreide und Sämereien in den Jahren 1901 und 1902 gesammelt und veröffentlicht. Die Handelskammer ist bei solchen systematischen Zusammenstellungen nur mit größter Vorsicht vorgegangen, in der Erwägung, daß lediglich feststehende und in das Rechtsbewußtsein aller Beteiligten übergegangene Gebräuche zu berücksichtigen sind, daß dagegen die Aufstellung von geschäftlichen Bedingungen, die sich noch nicht eingebürgert haben, sondern als Norm aufgestellt werden sollen, von der Handelskammer unbedingt zu vermeiden ist.

Die Erstattung von Gutachten über die Einleitung der Geschäftsaufsicht, eine Arbeit, die besonders im Laufe des Jahres 1924 der Handelskammer eine umfangreiche und verantwortungsvolle Mühe- waltung auferlegt hat.

SACH-
VERSTÄNDIGE

Die Erstattung von Gutachten über die Vereidigung gericht- licher Sachverständiger, wie von Konkursverwaltern, Geschäftsaufsichtspersonen usw.: Die Vereidigung von ge- richtlichen Sachverständigen erfolgt lediglich für Zwecke des Gerichts und hat an sich für außergerichtliche Angelegenheiten keine unmittelbare Be- deutung mehr, ist jedoch für diese insofern von großem Interesse geblieben, als sie für Bedarfsfälle dem Handelsverkehr besonders geeignete und vertrauens- würdige Sachverständige nachweist. Ganz abgesehen von den Bedürfnissen der Gerichte hat die Handelskammer sich auch aus solchen Rücksichten der übrigens durch Erlaß des Justizministeriums vorgeschriebenen Mitwirkung bei der Auswahl der für das Amt von gerichtlichen Sachverständigen geeigneten Personen stets gern unterzogen. Das Verzeichnis der vereideten Sach- verständigen wird auf dem Laufenden gehalten und zur Einsichtnahme für das Publikum ausgelegt. *)

STEUERWESEN

Besonders bedeutungsvoll ist in den letzten Jahren die Tätigkeit der Handelskammer auf dem Gebiete des Steuerwesens geworden. Auf der einen Seite ist den Handelskammern in der neueren Steuergesetzgebung durch gesetzliche, sowie Verwaltungsvorschriften ein wertvolles Mitwirkungsrecht in Steuerangelegenheiten gewährt worden. Hervorgehoben sei die Er- weiterung der Rechte der Handelskammern in der Begutachtung der Be- schlüsse der Gemeinden bei Festsetzung der Gewerbesteuer vor ihrer Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, eine Aufgabe, die wegen ihrer großen Bedeutung für Handel und Industrie auch von der Handelskammer Breslau gern und erfolgreich übernommen worden ist. Auf der anderen Seite hat sie eine bei dem raschen Fluß der Verhältnisse überaus mühevollen Aufgabe in der Begutachtung der Entwürfe von Gesetzen und Ausführungs- bestimmungen auf dem Gebiete des Steuerwesens übernommen; dazu treten die Arbeiten, die dem Zwecke dienen, die Ausführung der Steuergesetze möglichst erträglich zu gestalten und die kommende Steuergesetzgebung zu

*) Über die öffentliche Anstellung und Vereidigung von Sachverständigen durch die Handelskammer s. S. 166.

beeinflussen. Die ständige Zunahme aller dieser Arbeiten hat die Kammer zur Errichtung einer Steuerabteilung veranlaßt, die, fachmännisch geleitet, in vertrauensvollem Zusammenarbeiten mit den Steuerbehörden diesen ebenso, wie Handel und Industrie, wertvolle Dienste leistet.

Zur unmittelbaren und mittelbaren umfangreichen Mitwirkung bei den Arbeiten der Behörden gibt der Handelskammer schließlich die Vertretung in einer Reihe von besonderen, zur Beratung der Behörden eingerichteten Körperschaften, sowie das Recht der Vornahme von Wahlen für bestimmte Ämter Gelegenheit. Die Handelskammer ist in Körperschaften, wie dem Reichs- und dem Landes-eisenbahnrat, dem Oderwasserstraßen-Beirat und dem Beirat für die Märkischen Wasserstraßen vertreten; sie hat die Wahlen für den im Verfolge des Wasser-gesetzes eingesetzten Oder-Beirat, die Vorschlagswahlen für die bei den Kammern für Handelssachen amtierenden Handelsrichter, für Steuer-Ausschüsse, Zulassungsstellen für den Handelsverkehr und viele andere ähnliche Einrichtungen vorzunehmen. Sie bestellt die Revisoren zur Prüfung des Gründungsherganges von Aktiengesellschaften; sie ist schließlich auch in dem Vorläufigen Reichs-wirtschaftsrat durch ihren Präsidenten vertreten.

Den Arbeiten im Zusammenwirken mit den Behörden stellen sich als nicht minder bedeutungsvoller Zweig der Verwaltungstätigkeit der Handelskammer die den angeschlossenen Firmen unmittelbar geleisteten Dienste an die Seite. Zu ihnen gehören die bereits eingangs erwähnten Veröffentlichungen, wie die Jahresberichte, die „Ostdeutsche Wirtschaftszeitung“ und das „Industrie- und Handels-Adreßbuch“.

Die Heranziehung der weitesten Kreise der Kaufmannschaft zur Mitwirkung bei der gutachtlichen Tätigkeit führte von selbst zur Auskunfterteilung über alle mit diesen Arbeiten zusammenhängenden Fragen an die Angehörigen der Kaufmannschaft, und im Laufe der Jahre zu einem umfangreichen Auskunftsdienst. Dieser hat in den letzten Jahren einen derartigen Umfang angenommen, daß neben der allgemeinen Verwaltung besondere Einrichtungen für die Auskunfterteilung auf bestimmten Gebieten eingerichtet werden mußten. Zu erwähnen sind vor allem folgende Stellen: Die Verkehrs-Abteilung, die über alle den Verkehr betreffenden Fragen

AUSKUNFTS-
DIENST

Auskunft gibt und in diesem Jahre durch Errichtung einer *Frachten=Auskunfts=stelle* an der Produktenbörse eine Ergänzung gefunden hat; die *Außenhandels=Abteilung*, die in den letzten Jahren in der Zeit der gebundenen Ein= und Ausfuhr eine überaus umfangreiche Tätigkeit auf dem Gebiete des Ein= und Ausfuhrverkehrs zu bewältigen hatte, jetzt vor allem mit Auskünften in Paß=angelegenheiten, in Zollangelegenheiten und in Sachen der Anbahnung von Geschäftsverbindungen mit dem Auslande beschäftigt wird und weiter ausgebaut worden ist, einmal durch Errichtung der *Reichsnachrichtenstelle* für Außenhandel Bezirk Niederschlesien und zum anderen durch einen in der Einrichtung begriffenen *selbständigen Nachrichtendienst* in verschiedenen für Schlesien besonders wichtigen Ländern; die *Rechts= und Steuer=Abteilung*, die zwar an erster Stelle der Bearbeitung aller einschlägigen Fragen im Zusammenwirken vor allem mit den Gerichten und der Finanzverwaltung bestimmt ist, die jedoch auch, soweit es die Rücksichten auf Rechtsanwaltschaft, Bücherrevisoren und andere berufene Stellen zulassen, an der Hand ihrer Arbeiten in großem Umfange den Angehörigen der Kaufmannschaft mit Rat zur Seite steht. Nebenher gehen die im allgemeinen Geschäftsgange zu erledigenden *Anfragen der verschiedensten Art*, die häufig über den Rahmen der Zuständigkeit der Handelskammer hinausgehen. Bezeichnend ist dafür z. B., daß die Kammer wiederholt zum Zwecke der Ermöglichung der Eheschließung zwischen Personen, von denen die eine im Auslande wohnte, um Vermittelung der Einreiseerlaubnis angegangen worden ist.

BIBLIOTHEK
UND ARCHIV

Zum Studium stellt die Handelskammer auch ihre umfangreiche *Fach=bibliothek* und ihr *Zeitungsarchiv* Interessenten nicht nur aus der Kaufmannschaft, sondern z. B. auch aus den Kreisen der Studierenden zur Verfügung.

BE=SCHEINIGUNGEN

Weitere Dienste leistet die Handelskammer den ihr angeschlossenen Firmen durch die Ausstellung der verschiedensten, dem Handelsverkehr dienenden *Bescheinigungen*, wie *Ursprungszeugnissen*, *Attesten zwecks Abgabe von Angeboten im Auslande*, *Ein= und Ausreisebescheinigungen* u. a. m. In dem ersten Jahre nach dem Kriege spielten z. B. die *Dringlichkeits=bescheinigungen* für die Erlangung von Fahrkarten und die Gestellung von Güterwagen eine große Rolle. Gegenwärtig stehen im Vordergrund die *Devisenhandelsbescheinigungen*, die den ständig mit dem Auslande in geschäftlichem Verkehr stehenden zuverlässigen Firmen bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen erteilt werden können und zum Ankauf von Devisen berechtigen.

Vor allem im Interesse der Geschäftswelt hat die Handelskammer im Jahre 1919 ihre Berliner Geschäftsstelle errichtet. Sie wurde zu dem Zwecke eingesetzt, eine möglichst schnelle Erledigung der Anträge in Ein- und Ausfuhr-Angelegenheiten sicherzustellen und dadurch einen Ersatz für die von der Handelskammer vergeblich nachgesuchte Einsetzung eines Delegierten des Ein- und Ausfuhrkommissars in Breslau zu bieten. Bei den Verhandlungen gelang es, die Betrauung eines Syndikus der Handelskammer mit den Obliegenheiten eines Verbindungsmannes des Ein- und Ausfuhrkommissars durchzusetzen, der die Anträge entgegennahm und dem Geschäftsträger in Berlin, Dr. Haßlacher weitergab. Die Einrichtung hat die auf sie gesetzten Erwartungen in vollem Umfange erfüllt; sie hat der Geschäftswelt große Vorteile gebracht und ist später auch der Vertretung der Interessen der Firmen in anderen Angelegenheiten nutzbar gemacht worden.

BERLINER GE-
SCHAFTSSTELLE

Auf die Mitwirkung bei der Bestellung von öffentlichen Sachverständigen hat die Handelskammer seit ihrer Errichtung besonderen Wert gelegt und um die Durchsetzung dieses Wunsches jahrzehntelange Kämpfe geführt. Nach dem geltenden Handelskammergesetz ist die öffentliche Anstellung und Beeidigung von Sachverständigen der im § 36 der Reichsgewerbeordnung bezeichneten Art, der Erlaß von Vorschriften und die Überwachung ihrer Tätigkeit den Handelskammern übertragen. Sie hat vor allem hinsichtlich der Büchersachverständigen, Handelschemiker, Dispacheure, Probenehmer für bestimmte Waren, Messer und Wäger von dieser Befugnis Gebrauch gemacht, während sie die Bestellung von Sachverständigen für bestimmte Geschäftszweige den Gerichten überläßt und diesen nur ihre Mitwirkung bei den Ermittlungen über das Bedürfnis und der Auswahl geeigneter Persönlichkeiten leiht. (Siehe Seite 164).

VEREIDIGUNG
VON SACH-
VERSTÄNDIGEN

Die außergerichtliche Entscheidung von Streitigkeiten hat der Handelskammer in früheren Jahrzehnten, vor Errichtung der Kammern für Handelssachen, ein außerordentlich umfangreiches Arbeitsgebiet geboten, das hauptsächlich in die Hände der Börsenvorstände bzw. einer besonderen schiedsrichterlichen Kommission gelegt wurde; Berufungsinstanz war die Handelskammer selbst. Da die Börse damals weit über den Kreis des Effekten- und Produktenhandels hinaus von Angehörigen der verschiedensten Geschäftszweige besucht wurde, war dadurch eine Einrichtung geschaffen worden, die den breitesten Kreisen der Kaufmannschaft zugute

SCHIEDS-
GERICHTE

kam, zumal auch für außerhalb der Börse stehende Firmen die Möglichkeit zur Anrufung dieser Stelle gegeben war, und eine außerordentlich segensreiche Tätigkeit entfaltet hat (siehe auch Seite 169 unter „Börse“). Die Errichtung der Kammern für Handelssachen auf der einen Seite, die Schaffung von eigenen Schiedsgerichten durch die Vertretungen einzelner Geschäftszweige auf der anderen Seite hat eine Einschränkung dieser Tätigkeit zur Folge gehabt. Doch auch jetzt noch ist die schiedsrichterliche Tätigkeit von Bedeutung. Es bestehen nicht nur für die Börsen Schiedsgerichte, die im Bedarfsfalle auch für außerhalb des Börsenverkehrs entstehende Streitfälle auf Antrag der Parteien in Wirksamkeit treten, sondern es sind auch für bestimmte Geschäftszweige, z. B. für den Holzhandelsverkehr, besondere Schiedsgerichte eingesetzt worden; ferner besteht ein Goldbilanzschiedsgericht. Nicht selten wird die Handelskammer auch um Bestellung von Schiedsrichtern bzw. des Obmannes eines Schiedsgerichts in einzelnen Streitfällen angegangen. Über Einzelfälle hinaus hat die Kammer auch in grundsätzlichen Fragen bei der Festsetzung von Geschäftsbedingungen (z. B. hinsichtlich der Verfrachtungsbedingungen der Reedereien) wiederholt die Vermittlung zwischen verschiedenen Gruppen der Geschäftswelt übernommen, eine Aufgabe, welche besonders in den letzten Jahren einen größeren Umfang annahm und deren weitere Verfolgung in Aussicht genommen ist.)*]

Die Handelskammern sind nach § 38 des Gesetzes befugt, *Anstalten, Anlagen und Einrichtungen, die die Förderung von Handel und Gewerbe, sowie die technische und geschäftliche Ausbildung, die Erziehung und den sittlichen Schutz der darin beschäftigten Gehilfen und Lehrlinge* bezwecken, zu unterhalten und zu unterstützen. Nach § 41 können *Börsen und andere für den Handelsverkehr bestehende öffentliche Anstalten* unter die Aufsicht der Handelskammer gestellt werden. Die Bestimmungen des § 38 entsprechen im Verein mit der Verleihung der Rechte einer juristischen Person den von der Handelskammer seit ihrem Bestehen erhobenen Forderungen und verschaffen den Handelskammern die Möglichkeit einer ausgedehnten Selbstverwaltung in der Schaffung und Unterhaltung von besonderen Einrichtungen zur Förderung des Handelsverkehrs.

*) Siehe den Aufsatz in der „Ostdeutschen Wirtschaftszeitung“, 1. Februar 1924, Nr. 43/44, „Hilfe, Herr Landrat.“

Die wichtigste Einrichtung dieser Art ist die *Börse*, deren Beaufsichtigung nicht nur der Handelskammer übertragen ist, sondern deren Träger sie zugleich zum Teil ist. Die Breslauer Börse war früher eine Einrichtung der Korporation und wurde von der Handelskammer bei ihrer Errichtung übernommen, zunächst auch weiter in dem früheren Lokal, der sogenannten „Alten Börse“ am Blücherplatz, belassen. Die im Jahre 1851 erfolgte, bereits im ersten Abschnitt gestreifte Spaltung wurde durch Vermittelung der Handelskammer bald beseitigt. Die allgemeine Börse wurde am 1. Juli 1851 in den Räumen des Café Restaurants in der Karlstraße wieder eröffnet und im Jahre 1867 mit der Errichtung des neuen Geschäftshauses in die Räume der „Neuen Börse“ verlegt, wo sie sich noch jetzt befindet. Die Handelskammer stellte zunächst selbständig die Bedingungen für die Teilnahme an den Börsenversammlungen fest, die von allen Teilnehmern durch Unterschrift anzuerkennen waren. Sie übertrug die Handhabung der Ordnung den von ihr zu bestellenden Börsenkommissaren, anfänglich 10, später 12, die zusammen das Kollegium der *Börsenkommission* bilden. Der Börsenkommission standen weitgehende Befugnisse zu. Sie hatte für die Ordnung in den Börsenversammlungen zu sorgen und vor allem das Recht, jeden Börsenbesucher aus den Versammlungen entfernen zu lassen, der ihren Anordnungen nicht Folge leistete. Im Falle von Ruhestörung und unbefugter Mäkelei in Fonds-, Aktien- und Warengeschäften war die Kommission verpflichtet, die sofortige Entfernung des Betreffenden aus den Börsenversammlungen zu veranlassen und ihm den Besuch auf eine bestimmte Zeit oder ganz zu untersagen. Gleichfalls war die Kommission verpflichtet, Zahlungsunfähige aus den Versammlungen zu entfernen und auszuschließen. Die Börsenkommission hatte die Notierung der Kurse und Preise der Produkte und Waren, für die die Handelskammer Feststellungen an der Börse für notwendig erachtete, vorzunehmen. Sie hatte zugleich die Aufgabe eines Schiedsgerichts; Nichtbeachtung ihres Urteils hatte Ausschließung vom Börsenbesuche zur Folge. Berufung war an die Handelskammer zulässig. Die aufkommenden Einnahmen flossen der Handelskammer zu, die über ihre Verwaltung und Verwendung unter Hinzuziehung der Börsenkommission entschied.

Notiert wurden zunächst nur die Kurse für Wechsel, Fonds, Sorten und Aktien. Die Börse war jedoch für die gesamte Kaufmannschaft bestimmt. Als ihr Zweck wird in den Bedingungen der ersten Jahre angegeben: die mündliche Unterhandlung der Kaufleute in geschäftlichen Angelegenheiten.

Die Zahl der Besucher belief sich in den ersten Jahren auf rund 400 und war in ständiger Zunahme begriffen. Die Bedingungen wurden zunächst von der Handelskammer selbständig festgesetzt. Aus Anlaß verschiedener Vorkommnisse erwies es sich als zweckmäßig, der Börse staatliche Anerkennung zu verschaffen, und die Regierung drängte denn auch wiederholt auf die Einreichung eines Börsenreglements zwecks Genehmigung. Die Verhandlungen zogen sich jahrelang hin. Zunächst spielte die Frage der Bekundung der Rechtsverhältnisse der Angehörigen des Handelsstandes, welche die Handelskammer in dem Börsenreglement mit geregelt wissen wollte, eine Rolle. Noch wichtiger aber war das Verlangen der Handelskammer, die allgemeine Geltung des Schiedsgerichtes, dessen Funktionen der Börsenkommission übertragen waren, für alle an der Börse abgeschlossenen Geschäfte, auch ohne besondere Abrede der Parteien, aufrechterhalten zu sehen, mit der Maßgabe, daß die Nichterfüllung des Schiedsspruches Ausschließung vom Börsenbesuche zur Folge haben sollte. Die Handelskammer legte hierauf nicht nur im Interesse der Durchführung einer straffen Disziplin und der Fernhaltung von unberufenen Elementen größten Wert, sondern wollte darin zugleich einen Ersatz für ein Handelsgericht, dessen Errichtung sich immer mehr hinauszog, schaffen. „Das Schiedsgericht“, so heißt es in einem Berichte der Handelskammer vom 31. März 1856, „hat sich als überaus nützlich erwiesen. Nur dieser Anstalt ist es zu danken, daß unsere Börse eine Respektabilität angenommen hat, wie sie einer zweiten Börsenversammlung kaum beiwohnen möchte, und die Nützlichkeit des Schiedsgerichts wird so allgemein anerkannt, daß eine nicht geringe Zahl von Geschäftsmännern, deren Geschäft den Besuch der Börse nicht erheischt, doch Mitglieder derselben geworden sind, nur um an den Vorteilen des Kompromisses teilnehmen zu können. Die Börsenversammlung zählt heute 414 Mitglieder, während die Zahl derselben zur Zeit, als die Korporation sie beaufsichtigte, 169 war. Die Furcht, einer rechtswidrigen Handlungsweise wegen vor die Börsenkommission berufen zu werden, wirkt sehr heilsam, indem sie einzelne, welche Neigung zu solchen Verfahren haben, davon abhält; denn die Verweisung von der Börse gilt als eine Schande, der sich niemand aussetzt. Sollen wir die Unterwerfung unter das Schiedsgericht aus den übrigen Bedingungen zum Börsenbeitritt ausscheiden und als freiwilliges Abkommen besonders hinstellen, so werden letzterem gerade die oben erwähnten unredlichen Geschäftsleute voraussichtlich nicht beitreten, demungeachtet aber die Börse besuchen und selbe durch ihr Verfahren demoralisieren, denn leider gibt es manche Männer des Geschäftes, die zwar ehrenwert zu handeln

pflegen, deren Moral aber nicht so feststeht, um der Unredlichkeit gegenüber ehrenwert zu bleiben.“

Die Regierung war der Ansicht, diesem Verlangen nicht stattgeben zu können, und der Ministerialbescheid lautete ablehnend, indem er folgendes ausführte:

„Indem die Königliche Regierung daselbst es für unzulässig erklärt hat, daß die Teilnahme an den dortigen Börsenversammlungen von der Unterwerfung unter das durch die Bedingungen vom Dezember 1855 angeordnete Schiedsgericht abhängig gemacht werde, und insoweit die Abänderung dieser Bedingungen angeordnet hat, hat dieselbe, wie ich der Handelskammer auf den Bericht vom 24. November v. Js. eröffne, in meinem Auftrage gehandelt.

„Der Inhalt dieses Berichts gibt auch keine Veranlassung, von der getroffenen Anordnung Abstand zu nehmen. Die Kompetenz von Schiedsgerichten kann nur dann anerkannt werden, wenn sie durch das Gesetz für bestimmte Verhältnisse eingeführt oder nach freier Vereinigung der Parteien durch ein Kompromiß nach Maßgabe der Bestimmungen der §§ 167 ff. Tit. 2 Th. 1 der Allgemeinen Gerichtsordnung bestellt worden sind. Das in Rede stehende Schiedsgericht beruht auf keiner dieser Grundlagen, namentlich wird solche durch den Inhalt der Verordnung vom 11. Februar 1848 nicht gegeben.

„Ebensowenig ist das Institut erforderlich, um den Börsenversammlungen den Charakter der Anständigkeit und Rechtlichkeit zu bewahren oder zu geben. Dies wird auf anderem Wege zu erreichen sein; namentlich kann der Handelskammer nach § 4 der allegierten Verordnung die Leitung und Beaufsichtigung der dort bestehenden Börsen-Einrichtungen übertragen werden. Die Autorisation hierzu wird, sofern geeignete Anträge gestellt werden, nicht versagt werden.

„Hiernach ist den Anordnungen der Königlichen Regierung daselbst Folge zu geben.“

Das unter dem 3. Dezember 1859 von der Handelskammer erlassene und von der Regierung am 15. Dezember 1859 genehmigte *Reglement für die Börsenversammlungen*, welches die Börse der Aufsicht der Handelskammer unterstellte, enthielt im wesentlichen die früheren Bestimmungen, jedoch mit Ausschluß derer, welche die obligatorische Geltung des Schiedsgerichtes betrafen. Die Handelskammer beklagte die Beseitigung dieser Bestimmungen auf das lebhafteste und wies in der Folge wiederholt auf die Notwendigkeit hin, der Organisation der Kaufmannschaft selbst die Handhabe zur Durchführung einer straffen Disziplinargewalt zu geben. Der Erlaß des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches nötigte zur Umarbeitung der Börsenordnung. Die neue Fassung erschien im Jahre 1867 und erhielt die Bezeichnung „*Börsenordnung*“. Materiell wichtig waren die folgenden neuen Bestimmungen:

Einmal wurde eine Bestimmung des Inhalts aufgenommen, daß der Ausschluß von der Börse erfolgen konnte, wenn und so lange auf der Börse eingegangene, nach Ansicht der Majorität des Kollegiums der Börsenkommission unzweifelhafte Verpflichtungen nicht erfüllt wurden, zum anderen wurden als Artikel, für welche Kurse und Preise festzustellen waren, Wechsel, Geldsorten und Fonds, sowie Getreide, Rüböl, Spiritus und Zink genannt. Bei der Kursnotierung waren Lieferungspreise für Wechsel, Wertpapiere und sonstige Effekten nicht in Betracht zu ziehen; die Handelskammer beantragte im Jahre 1868 die Aufhebung dieser Bestimmung, welche ein zutreffendes Bild der Preisentwicklung verhinderte, wurde jedoch trotz wiederholter Vorstellungen von dem Handelsministerium abgewiesen. 1870 erschien ein *Nachtrag* zu der Börsenordnung, welcher das Verfahren bei der Kursnotierung näher regelte. Im Jahre 1876 wurde eine abermalige Umarbeitung der Börsenordnung notwendig, welche als „*Neue Börsenordnung*“ für Breslau von der Handelskammer am 2. Oktober 1876 erlassen und von dem Handelsministerium am 16. Dezember 1876 genehmigt wurde. Sie unterschied sich von der alten Börsenordnung vornehmlich dadurch, daß die Befugnisse der Börsenkommission erweitert und die Bestimmungen zur Wahrung der Ordnung und des Anstandes in den Börsenversammlungen verschärft wurden. Der Börsenkommission wurde u. a. die Befugnis neu übertragen, die Schlußzettel-Bedingungen und andere allgemeine zur Förderung des Handelsverkehrs bestimmte Geschäftsnormen unter den beteiligten Börsenbesuchern zu vereinbaren. Zum lebhaften Bedauern der Handelskammer gelang es auch jetzt nicht, das schiedsrichterliche Verfahren, welches durch die Schlußzettel-Bedingungen der Börse schon seit Jahren an der Börse heimisch geworden war, innerhalb der Börsenordnung ausdrücklich sanktioniert zu sehen. Der Erlaß des Börsengesetzes vom 24. Juni 1896, welches das *Börsenregister*, das *Ehrengericht*, die *Zulassungsstelle für Wertpapiere* und den *Börsen-Ausschuß* schuf und vor allem das *Termingeschäft* einschränkte und für landwirtschaftliche Erzeugnisse verbot, machte eine Neubearbeitung der Börsenordnung erforderlich. Die *neue Börsenordnung* wurde am 14. Dezember 1897 erlassen und am 28. Dezember 1897 bestätigt; eine abermalige Umarbeitung wurde durch die Novelle zum Börsengesetz vom 8. Januar 1908 erforderlich.

Die neue Börsenordnung vom $\frac{26. \text{Februar } 1909}{18. \text{Oktober } 1909}$ hat bis in die Zeit nach dem Kriege gegolten.

Eine Neubearbeitung der Börsenordnung wurde nach Einrichtung der Produktenbörse erforderlich; die jetzt geltende Börsenordnung ist am 17. August 1922 erlassen worden und hat am 15. März 1923 die ministerielle Genehmigung erhalten.

Gemäß der Börsenordnung von 1897 wurde die Neuorganisation der Börse durchgeführt, insbesondere auch die *Zulassungsstelle* für Einführung von Wertpapieren geschaffen, die nunmehr auf eine mehr als 27 jährige umfangreiche Tätigkeit zurückblickt und insgesamt 477 Anträge auf Zulassung von Papieren zum Börsenhandel mit einem Gesamtkapital von mehr als 155 Milliarden Mark, davon 140 Milliarden Mark in der Nachkriegszeit, zu entscheiden hatte. Der Vorsitz wurde geführt

1897—1902 von Geheimen Kommerzienrat *Heinrich Heimann*,
1903—1905 von Bankdirektor *Moritz Lyon*,
1906—1920 von Bankier *Gotthardt von Wallenberg-Pachaly*,
seit 1921 von Kommerzienrat Dr. *Georg Heimann*.

Die Stellvertretung des Vorsitzenden liegt z. Zt. in den Händen des Bankiers *Moritz Marck* und des Handelsgerichtsrats *Alfred Moeser*.

Außerdem gehören der Zulassungsstelle an:

a) *ordentliche Mitglieder* :

Bankdirektor *A. Becker*, in Firma Darmstädter- und Nationalbank, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Filiale Breslau,
Bankdirektor *Jean Bucher*, in Firma Schlesischer Bankverein, Filiale der Deutschen Bank,
Bankier Dr. *Eduard von Eichborn*, in Firma Eichborn & Co.,
Bankdirektor *J. Fränkel*, in Firma Dresdner Bank, Filiale Breslau,
Kaufmann *Erich Grund*, in Firma Bernh. Josef Grund,
Handelsgerichtsrat *Alfred Hamburger*, in Firma J. Z. Hamburger,
Bankdirektor *Emil Hancke*, in Firma Direktion der Discontogesellschaft, Filiale Breslau,
Bankdirektor *Walter Hülsen*, in Firma Commerz- und Privatbank A.=G., Filiale Breslau,
Verlagsbuchhändler Dr. *Wilhelm Korn*, in Firma Wilh. Gottl. Korn,
Handelsgerichtsrat *Franz Leonhard*,

Fabrikbesitzer *Oscar v. Loebbecke*, in Firma *C. T. Loebbecke & Co.*,
Bankier *Felix Lyon*, in Firma *Jaffé & Co.*,
Handelsgerichtsrat *S. Mendelsson*, in Firma *S. Mendelsson*,
Bankdirektor Landesrat a. D. *Ludwig Noack*, in Firma *Schlesische
Boden=Credit=Aktien=Bank*,
Handelsgerichtsrat *Max Odenbach*, in Firma *Silesia, Verein chemischer
Fabriken*,
Handelsrichter Dr. *Otto Ollendorff*, in Firma *Ollendorff & Co.*,
Bankier *Max Steuer*, in Firma *von Wallenberg=Pachaly & Co.*,

b) stellvertretende Mitglieder :

Bankier *Fritz Alexander*, in Firma *Gebr. Alexander*,
Handelsrichter *Fritz Goldschmidt*, in Firma *Koppenheim & Goldschmidt*,
Bankier *Richard Henschel*, in Firma *Marcus Nelken & Sohn*,
Fabrikbesitzer *Fritz Kemna*, in Firma *J. Kemna*,
Bankdirektor *Marel*, in Firma *Städtische Bank*,
Regierungsrat Dr. *Metzner*, in Firma *Kommunalbank für Schlesien*.
Generaldirektor Dr. *Mewes*, in Firma *Georg von Giesche's Erben*,
Handelsgerichtsrat *Riemann*, in Firma *Jung & Riemann*,
Bankdirektor *Zwick*, in Firma *Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt,
Filiale Breslau*.

Vorsitzende der Börsenkommission bzw. (seit 1897) des *Börsen-
vorstandes* waren:

1849—1851: *F. W. Grund*,
1852: *Constantin Braun*,
1853—1856: *Robert Beyer*,
1857—1858: *Louis Reichenbach*,
1859: *Reinhold Sturm*,
1860: Kommerzienrat *Ullmann*,
1861—1862: Kommerzienrat *Paul Bülow*,
1863—1864: *Louis Reichenbach*,
1865—1871: *Wilhelm Berliner*,
1872—1902: Geheimer Kommerzienrat *Heinrich Heimann*,
1902—1905: Bankdirektor *Moritz Lyon*,
1906—1920: Bankier *Gotthardt von Wallenberg=Pachaly*,
1921—1924: Bankdirektor *Georg Cohn*.

Stellvertretender Vorsitzender ist z. Zt. Bankdirektor *Emil Hancke*. Außerdem gehören dem Börsenvorstande an: Bankdirektor a. D. *Ottomar Degenkolb*, Kommerzienrat Dr. *Georg Heimann*, Bankier *Richard Henschel*, in Firma Marcus Nelken & Co., *Felix Kulcke*, Kursmakler, Bankier *Felix Lyon*, in Firma Jaffé & Co., Bankier *Ernst Marck*.

Vorsitzender des *Produktenbörsenvorstandes* war nach der Errichtung der *Produktenbörse*

1921—1922: *Wilhelm Lasch*,
1922—1923: *Karl Maiß*,
seit 1923: *Fritz Goldschmidt*.

Stellvertreter sind z. Zt. *Rudolf Weigert* und *Willy Friedenthal*.

Der *Produktenbörsenvorstand* besteht zur Zeit aus folgenden Herren:

Fritz Goldschmidt, in Firma *Koppenheim & Goldschmidt*,
Rudolf Weigert, in Firma *Bielschowsky=Weigert=Werke*,
Leo Baß, in Firma *Witwe Louise Ritter*,
Berthold Chorinsky, in Firma *Jacob Lobethal*,
Willy Friedenthal, in Firma *Friedenthal, Kuester & Co.*,
Otto Gaebel, in Firma *Breslauer Aktien=Malzfabrik*,
Josef Heidecker, in Firma *Raiffeisen=Aktien=Gesellschaft*,
R. Hellmich,
Adolf Hunisch, in Firma *S. Friedeberg*,
Dr. Klawki, Syndikus der *Landwirtschaftskammer*,
Karl Maiß, in Firma *Karl Maiß*,
Ernst Stern, in Firma *Ernst Stern*,
Paul Stern, in Firma *Schlesische Mühlenwerke, Aktiengesellschaft*,
Saatzuchtbesitzer *Suckert*, Kl. *Sägewitz b. Kattern*,
Heinrich Wagner, in Firma *Handelsgesellschaft für landwirtschaftliche Erzeugnisse Wagner & Co.*

Preisnotierungen erfolgten an der Börse in früherer Zeit vor allem für *Wechsel, Sorten und Fonds*. Im Gewahrsam der *Handelskammer* befinden sich *Kurszettel* vom Jahre 1779 an. Zu jener Zeit wurden in *Breslau* in regelmäßigen Zeiträumen von 3 Tagen *Wechsel- und Geldkurse* durch vereidete *Sensale* amtlich notiert und in beglaubigter Form veröffentlicht. Die *Notiz*

erfolgte in Breslauer Courant und nach Brief und Geld. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts wurden folgende Kurse notiert:

I. Wechsel:

Amsterdam in Banc, 5 Wochen,	London, 2 Monate,
Amsterdam, lange Sicht,	Paris, 2 Monate,
Amsterdam, in Courant,	Leipzig, in Louisdors,
Hamburg, in Banco, 4 Wochen,	Wien, a uso,
Hamburg, lange Sicht,	Wien, lange Sicht,
Berlin,	Prag, a uso.
Königsberg i. Pr.,	

II. Geld:

Banknoten in Courant,	Friedrichsd'or,
Randducaten,	Louisd'or,
Kaiserliche Ducaten,	Kaiserliche Bancozettel,
Wichtige Ducaten,	Pfandbriefe.
Souverain d'or,	

Über die Art der Kursnotierung, sowie darüber, ob sie bei öffentlichen Versammlungen erfolgte, läßt sich nichts feststellen. Der erste Schritt zur Einführung einer Börse geschah im April 1821 durch einen Beschluß des Kaufmännischen Komitees der Korporation, nach welchem die Bestimmung der Wechselkurse für Breslau fortan unter Aufsicht von zwei aus der Kaufmannschaft gewählten Börsenvorstehern geschehen sollte. Gleichzeitig wurden Bücher angelegt, in welche man die ermittelten Kurse amtlich eintrug. Notiert wurde nach wie vor jeden dritten Tag. Vom April 1839 an wurden jeden zweiten Tag amtliche Kursnotierungen vorgenommen. Vom Oktober 1843 an erfolgten die Notierungen alltäglich.

Der *Kurszettel vom Jahre 1858* weist folgende Papiere auf:

Eisenbahn=Aktien:

Oberschlesische E. A. Lit. A, C.,	Cosel=Oderberger,
Oberschlesische E. A. Lit. B.,	Neisse=Brieger,
Freiburger Eisenbahn=Aktien, alte,	Friedrich=Wilhelm=Nordbahn,
Freiburger Eisenbahn=Aktien, neue,	Mecklenburger,
Oppeln=Tarnowitzer,	Krakau=Oberschlesische.

Prioritäts=Obligationen:

Oberschlesische 4½%ige,	Oberschlesische 3½%ige,
Oberschlesische 4%ige,	Freiburger 4%ige.

Bank = Aktien:

Osterreichische Creditbank=Aktien, Schlesische Bankvereins=Aktien, Disconto=Commanditbank=Aktien, Darmstädter Bank=Aktien; Staatsschuldscheine,	Freiwillige und 4½%ige Staats=Anleihe, 3½%ige Prämien=Anleihe, Schlesische Rentenbriefe, Posener Rentenbriefe.
---	---

Pfandbriefe:

Schlesische 3½%ige A, Schlesische 4%ige A, Schlesische 4%ige B, Schlesische Rustical,	Posener 4%ige, Posener 3½%ige, Posener Kredit, Polnische,
--	--

Verschiedene:

Minerva, Bergwerks=Aktien, Schlesische Provinzial=Obligationen, Osterreichische National=Anleihe,	Osterreichische Banknoten, Osterreichische neue Währung, Polnische Kassenbillets.
---	---

Die Entwicklung des Börsenverkehrs geht aus folgender Übersicht der zum Börsenhandel zugelassenen Wertpapiere hervor:

	1858	1872	1913	1924 Okt.:
Staatspapiere u. dergl.	14	21	59	62
Hypotheken=Pfandbriefe	—	—	35	9
Ausländische Fonds	1	12	33	31
Eisenbahnaktien u. Obligationen	14	24	11	8
Bank= u. Industrie=Aktien	5	20	70	79
Industrie= u. Kleinbahn=Obligationen	—	—	54	29
Valuten, Wechsel u. Schecks	3	2	16	7
Auf Sachwerte gestellte Anleihen	—	—	—	13

Im Warengeschäft wurden vor allem Notizen für Getreide, *Spiritus*, *Rüböl* und *Zink*, zeitweise auch *Petroleum*, vorgenommen, wobei es sich zum großen Teil um Lieferungsgeschäfte handelte. Der Börsenverkehr im Warenhandel verlor jedoch im Laufe der Zeit mehr und mehr an Bedeutung und kam mit dem Erlaß des Börsengesetzes vom Jahre 1896 völlig zum Erliegen. Nur noch kurze Zeit wurde *Spiritus* gehandelt und amtlich notiert. Die Börsenordnung vom Jahre 1897 unterschied noch eine Fonds= und eine Produktenbörse; doch auch der *Spiritus*verkehr hörte mit der Entwicklung der *Spiritus*=Zentrale auf, und durch die Börsenordnung vom Jahre 1909 wurde die *Produkten*=börse auch formell aufgehoben.

Ganz abgesehen von den Einwirkungen des Börsengesetzes waren die Jahrzehnte vor Ausbruch des Krieges dem Börsenverkehr wenig günstig. Die Vervollkommnung der Verkehrsmittel führte zur Benutzung anderer Wege zum Abschluß von Geschäften und machte regelmäßige Zusammenkünfte der Kaufmannschaft im Warenhandel entbehrlich. Das Effekten-geschäft an einer Provinzbörse, wie der Breslauer, stand unter der Einwirkung der Konzentration im Bankgewerbe und der Entwicklung der großen Börsen. Der Warenhandel zog sich mehr und mehr von der Börse zurück, und es verblieben als Börsenbesucher außer den Interessenten der Fondsbörse nur noch wenige Kaufleute aus dem Warenhandel. Die Entwicklung des Börsen-verkehrs zeigt folgendes Bild:

1850:	rd. 400	Firmen,				
1872:	" 914	"	34	vereid. Handelsmakler,	128	Handlungsgehilfen,
1880:	" 641	"	38	"	103	"
1890:	" 459	"	25	"	74	"
1900:	" 248	"	12	"	54	"
1904:	" 186	"	10	"	43	"
1914:	" 118*)	"	7	"	29	"

Es drohte die Gefahr eines vollkommenen Verfalles der Breslauer Börse. Die Handelskammer unternahm daher im Jahre 1904 den Versuch, wieder weitere Kreise der Kaufmannschaft zum Besuche der Börse heranzuziehen und diese zu einer Waren- und Industriebörse auszugestalten. Es gelang zwar, eine große Zahl von Firmen für den Besuch der Börsenversammlungen ohne gleichzeitige Berechtigung zur Teilnahme am börsenmäßigen Handel zu gewinnen, doch wollte sich eine regelrechte Warenbörse nicht entwickeln.

Nach dem Kriege trat ein völliger Wandel in den Verhältnissen ein. Die starke Zunahme der Aktiengesellschaften führte der Börse neues Material zu und führte zu einer starken Belebung des Geschäfts, welches besonders in der Inflationszeit einen großen Umfang annahm. Aber auch im Warenverkehr ließ die Zurückschraubung der Verkehrsverhältnisse auf den Stand früherer Zeiten in Verbindung mit der Warenknappheit und der Umstellung aller Verhältnisse wieder regelmäßige Zusammenkünfte der beteiligten Kreise der Kaufmannschaft als zeitgemäß und zweckmäßig erscheinen. Im Jahre 1918

*) Dazu traten 93 ohne Befugnis zur Teilnahme am Börsenhandel.

fanden sich die Interessenten aus dem Spirituosenhandel zu regelmäßigen allwöchentlich zweimal stattfindenden freien Versammlungen, der *Branntweinbörse*, zusammen, welche in den Räumen der Börse Aufnahme fand. Im Jahre 1921 taten die Interessenten des Lederhandels denselben Schritt, indem sie den bisherigen Ledermarkt zu der freien *Lederbörse* umwandelten, der gleichfalls in den Räumen der Börse Unterkunft geboten wurde. Vor allem bedeutungsvoll aber war die Errichtung einer *Produktenbörse* im Jahre 1921.

Der Verkehr mit Getreide vollzog sich von jeher auf dem sogenannten Landmarkt, der in früheren Zeiten auf dem Neumarkt im Freien abgehalten wurde. Unmittelbar vor Errichtung der Handelskammer waren Bestrebungen im Gange, eine Korn-Börse zu schaffen, einmal um dem Verkehr angemessene, geschlossene Räume und Einrichtungen zu bieten, zum anderen aber, um den Verkehr regeln und Mißbräuche, die sich besonders durch freie Getreidemakler herausgestellt hatten, beseitigen zu können. Nach langen Verhandlungen wurde am 26. Oktober 1849 der Versuch mit der Errichtung einer *Kornbörse* gemacht, die in den Räumen der „Alten Börse“ früh von 7 bis 10 Uhr abgehalten wurde; neben der Börse blieb der Getreidemarkt bestehen. Der Versuch schlug jedoch fehl; eine große Anzahl von Interessenten blieb der neuen Einrichtung fern, und schließlich war auch die Zustimmung der Regierung nicht zu erlangen. *Innerhalb der allgemeinen Börse* entwickelte sich im Laufe der Zeit ein Verkehr in Produkten, und es wurden auch Notierungen für Getreide, Rüböl und Spiritus festgestellt. Der Verkehr vollzog sich nicht nach Probe, wie auf dem Landmarkte, sondern nach Typen, und diente im wesentlichen dem Lieferungsgeschäft. Mit dem Börsengesetz vom Jahre 1896 mußte dieser Verkehr vollkommen eingestellt werden. Alle von der Handelskammer auf das Lebhafteste verfolgten Bemühungen, dem *Landmarkt* eine angemessene Unterkunft zu verschaffen, blieben lange ergebnislos. Erst im Jahre 1879 wurde die Getreidemarkthalle am Christophoriplatz von der Stadt errichtet, die dem Verkehr bis zur Aufhebung des Landmarktes im Jahre 1921 gedient hat. Gleichzeitig wurde auf Antrag der Handelskammer eine Getreidemarktordnung erlassen. Früher hatte die Handelskammer Kommissionen, die aus Kaufleuten, vereideten Maklern, Müllern, Bäckern, Brauern und Branntweinbrennern bestanden, zum Zwecke der *Notierung der Preise* eingesetzt. Im Jahre 1852 übernahm der Magistrat die Bildung der Kommissionen, an deren Bestellung die Handelskammer mitwirkte. Nach

der Marktordnung vom Jahre 1879 erfolgten die Notierungen durch mehrere von dem Magistrat eingesetzte Kommissionen, bei denen die Handelskammer gleichfalls mitwirkte. Die Handelskammer übernahm die Notierung der Preise für *Olsaaten* und *Kleesaaten* und setzte dafür besondere Kommissionen ein; nach vorübergehender Einstellung ihrer Tätigkeit nahmen diese die Notierungen im Jahre 1898 bzw. 1900 wieder auf und haben sie bis zur Aufhebung des Getreidemarktes fortgeführt. Die Handelskammer suchte den Verkehr auf dem Landmarkte dadurch zu regeln, daß sie Handelsbräuche feststellte.

Mit der Neubelebung des Produktengeschäftes in Breslau vor dem Kriege, insbesondere mit der Entwicklung eines ausgedehnten Futtermittelhandels, genügten diese Einrichtungen dem Verkehr nicht mehr. Schon vor dem Kriege wurde daher das Projekt der Errichtung einer Produktenbörse aufgenommen. Es sollten ausreichende Räume und sonstige Einrichtungen dem Verkehr bereitgestellt werden; vor allem aber wurde das Bedürfnis in den Vordergrund gestellt, den Verkehr im Rahmen einer Börsenordnung regeln und vor Auswüchsen bewahren zu können. Die Handelskammer nahm sich dieser Bestrebungen auf das Angelegentlichste an und hielt die Mitwirkung bei der Durchführung des Gedankens für ihre Aufgabe. Nach dem Kriege wurden die Verhandlungen neu aufgenommen; die treibende Kraft dabei war das inzwischen verstorbene Mitglied der Handelskammer Wilhelm *Lasch*, der zugleich den Vorsitz in der Vereinigung schlesischer Getreide-, Mehl- und Futtermittelinteressenten führte. Zwischen sämtlichen Beteiligten wurde volles Einverständnis über die Grundzüge der Einrichtung, die zunächst nicht als eigentliche Börse im Sinne des Börsengesetzes, sondern als freie börsenartige Versammlung errichtet werden sollte, erzielt, und die Bestimmungen für die börsenartigen Versammlungen wurden von der Handelskammer am 25. April 1921 erlassen. Die Produktenbörse wurde am 19. September 1921 eröffnet.*)

Die börsenartigen Versammlungen waren der Erleichterung des Betriebes von Handelsgeschäften mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen (Getreide, Mühlenfabrikaten, Hülsenfrüchten, Futtermitteln, Olsaaten, Sämereien, Kartoffeln, Rauhfutter, Düngemitteln und dergl.) bestimmt. Die Aufsicht stand der Handelskammer zu; *die Leitung wurde einem Vorstande übertragen*,

*) Siehe „Mitteilungen“ der Handelskammer, Oktober 1921, Nr. 97.

dessen Mitglieder zum Teil von den Börsenbesuchern aus ihrer Mitte gewählt, zum Teil von der Handelskammer, der Landwirtschaftskammer und der Vertretung des Mühlengewerbes ernannt wurden. *Notierungen* sollten für folgende Artikel vorgenommen werden: Getreide, Olsaaten, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Raufutter, Futtermittel, Mehl und Mahlprodukte. Die Einrichtung bewährte sich und wurde am 1. Oktober 1923 in eine regelrechte Börse umgewandelt. Die Börsenordnung vom 17. August 1922, die gleichfalls für die Fondsbörse gilt, erhielt am 15. März 1923 die Genehmigung.

Der Verkehr an den Börsen stellte sich Anfang 1924 folgendermaßen:

	Zahl der Firmen	Zahl der Inhaber bzw. Vorstandsmitglieder	Zahl der Angestellten	Zahl der Makler
Fondsbörse	57	67	71	9
Produktenbörse	620	811	381	2
Branntweinbörse	106	115	—	1
Lederbörse	75	—	—	—

Die Ausdehnung des Warenverkehrs auf weitere Geschäftszweige ist für später in Aussicht genommen. So ist vor allem die Errichtung einer *Zuckerbörse im Gange*.

Neben der Börse gab auch das Marktwesen der Handelskammer vielfachen Anlaß zur Beschäftigung. Des *Landmarktes* ist bereits gedacht worden, ebenso des in die *Lederbörse* umgewandelten Ledermarktes. Als besonders wichtig sind der Wollmarkt und der Flachmarkt zu erwähnen.

Der Breslauer *Wollmarkt* ist nicht nur ein Symbol für die frühere Handelsblüte Breslaus, sondern zeigt zugleich die Art der Abwicklung des Geschäfts in der guten alten Zeit. Er war das Wahrzeichen der Handelstätigkeit Breslaus und stand im Mittelpunkt des öffentlichen Lebens der Stadt. Ein anschauliches Bild von ihm wird in dem Jubiläumswerk „*Das Soll und Haben der Firma Eichborn & Co. in 175 Jahren*“, von Dr. Kurt v. Eichborn, Breslau 1903, Seite 302, gegeben. Zweimal im Jahre fand der Wollmarkt statt, im Frühjahr und im Herbst; am wichtigsten war der Frühjahrsmarkt, der 4 Tage dauerte. In Tausenden von Fuhren wurde die Ware nach der Stadt gebracht, hier auf öffentlichen Plätzen, dem Ring und Blücherplatz, und in Magazinen aufgestapelt und zum Verkauf gestellt. Nach dem Aufkommen der Eisen-

bahn vollzogen sich die Zufuhren zumeist mit der Bahn und wurden in Breslau auf das Lager gebracht. Die Gutsbesitzer selbst kamen mit ihren Familien zum Wollmarkt, dessen Besuch für sie ein Fest war, um die Ware zu verkaufen. Einkäufer kamen in größter Zahl nicht nur aus deutschen, sondern vor allem auch aus den westlichen Ländern, aus England, den Niederlanden, Belgien, Frankreich, sowie Schweden. Der Breslauer Wollmarkt rückte während dieser Tage Breslau in den Brennpunkt eines großen internationalen Verkehrs und war für diesen wichtigen Handelszweig für den Weltverkehr von maßgebender Bedeutung. Wie groß die Umsätze waren, geht schon daraus hervor, daß allein die Firma Eichborn & Co. während eines Marktes für ausländische Wollen 2 Millionen Taler bar zur Auszahlung brachte. Der alte Breslauer Wollmarkt ist zugleich für die Formen, in denen sich der Handelsverkehr damals abspielte, bezeichnend und gibt ein Bild von der Bedeutung Breslaus als Zentralplatz des Handelsverkehrs, an dem sich Verkäufer und Käufer regelmäßig zu bestimmten Terminen zum Abschluß ihrer Geschäfte trafen. Die Abhaltung des Wollmarktes lag nicht der Handelskammer ob, doch hatte sie ständig Anlaß, zu Fragen der Regelung des Wollmarktes Stellung zu nehmen. Bald handelte es sich um die Marktordnung und die Festsetzung der Termine, bald um die Bestimmung des Platzes. Der Markt fand bis in die 70er Jahre in den Häusern am Ringe und den angrenzenden Straßen statt. Das Gedränge der mit Zu- und Abfuhr beschäftigten Lastwagen in den schon vom gewöhnlichen Verkehr stark in Anspruch genommenen, dem Ringe zuführenden Straßen, die Art der Unterbringung der Wollballen in dunklen Höfen und Hausfluren, die mangelnde Übersicht über das zum Verkauf gestellte, in den einzelnen getrennten Grundstücken untergebrachte Quantum: alle diese Rücksichten ließen es notwendig erscheinen, den Wollmarkt nach einem anderen Platze zu verlegen und in geeigneten Buden, Hallen oder Speichern zu konzentrieren. Die Frage beschäftigte die Handelskammer besonders im Jahre 1872; sie stimmte schließlich trotz mannigfacher Bedenken der Verlegung in den „Kärgerhof“ zu und empfahl später im Jahre 1877 die Rückverlegung nach dem Blücherplatz und der Sieben Kurfürsten- und Naschmarktseite des Ringes. Diesem Vorschlage wurde entsprochen, und der Markt vollzog sich alsdann geraume Zeit auf diesen Plätzen in Zelten und Hallen. Die Bedürfnisse des Verkehrs machten späterhin wiederum eine Verlegung erforderlich. Immer mehr zusammenschrumpfend, mußte der Wollmarkt sich mit Räumen in dem

Schlachthofe, später auf der Galerie einer Markthalle begnügen und ist nach dem Kriege nur noch einmal abgehalten worden. Die Abhaltung von Wollauktionen ließ den Wollmarkt in der bisherigen Form entbehrlich erscheinen. Die Geschichte des Wollmarktes ist kennzeichnend für die Wandlungen in der Handelsgeschichte Breslaus.

Ähnlich wechselvolle Geschicke hatte der *Flachsmarkt*, und auch seine Entwicklung ist für den Wandel der Zeiten bezeichnend. Ursprünglich fanden in Breslau Flachsmärkte in effektiver Ware statt. Auf Veranlassung der Handelskammer wurde vom Jahre 1876 an ein regelmäßiger, im Dezember stattfindender börsenartiger Flachsmarkt abgehalten, der im Laufe der Jahre mit der Zunahme der Bedeutung des Breslauer Flachshandels sich kräftig entwickelte und bis in die Gegenwart hinein erhalten worden ist. Es finden zwei Märkte statt: einer für den inländischen, der andere für den ausländischen Flachs. Die Handelskammer bestimmt im Verein mit der Landwirtschaftskammer nicht nur die Kommissare, sorgt nicht nur für Räume, sondern auch für Einsetzung der Berichtskommission.

Zu diesen Märkten ist als neueste Schöpfung des Unternehmungsgeistes des Breslauer Handelsstandes die *Breslauer Messe* hinzugetreten. MESSE Zwar von der Handelskammer bzw. Personen aus ihrem Kreise angeregt, ist die Messe keine Einrichtung der Handelskammer; doch steht diese in engster Verbindung mit ihr insofern, als sie durch eine Reihe von Personen in ihren Organen vertreten ist und keine Gelegenheit zur Förderung dieser für Breslau und das ganze Wirtschaftsleben ungemein wichtigen Einrichtung ungenützt vorübergehen läßt. Der Errichtung der Messe wird in dem nächsten Abschnitte eingehender gedacht werden.

Durch das Gesetz vom Jahre 1897 erhielt die Handelskammer die BILDUNGSWESEN Möglichkeit der Errichtung, Unterhaltung und Unterstützung von Einrichtungen zur Hebung der Bildung des Kaufmannsstandes. Von dieser Befugnis Gebrauch machend, haben viele Handelskammern das kaufmännische Schulwesen selbst organisiert und in eigene Verwaltung genommen. Die Handelskammer vermochte diesem Vorbilde nicht zu folgen; ihr Bezirk beschränkte sich damals auf den Stadtkreis Breslau, und die Zusammenhänge zwischen der kaufmännischen Fortbildungsschule und der ihr angegliederten Handels- und höheren Handelsschule mit dem anderen Fachschulwesen waren so mannigfach

und eng, daß die Verwaltung von einheitlicher Stelle aus durch den Magistrat als der allein gangbare Weg erschien. Die Handelskammer hat jedoch an der Errichtung der Schulen und ihrem weiteren Ausbau durch Entsendung von Vertretern in die Fachschuldeputation, sowie durch Gewährung eines Zuschusses teilgenommen. In gleicher Weise hat sie sich die Förderung anderer Schulen, z. B. der inzwischen eingegangenen Fachschule des Kaufmännischen Vereins Breslau, sowie der Fachschulen in Brieg und Oels angelegen sein lassen.

Ein weiteres Betätigungsgebiet hat sich die Kammer durch Schaffung anderer Bildungsgelegenheiten erschlossen. Zu erwähnen sind besonders die von der Handelskammer seit dem Kriege durchgeführten Vortragsveranstaltungen, welche teils die Einführung in wichtige Gesetzgebungswerke, z. B. auf dem Gebiete des Steuerwesens, teils die Unterrichtung über wichtige Probleme des Wirtschaftslebens bezwecken. Die Kammer legte besonderen Wert darauf, führende Männer des Wirtschafts- und Geisteslebens für ihre Vorträge zu gewinnen, und diese Veranstaltungen haben lebhaften Anklang gefunden und werden von der Handelskammer weiter fortgeführt werden.

In diesem Zusammenhange ist der Bestrebungen der Handelskammer auf Errichtung einer Technischen Hochschule in Breslau Erwähnung zu tun. Die industrielle Entwicklung Schlesiens, die sich jedoch nicht in allen Zweigen gleichmäßig äußerte, ließ das Bedürfnis nach einer derartigen Bildungsanstalt immer dringender werden. Es ist an erster Stelle die Handelskammer gewesen, die unter Führung eines *Leo Molinari* und *Dr. Gothein* sich zur Verfechterin dieses Gedankens machte und die maßgebenden Stellen zu einem besonderen Komitee für die Errichtung der Technischen Hochschule zusammenschloß. Nach Überwindung großer Schwierigkeiten, die insbesondere durch die Errichtung einer Hochschule in Danzig verursacht wurden, gelang es im Jahre 1902, den Plan seiner Verwirklichung entgegenzuführen. Die im Jahre 1910 eröffnete Technische Hochschule war allerdings nur ein Torso, doch bedeutete sie gleichwohl einen gewaltigen Fortschritt. Die späteren Jahre waren den Bemühungen um den Ausbau der Hochschule gewidmet, führten jedoch zunächst nur zu geringfügigen Erfolgen; vor allem gelang es der Handelskammer nicht, die *Errichtung von handelswissenschaftlichen Kursen* durchzusetzen, die zugleich für die Angehörigen der Kaufmannschaft eine Handelshochschule ersetzen sollten. Nach dem Kriege wurde das

Bedürfnis nach der Schaffung einer Vollanstalt immer dringender, zumal nachdem uns Danzig verlorengegangen und dem deutschen Osten Breslau als einzige Technische Hochschule geblieben war.

Die Notwendigkeit des Ausbaues gründet sich nicht allein auf die allgemeine Erwägung, daß die Stärkung und Verbreiterung unseres technischen Könnens einen der wichtigsten Faktoren für den Wiederaufbau unserer Wirtschaft darstellt, sondern wurzelt vor allem auch in der Tatsache, daß die reicherentwickelte, gegenwärtig zu besonderen Leistungen berufene industrielle und gewerbliche Tätigkeit der Provinz Schlesien gerade nach deren Zerstückelung auf das dringlichste jeder nur möglichen Förderung bedarf. Schließlich ist eine voll auf der Höhe stehende wissenschaftliche Anstalt für die Provinz Schlesien bei ihrem Kampfe um die Erhaltung des Deutschtums diesseits und jenseits der Grenzen eines der wichtigsten Bollwerke und um so mehr vonnöten, als die angrenzenden Staaten gleichartige Einrichtungen zu schaffen bestrebt sind.

Die Technische Hochschule in Breslau besteht bisher aus der *Fakultät für allgemeine Wissenschaften*, der *Fakultät für Maschinenwirtschaft (Maschinen- und Elektrowirtschaft)* und der *Fakultät für Stoffwirtschaft (Chemie und Hüttenkunde)*. Der Ausbau der Fakultät für Stoffwirtschaft durch Aufnahme des *Bergbaues* ist genehmigt; ferner ist die Ermöglichung der Ausbildung der *Bau-Ingenieure* in den ersten 4 Semestern im Rahmen der allgemeinen Fakultät zugesagt worden. Dadurch wird die Technische Hochschule auf sehr wichtigen Gebieten vervollkommenet, erhält jedoch noch nicht den Charakter einer abgeschlossenen, den Bedürfnissen des Studiums sowohl, wie des Wirtschaftslebens Schlesiens voll entsprechenden Vollanstalt.

Vor allem ist auf folgende Lücken hinzuweisen:

1. Die Fakultät für allgemeine Wissenschaften ermangelt als einzige unter allen technischen Hochschulen eines *Lehrstuhles* und eines *Institutes* für *Experimental-Physik*, ebenso wie der gleichen Einrichtungen für *technische Mechanik*. Die Studierenden sind darauf angewiesen, Physik an der Universität zu studieren. Die dadurch im Lehrbetrieb eintretenden Störungen sind unerträglich, zumal eine gründliche Durchbildung in dieser grundlegenden Disziplin die Voraussetzung für eine abgeschlossene Ingenieurbildung ist.

Es fehlt weiter ein eigener *Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre*. Die Vertretung dieses Faches im Nebenamt durch einen Professor der Universität genügt den Bedürfnissen des Studiums nicht, zumal der Unterricht an der Technischen Hochschule auf ein anderes Ziel eingestellt sein muß, als an der Universität. Der Technischen Hochschule erwächst die Aufgabe, die Studierenden in den Geist des Wirtschaftslebens einzuführen und instand zu setzen, die Zusammenhänge zwischen Wirtschaft und Technik zu erkennen und den Anforderungen der ersteren bei dem technischen Schaffen Rechnung zu tragen. Die an der Universität weniger gepflegte *Privatwirtschaftslehre*, unter besonderer Zuspitzung auf die Bedürfnisse der Technik, tritt daher bei der Technischen Hochschule in den Vordergrund.

2. Der für die Heranbildung eines hinreichenden technischen Nachwuchses abträgliche Zustand, daß ein längeres Studium in der *Bauingenieur-Wissenschaft* in Breslau überhaupt nicht möglich war, soll nach dem von dem Abgeordneten= hause genehmigten Plane dadurch gebessert werden, daß wenigstens das Studium in den ersten 4 Semestern ermöglicht werden soll. Ein weiterer Ausbau dieser Disziplin mit dem Ziel der Errichtung einer besonderen Fakultät für Bauwissenschaft ist erforderlich. Es sei nur auf die Aufgaben hingewiesen, welche z. B. von der Oder und der ganzen Wasserwirtschaft ständig der Technik gestellt werden und die Heranbildung eines eigenen Nachwuchses durch Errichtung eines Lehrstuhls für Wasserbau erfordern.

Die Handelskammer hat im Verein mit den anderen berufenen Stellen den Ausbau der Technischen Hochschule zu ihrer Aufgabe gemacht. Sie hat eine Mitwirkung bei der Lösung dieser Aufgabe in Aussicht genommen, in der Überzeugung, daß dieses große Werk für die Industrie und überhaupt das Deutschtum eine überaus wichtige Stütze darstellt und auch unmittelbare Opfer erheischt und rechtfertigt.

ALLGEMEINE
KULTUR=
AUFGABEN

Auch an der Lösung einer Reihe anderer, an sich völlig außerhalb ihres Zuständigkeitskreises stehender Aufgaben hat die Kammer mitgearbeitet, da diese sonst angesichts der Finanzlage des Staates verkümmern mußten. Die Handelskammer bzw. ihr Beirat hat z. B. die Breslauer *Wetterwarte* durch Überweisung von Flugzeugen ausbauen, die Stadttheatergesellschaft mitbegründen und damit die *Breslauer Oper* stützen helfen, die sonst der Auflösung anheimgefallen wäre — ein Ereignis, das nicht nur für das Kulturleben, sondern für das ganze Deutschtum im Osten verhängnisvoll gewesen wäre; die Handelskammer hat den *Universitätsbund* und besondere wissenschaftliche Anstalten, wie die *schlesische Gesellschaft für Erdkunde* und die *Historische Kommission*, die nicht nur der Forschung, sondern auch der Pflege des Heimatsinnes dienen, errichten helfen und in letzter Zeit vor allem ihre Hand zur Aufrechterhaltung und zum weiterem Ausbau des *Osteuropa= Instituts* geboten. Der Mitwirkung der Handelskammer bei der Ausführung des *Ottmachauer Staubeckens* ist an anderer Stelle (siehe Abschnitt Schiff= fahrt) gedacht.

Die überaus ausgedehnte Verwaltungstätigkeit der Handelskammer in der Kriegs= und der Nachkriegszeit wird in dem nächsten Abschnitt gewürdigt werden.

Die Handelskammer während des Krieges.

Der Kriegsausbruch ließ die Handelskammer alle bisherigen, dem Frieden gewidmeten Arbeiten jäh abbrechen. Die anfängliche Annahme, daß die begutachtende und verwaltende Tätigkeit während des Krieges vollständig zum Stillstande kommen würde, erwies sich jedoch als irrig; schon in ihrem bisherigen Arbeitsbereich wurde die Handelskammer bald derartig in Anspruch genommen, daß ihre Arbeiten allein auf diesen Gebieten an Umfang denen der Friedenszeiten mindestens gleichkamen.

BEGUTACHTENDE
UND
VERWALTENDE
TÄTIGKEIT

Der von unseren Gegnern lange vorbereitete Krieg hatte uns auf wirtschaftlichem Gebiet unvorbereitet getroffen; das erhellt schon daraus, daß der unsere eigene Versorgung stark beeinträchtigende Abzug von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in das Ausland bis unmittelbar zum Kriegsausbruch ungehinderten Fortgang nahm. Auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 4. August 1914 erließ die Regierung alsbald schon früher vorbereitete gesetzgeberische Maßnahmen, wie die Suspendierung der Goldwährung, die Schaffung von Darlehnskassen, Maßnahmen zum Schutze der Rechte der Kriegsteilnehmer, die Einführung der Geschäftsaufsicht zur Abwendung des Konkurses u. a. m. Die Ausarbeitung und der Erlaß der meisten Gesetze blieb jedoch der Kriegszeit selbst vorbehalten. Für völlig neue Verhältnisse und Aufgaben bestimmt, die starke Eingriffe in das Wirtschaftsleben bringen mußten, und bei ihrer Dringlichkeit vielfach nicht auf ihre Wirksamkeit bis zum letzten Ende durchdacht, ermangelten die getroffenen Maßnahmen mitunter der schon in der Vorkriegszeit häufig vermißten Klarheit und Bestimmtheit. Schlimmer noch wirkten die Fehlgriffe, die in der Ausführung der Anordnungen in wohlmeinendem Eifer mitunter begangen wurden und häufig von Dilettantismus eingegeben waren; es sei nur an den überstürzten Kampf zur Ausrottung des Schweines erinnert, das als der ärgste Feind der Volksversorgung angesehen und fast geächtet wurde. Die Handelskammer fand — sei es aufgefördert, sei es aus eigenem Antriebe — unausgesetzt Anlaß zu

Äußerungen und Vorstellungen, in denen vor allem vor Übertreibungen gewarnt wurde. Besonders galt es dabei auch die berechtigten Interessen des legalen Handels und der Industrie zu schützen. Es genügt zu erinnern an Maßnahmen wie die *Höchstpreise*, die, nicht einheitlich durchgeführt, zur Vertreibung der Waren aus einzelnen Versorgungsgebieten führten, an die Verordnung über *Preisauszeichnung* auch für Waren, welche sich dafür nicht eigneten, an die Gesetzgebung über den angemessenen Preis und die *Wuchergesetzgebung*, die, die Zusammenhänge des Wirtschaftslebens und die Macht der realen Tatsachen in wichtigen Punkten außer acht lassend, nicht nur für die Kaufmannschaft zu einer ständigen Quelle der Beunruhigung und der Verfolgung wurde, an die *Zwangswirtschaft*, die, im Glauben an die Allmacht von Gesetzen und Verordnungen befangen und psychologische Momente nicht beachtend, bald nicht mehr durchgeführt werden konnte und die Moral in der gefährlichsten Weise vergiftete. Im weiteren Verlauf des Krieges nötigten auch die wiederholten *Steuervorlagen* zu eingehender Stellungnahme.

Nicht nur die Durchberatung des Gesetzesstoffes und die Äußerung zu den Maßnahmen bereiteten der Handelskammer eine Fülle von Arbeit, sondern fast noch mehr ihre *Heranziehung zu ihrer Ausführung*. Der Handelskammer wurde eine Fülle von Verwaltungsbefugnissen übertragen, die besonders in der Feststellung von bestimmten Tatbeständen, in der Durchführung von Vorraterhebungen von Waren der verschiedensten Art und in der Ausstellung von Bescheinigungen zum Zwecke der Befreiung von gewissen einengenden Vorschriften bestanden. Nebenher ging eine überaus große Tätigkeit der Handelskammer in der Beratung der Interessenten und der *Auskunftserteilung* in Sachen der unübersehbaren Gesetze und Verordnungen, z. B. außer auf den bereits gestreiften auch auf dem Gebiete der Ausfuhrverbote.

So umfangreich und bedeutungsvoll auch diese Arbeiten der Handelskammer waren, so traten sie jedoch schon von Anfang an hinter der die Tätigkeit der Handelskammer völlig beherrschenden Aufgabe zurück: alle Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens zu verfolgen und zu diesem Zwecke insbesondere mit den Behörden Fühlung zu nehmen, sowie alle Wege der Selbsthilfe zur gegenseitigen Unterstützung der Angehörigen von Handel und Industrie zu beschreiten.

AUFRECHT-
ERHALTUNG DES
WIRTSCHAFTS-
LEBENS

Schon am Tage der Verhängung des drohenden Kriegszustandes verschwand das Metall-, insbesondere das Kleingeld wie mit einem Schlage aus dem Verkehr, und dieser drohte völlig zum Stocken zu kommen; die Handelskammer übernahm es, die von der Reichsbank bereitgestellten Mengen durch geeignete Kanäle dem Verkehr zuzuführen und diese Klemme zu überwinden. Weit ernster war die Frage der Aufrechterhaltung der Betriebe und der Weiterbeschäftigung der Angestellten und Arbeiter, eine Frage, die für die Stimmung der breitesten Volksschichten von ausschlaggebender Bedeutung war. So mancher Unternehmer glaubte, bei der völligen Abschneidung der Absatzmöglichkeit und der Entziehung vieler Arbeitskräfte durch Einberufung zum Heeresdienste seinen Betrieb schließen zu müssen. So mancher Käufer versuchte, früher erteilte Aufträge rückgängig zu machen; bei Lieferung von Waren wurde mitunter Vorausbezahlung verlangt, eine Forderung, die bei dem ausgebreiteten Kreditsystem das Wirtschaftsleben auf das stärkste stören mußte; auch die sonstigen Zahlungs- und Geschäftsbedingungen wurden verschärft. Gegenüber solchen gerade in der ersten Zeit des Krieges gefährlichen Erscheinungen setzte die Handelskammer ihren ganzen Einfluß dafür ein, daß das Wirtschaftsleben, soweit es die kriegerischen Verhältnisse zuließen, möglichst ungestörten Fortgang nahm, insbesondere durch Fortführung der Betriebe, Weiterbeschäftigung der Arbeiter und Angestellten, Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen, Weitergewährung von Kredit und Beibehaltung der früheren geschäftlichen Bedingungen, sowie durch Unterlassung der Aufspeicherung von baren Geldmitteln. Die Handelskammer berief die beteiligten Kreise wiederholt zu Besprechungen zusammen, in denen sie die Notwendigkeit aller solcher Maßnahmen darlegte, und vermochte es auch, vermöge ihres moralischen Einflusses und dank dem Gemeinsinn der Angehörigen von Handel und Industrie, dem Wirtschaftsleben über den toten Punkt im Anfang des Krieges hinwegzuhelfen.

In einer Zeit, die ihr Gepräge durch die Entfesselung der Verkehrsverhältnisse erhalten hat, mußte die Beschränkung und die Einstellung des Verkehrs, wie sie mit der Mobilmachung untrennbar verbunden war, besonders schwer empfunden werden. Manchem dauerte die Zeit bis zur Freigabe wenigstens eines beschränkten Verkehrs allzulange, und es bedurfte in der ersten Zeit häufig der Mahnung, der Eisenbahnverwaltung bei ihrer verantwortungsvollen Aufgabe im Dienste der Landesverteidigung nicht durch überflüssige Vorstellungen weitere Schwierigkeiten zu bereiten, sich vielmehr im Vertrauen

.....

auf die Arbeit der Verwaltung zu gedulden. Dieses Zutrauen wurde auf das glänzendste belohnt. Vor allem die *Eisenbahnverwaltung* legte eine wahrhaft unübertreffliche Leistungsfähigkeit an den Tag. Kaum zwei Wochen nach der Mobilmachung konnte bereits ein beschränkter Güterverkehr zugelassen werden, und ständig wurden dem Verkehr weitere Erleichterungen gewährt. Auch die *Postverwaltung* suchte diesem Beispiel nach Möglichkeit, soweit es die starke Verringerung ihres Personals zuließ, zu folgen. Die Anregungen auf weitere Verkehrserleichterungen fielen auf günstigen Boden und fanden, soweit es irgend möglich war, Berücksichtigung. Um so mehr konnte sich die Handelskammer die Aufgabe setzen, das Verständnis für die Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung, z. B. hinsichtlich der Verkürzung der Ladefristen, der Einschränkung der Stückgutannahme, der Vermeidung überflüssiger Transporte, verbreiten zu helfen und ihr bei der Erfüllung ihrer Aufgaben nach Möglichkeit dienstbar zu sein.

Zur Unterstützung der Handelskammer bei diesen Arbeiten und im Verfolge der von ihr gegebenen Anregung wurde aus den Kreisen der Industriellen Breslaus und des weiteren Bezirkes der Handelskammer bereits am 22. August 1914 unter Führung des Geheimen Baurats *Martiny* und des Kommerzienrats *Dr. Schwerin* eine besondere Organisation begründet, die unter dem Namen „Breslauer Kriegsausschuß der Industrie“ in engster Verbindung mit der Handelskammer die ganze Kriegszeit hindurch eine hingebungsvolle, ersprißliche und allen Kreisen nicht immer voll zum Bewußtsein gekommene Tätigkeit ausgeübt hat.*) Aus der Fülle der von ihm geleisteten Arbeiten seien nur einige wenige aus der ersten Kriegszeit als besonders kennzeichnend herausgegriffen:

ARBEITSMARKT

Die wichtigste Aufgabe war, zunächst den Arbeitsmarkt zu mobilisieren, einen Ausgleich einmal zwischen Stadt und Land, zum anderen zwischen den gewerblichen Betrieben, die infolge der starken Entziehung von Arbeitskräften und regerer Beschäftigung, insbesondere für Heereszwecke, Mangel an Arbeitskräften hatten, und denen, welche infolge des Darniederliegens des Absatzes ihrer Erzeugnisse Überfluß daran hatten, herbeizuführen, zu dem Zwecke, auf der einen Seite Arbeitslosigkeit, auf der anderen Seite Störungen des Betriebes der gewerblichen Unternehmungen zu verhindern. Die Form hierfür war durch den kurz vor Ausbruch des Krieges begründeten Schlesischen Arbeitsnachweisverband geschaffen, der selbst nicht Arbeitsvermittlung betrieb, jedoch eine ständige Verbindung und einen

*) Siehe „Tätigkeitsbericht des Breslauer Kriegsausschusses der Industrie in der Zeit vom 22. August 1914 bis 3. Februar 1915“, erstattet im Namen des Geschäftsführenden Ausschusses von dem Verfasser dieser Zeilen.

Ausgleich zwischen den verschiedenen Arbeitsnachweisen der Provinz bezweckte. Es fehlten aber vielfach noch die Beziehungen zwischen dem Arbeitsnachweisverband und den ihm angeschlossenen Verbänden mit den wirtschaftlichen Betrieben. Es fehlte ferner noch vielfach an der erforderlichen Fühlung zwischen den verschiedenen Arbeitsnachweisen. Im Zusammenarbeiten mit dem Schlesischen Arbeitsnachweisverband und dem Magistrat der Stadt Breslau stellte sich der Kriegsausschuß die Aufgabe, diese Lücke auszufüllen. Er wirkte auf die industriellen Betriebe des Bezirkes der Handelskammer Breslau einschließlich derer, welche Heimarbeiter beschäftigten, dahin ein, sich im Falle des Bedarfes von Arbeitskräften der Vermittlung des zuständigen Ortsarbeitsnachweises zu bedienen und ihm die offenen Stellen zuzuweisen, sowie die in ihren Betrieben etwa beschäftigungslos werdenden Arbeiter den Nachweisen zuzuführen. Er wandte sich ferner an die in Breslau vorhandenen zahlreichen Arbeitsnachweise (gegen 80) mit dem Ersuchen, in eine enge Verbindung mit dem städtischen Arbeitsnachweis zu treten, insbesondere mit diesem die Stellenangebote und die Stellungsgesuche auszutauschen. Die Bemühungen hatten in jeder Hinsicht vollen Erfolg. Die gewerblichen Kreise gewöhnten sich mehr und mehr an die Vermittlung der örtlichen Arbeitsnachweise, und vor allem gelang es auch in einer am 30. Oktober 1914 von dem Magistrat veranstalteten Versammlung, eine *Arbeitsgemeinschaft der in Breslau bestehenden Arbeitsnachweise* zu schaffen. Damit konnte der Kriegsausschuß seine Aufgabe auf diesem Gebiete als gelöst ansehen und die weitere Bearbeitung der Frage den zuständigen Stellen überlassen.

Eine für die Industrie außerordentlich einschneidende Frage war die der *Bemessung der Löhne der gewerblichen Arbeiter*. Der Ausschuß versuchte, den Standpunkt zur Geltung zu bringen, daß die gewerblichen Betriebe, insbesondere solche, welche für Heereszwecke beschäftigt waren, angemessene Löhne zahlten und sich unbedingt einer Lohnherabsetzung enthielten. Er vertrat aber ebenso entschieden die Ansicht, daß übermäßige Lohnsteigerungen nicht nur für die späteren Friedenszeiten recht bedenklich seien, sondern auch schon damals für die Betriebe, die zu entsprechenden Lohnerhöhungen nicht imstande seien, große Schwierigkeiten bei der Beschaffung der Arbeitskräfte in sich schlossen. Solche Schwierigkeiten waren vor allem durch das Vorgehen auswärtiger Fabriken entstanden, die zur Ausführung der ihnen übertragenen Heereslieferungen Arbeitskräfte um jeden Preis an sich zu ziehen suchten und Löhne anboten, die den anderen Betrieben die Arbeitskräfte zu entziehen drohten.

ROHSTOFFE

In der ersten Zeit nach der Mobilmachung bemühte sich der Kriegsausschuß wiederholt um die Aufhebung von die *Abgabe von Rohstoffen* einschränkenden Bestimmungen, die für die Landesverteidigung nicht unbedingt erforderlich erschienen, z. B. hinsichtlich der Ausfuhr von Lebensmitteln aus Breslau, der Freigabe von Betriebsstoffen und der Freigabe des Verkehrs mit Munition. In späterer Zeit stand die Frage der Beschaffung von Rohstoffen im Vordergrund der Tätigkeit. Ü. a. bemühte sich der Kriegsausschuß im Interesse von Industrie und Landwirtschaft, sowie der Volksernährung mit Erfolg darum, daß den schlesischen Schwefelsäurefabriken der für die Düngemittelindustrie nötige Bedarf an Salpeter freigegeben würde; die weitere Anregung, daß zur Sicherstellung einer hinreichenden Berücksichtigung der Interessen des Ostens in die Leitung der Kriegs-Chemikalien-Gesellschaft ein Vertreter des Ostens hinzugezogen werden möchte, fand die gewünschte Erledigung.

Weitere Arbeiten betrafen z. B. die Freigabe von Metallen, die Freigabe von Petroleum insbesondere für die gewerbetätige Bevölkerung Breslaus, vor allem aber die Versorgung Breslaus mit Kohlen.

KOHLEN- VERSORGUNG

Infolge der wiederholten Verkehrssperren hatte der Kohlenmangel in Breslau Ende November 1914 einen derartigen Grad angenommen, daß viele Industriezweige mit Betriebseinstellung bedroht wurden. Der Kriegsausschuß wandte sich an die maßgebenden Stellen, insbesondere der Eisenbahnverwaltung, mit dem Ersuchen, sofortige Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Diese Vorstellungen fielen auf einen fruchtbaren Boden. Die Eisenbahnverwaltung erklärte bereitwilligst, die Zuführung der erforderlichen Mengen zwar nicht auf dem Wege des normalen Verkehrs, wohl aber durch Einstellung von Sonderzügen von einzelnen Gruben aus bewirken zu können, und trat sofort in diesem Sinne mit den Vertretern des oberschlesischen Kohlenbergbaues und des Kohलगroßhandels in Verbindung. Das Ergebnis war, daß von Anfang Dezember 1914 an täglich je drei Sonderzüge abgelassen werden sollten. Die Eisenbahnverwaltung machte dieses Zugeständnis jedoch davon abhängig, daß die Kohlenverbraucher einmal ihre Ansprüche hinsichtlich Marke und Sorte einschränkten und sich im Notfalle auch mit einer anderen als der bestellten Ware begnügten, daß sie ferner vor allem für eine sofortige Entladung der zugeführten Wagen zum Zwecke der umgehenden Rückbeförderung Sorge trügen. Der Kriegsausschuß war bestrebt, diesen Forderungen zur Durchführung zu verhelfen. Seine Bemühungen, eine Organisation der

Kohlenabnehmer zu schaffen, um die über die Abnahmefähigkeit des Adressaten hinausgehenden Mengen auf andere Interessenten zu verteilen, führten zwar infolge des Widerstandes mancher Kreise zu keinem vollen Ergebnisse; doch hatten seine Bemühungen den Erfolg, daß die Interessenten sich die möglichst schnelle Abwicklung des Verkehrs zur Aufgabe machten, und so konnte die Eisenbahnverwaltung Ende Dezember die Zahl der täglich verkehrenden Sonderzüge auf fünf erhöhen. Als dann im Laufe des Januar 1915 die Kohलगroßhändler die weitere Ablassung von geschlossenen Sonderzügen nicht mehr für geboten und zweckmäßig erachteten, konnte der Kriegsausschuß in Rücksicht auf die inzwischen erfolgten stärkeren Zufuhren, die den Interessenten eine ausgiebige Versorgung für einen gewissen Zeitraum ermöglicht hatten, seine Aufgabe auf diesem Gebiete vorderhand als gelöst ansehen.

Solche Aufgaben zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens traten mit den Wechselfällen des Krieges und den immer stärkeren Eingriffen der Gesetzgebung und Verwaltung in die freie Tätigkeit immer von neuem an die Handelskammer heran. Bald handelte es sich angesichts der Inanspruchnahme der Eisenbahn für Heereszwecke um die *möglichste Nutzbarmachung des Wasserweges* für den Verkehr, bald um die *angemessene Entlohnung der Arbeiter und Angestellten*, bald um die *Unterlassung von Betriebseinstellungen und =Einschränkungen und von Entlassungen der Arbeiter* anlässlich einschränkender Bestimmungen, z. B. anlässlich der Verordnung über die Beschlagnahme von Web-, Wirk- und Strickwaren vom 31. Januar 1916, bald um Verhütung irgendwelcher Maßnahmen, welche einen Gegensatz zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern hätten hervorrufen können. Nicht nur wurden die Organisationen von Handel und Industrie in den Dienst der allgemeinen Aufgaben gestellt, sondern es erwies sich in sehr vielen Fällen auch eine persönliche Einwirkung auf die Beteiligten erforderlich.

Besonders wichtig war unter diesem Gesichtspunkte die *V e r g e b u n g* von Heereslieferungen. Die Regelung der Vergabungen war nicht nur ein militärisches und fiskalisches, sondern auch ein volkswirtschaftliches Problem. Es kam nicht nur darauf an, für eine möglichst gute und billige Bedienung der Heeresverwaltung Sorge zu tragen, sondern auch die Lieferungen auf die dazu berufenen Kreise gleichmäßig und in richtiger Weise zu verteilen, um die ganze Volkswirtschaft zu befruchten. In der ersten Zeit war es der Heeresverwaltung nicht immer möglich, diese

HEERES-
LIEFERUNGEN

Grundsätze völlig zur Durchführung zu bringen. Es gelang Firmen oder Einzelpersonen, die dazu nach Maßgabe ihrer bisherigen Tätigkeit nicht berufen oder nicht geeignet waren, Heereslieferungen zu erlangen; dadurch wurden in gleicher Weise die Interessen der Heeresverwaltung und der Staatsfinanzen, wie der Gewerbszweige, die sich mit der Erzeugung und dem Vertriebe der in Betracht kommenden Gegenstände beschäftigten, bedroht. Die Handelskammer trat solchen Auswüchsen auf das schärfste entgegen und wies die zuständigen Stellen unausgesetzt auf die Notwendigkeit hin, bei der Übertragung von Lieferungen die eingehendste Prüfung der anbietenden Firmen vorzunehmen. Diese Anregungen blieben denn auch nicht ohne Erfolg. Es wurde mit den für die *Vergabung von Ausrüstungs- und Bekleidungsgegenständen* maßgebenden Stellen der Heeresverwaltung verabredet, daß *Angebote aus dem Breslauer Bezirk lediglich durch Vermittelung der Handelskammer einzureichen seien*, die sie eingehend prüfte und begutachtete; es wurde auch Vorsorge zur Erfüllung des weiteren Wunsches der Handelskammer, eine gleichmäßige Verteilung der Aufträge an die einzelnen Bezirke, je nach ihrer Leistungsfähigkeit, herbeizuführen, getroffen, und die gegebenen Zusagen wurden auch gehalten, wenn natürlich auch die Lieferungen verschieden fielen. In ähnlicher Weise wurde das Verfahren bei den Vergabungen durch die *Feldzeugmeisterei* geregelt. Die Handelskammer übernahm es, die Firmen möglichst zusammenzuschließen und der Feldzeugmeisterei eingehende Unterlagen über die Leistungsfähigkeit zu geben; das Verfahren wickelte sich denn auch im wesentlichen in zufriedenstellender Weise ab. Dasselbe Verfahren wurde später bei der Verteilung von *Näharbeiten* und bei den schließlich immer wichtiger werdenden Aufträgen zur *Herstellung von Gegenständen aus altem, gebrauchten Material* durchgeführt, wobei anfänglich recht beträchtliche Schwierigkeiten zu überwinden waren.

WAHRUNG
DER INTERESSEN
VON HANDEL
UND INDUSTRIE

Die Rücksichten auf die Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens und die Weiterbeschäftigung der Angestellten und Arbeiter nötigten die Handelskammer häufig zur *Wahrung der Interessen der eingesessenen Industrie und des Handels*. Es war verständlich, daß manche Behörden zur Erleichterung ihrer Geschäfte danach strebten, die Zahl der Firmen, mit denen sie zusammenarbeiteten, möglichst zu beschränken. Dieses Streben trat auf den verschiedensten Gebieten zutage, mochte es sich z. B. um Aufträge auf *Vermahlung von Getreide* oder um die *Bewirtschaftung der Kleie* handeln. Mitunter wurde auch eine Stelle bevorzugt, welche außerhalb der legitimen Kreise von

Handel und Industrie stand. Die Handelskammer mußte unausgesetzt darauf hinwirken, daß die legitimen Kreise von Handel und Industrie in ihrer Gesamtheit beteiligt wurden, und empfahl den *Zusammenschluß aller Beteiligten zwecks gemeinsamer Übernahme der Aufträge*, schuf dafür auch mitunter die erforderliche Organisation. Entsprechend diesen Anregungen wurde bald fast allgemein verfahren; nur in einzelnen Fällen gelang es der Handelskammer nicht, die Bevorzugung einzelner Stellen wieder zu beseitigen, z. B. bei der Bewirtschaftung nicht nur der aus dem Auslande zugeführten, sondern auch der im Inlande abfallenden *Kleie*, die einer landwirtschaftlichen Organisation unter Ausschaltung des Handels übertragen wurde.

AMTLICHE
HANDELSSTELLE

Unter dem Gesichtspunkte der Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens, und zwar im besonderen der Fortführung der wirtschaftlichen Beziehungen zu den besetzten Gebieten im Osten, ist auch die Begründung und die Wirksamkeit der unter Mitwirkung einer Reihe anderer Handelskammern errichteten Amtlichen Handelsstelle deutscher Handelskammern zu beurteilen. Die wirtschaftlichen Beziehungen zu den besetzten Gebieten Rußlands, zunächst Polens, demnächst auch den zur Verwaltung Ober-Ost gehörenden Teilen waren für unsere Kriegswirtschaft sowohl bei der Einfuhr, insbesondere von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, wie bei der Ausfuhr von Fabrikaten und der Einziehung von alten Forderungen für uns von allergrößter Bedeutung. Die militärischen Notwendigkeiten ließen jedoch einen freien Verkehr nicht zu. Die ursprünglich eingesetzte Organisation hatte sich nicht bewährt. Der Amtlichen Handelsstelle fiel die Aufgabe zu, vermittelnd einzutreten; sie übernahm die Aufgabe der Unterrichtung und Beratung deutscher Firmen, der Vertretung ihrer Interessen auf den verschiedensten, den Verkehr mit dem Osten betreffenden Gebieten, der Vermittlung der Ausfuhr, der Unterstützung der Behörden durch Gutachten. Sie besorgte nicht allein die Vermittlung des Nachrichtenaustausches unter besonderen Kontrollmaßnahmen, sondern auch des geschäftlichen Verkehrs zwischen den Interessenten diesseits und jenseits der Grenze und vermochte durch ihre zahlreichen Geschäftsstellen einen ständig zunehmenden, überaus bedeutungsvollen Warenumsatz agenturweise zu bewirken. Schließlich wurden ihr auch weitreichende *Aufgaben auf dem Gebiete der Kriegswirtschaft* selbst, insbesondere auf dem Gebiete der Bewirtschaftung von Nahrungsmitteln, wie Eiern, Gänsen und anderem Geflügel, Speck, Butter und Käse übertragen. Die Amtliche Handelsstelle Deutscher Handelskammern ist nicht nur ein ganz aus dem üblichen Rahmen

der Kriegsgesellschaften fallendes, interessantes Beispiel für die Organisation der Kriegswirtschaft und die Betätigung der Handelskammern auf diesem Gebiete, sondern hat auch der Allgemeinheit von Handel und Industrie sowie dem gesamten Staatswesen große Dienste geleistet.

Das Gesetz über den vaterländischen Hilfsdienst vom Jahre 1916 führte zur Errichtung der Kriegsämter bzw. Kriegsamtstellen. Diese zogen bald die Handelskammer in ausgiebigem Maße zur Mitarbeit heran; von den gemeinsamen Arbeiten sind u. a. die ständig sich häufenden Fragen der *Regelung der Arbeitszeit* in den Kontoren des Großhandels und der Banken, sowie den Einzelhandelsgeschäften, der Einschränkung im *Licht- und Kohlenverbrauch* und in der *Reklame*, der planmäßigen *Regelung des Güterversandes* durch Vermeidung längerer Transporte, der *Zusammenlegung von Betrieben*, sowie des *Schlichtungsverfahrens* zu erwähnen.

KRIEGS- WIRTSCHAFT

Möglichste Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens stellte die Hauptaufgabe der Handelskammer auf kriegswirtschaftlichem Gebiete dar. Als zweites Arbeitsgebiet erwuchs der Handelskammer die Mitwirkung bei einer Reihe von kriegswirtschaftlichen Maßnahmen. Am umfangreichsten waren die Arbeiten der Kammer im Zusammenwirken mit der *Reichsbekleidungsstelle*. Die Handelskammer selbst war in dem Ausschuß dieser Stelle vertreten; sie setzte auch die Berufung eines Vertreters der Breslauer Bekleidungsindustrie in der Person des Stadtrats *Less* in den Aufsichtsrat der Geschäftsabteilung dieser Stelle durch und fand dadurch Gelegenheit zur Mitarbeit bei allen einschlägigen Fragen; vor allem hatte sie aber eine Reihe von Aufgaben selbst zu erledigen. Dazu gehörte vornehmlich die Ausstellung der verschiedenen Bezugsscheine, die zum Bezuge von Waren, mithin zur Ausübung der gewerblichen Tätigkeit berechtigten; dazu gehörte ferner die Einsetzung des Schiedsgerichts für Streitigkeiten bei der Preisfestsetzung für Web-, Wirk- und Strick-, sowie weiter für Schuhwaren. Die Handelskammer veranlaßte ferner im Einvernehmen mit der Reichsbekleidungsstelle die Errichtung des *Reichskleiderlagers*, welches der gleichmäßigen Heranziehung aller Kreise des beteiligten Einzelhandels zu dem Absatz der Ware diente. Sie führte einen Zusammenschluß der Leder verarbeitenden Betriebe in der *Lederzuschneidestelle* zwecks sparsamsten Verbrauches von Leder herbei. Sie errichtete eine besondere Vertrauensstelle zur *Erfassung von Sparmetallen* zu dem Zwecke, das im Verkehr befindliche, irgend entbehrliche Sparmetall für Zwecke der Kriegswirtschaft zu mobilisieren und nutzbar zu machen.

Umfangreiche Arbeiten erwachsen ihr ferner aus der Ernennung von *Überwachungspersonen für ausländische Unternehmungen*, den *Erhebungen über die Vorräte und den Bedarf* in den verschiedensten Waren, wie Bekleidungsgegenständen, Nahrungsmitteln, Kohle u. a., der *Ermittlung der Kriegsschäden*, der *Anmeldung des Vermögens der Angehörigen feindlicher Staaten*, wofür die Handelskammer Anmeldestelle wurde, der Äußerung zu Anträgen auf *Errichtung von Aktiengesellschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung*.

ARBEITEN
IM INTERESSE
DER HEERES-
VERWALTUNG

Als drittes Gebiet der kriegswirtschaftlichen Tätigkeit trat, an Umfang nicht geringer, die unmittelbare Arbeit im Interesse der Heeresverwaltung hinzu. Der Arbeiten im Interesse der Vergebung von Heereslieferungen ist bereits gedacht worden. Außerdem sind besonders die Äußerungen zu *Reklamations- und Urlaubsgesuchen* zu erwähnen, die der Kammer während des Verlaufs des Krieges in der Zahl von vielen Tausenden vorgelegt worden sind und die sorgfältigste Erledigung erheischten; weiter die Mitwirkung bei der Verteilung von kriegsunbrauchbaren Pferden und von sonstigem, für die Heeresverwaltung *nicht mehr benötigtem Kriegsmaterial*.

Schließlich ließ es die Handelskammer auch nicht an sich fehlen, bei allen irgendwie bedeutungsvollen Fragen ihre Kräfte in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen, und eine Reihe von Behörden gewöhnte sich bald daran, alle solchen Fragen, bei denen sie sich nicht zu helfen wußten, an die Handelskammer abzugeben. Sie beteiligte sich insbesondere an der *Propagandatätigkeit im Auslande* über die Ursachen des Krieges und der Zurückweisung der gegen Deutschland erhobenen Beschuldigungen, an den Arbeiten der Stadt Breslau zur *Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln*, unterstützte die Sammlungen des *Nationalen Frauendienstes*, für welche sie eigene Sammelstellen errichtete, beteiligte sich an den Arbeiten im Interesse der *Kriegsverletztenfürsorge* und stellte u. a. eine größere, aus Sammlungen hervorgegangene Spende hierfür bereit; sie nahm teil an der Werbetätigkeit für die verschiedenen *Kriegsanleihen*, an den Arbeiten für die Ausbreitung des *bargeldlosen Zahlungsverkehrs* und die Ablieferung von *Goldmünzen* bei der Reichsbank, für die Verwendung von *Ersatzstoffen*, z. B. Papier= statt Jutesäcken, für die Gewinnung von kriegswichtigem und =notwendigem Material, wie von Teeröl.

Sie wurde auch aus dem neutralen Auslande, welches den deutschen Handelskammern das frühere Vertrauen bewahrte, häufig um Auskunft angegangen. Bemerkenswert ist z. B., daß sie im September 1914, als von russischer Seite die Einnahme Breslaus im Auslande gemeldet wurde, wieder=

holt ausländischen Stellen *Bescheinigungen* darüber auszustellen hatte, daß *Breslau nicht in den Händen der Russen sei*.

VORBEREITUNG
DER FRIEDENS-
ARBEITEN

Neben dieser Tätigkeit gingen die Arbeiten zur Vorbereitung der künftigen Friedenszeiten einher, die besonders in den beiden letzten Kriegsjahren einen sehr großen Umfang einnahmen. Bei der politischen und militärischen Lage wendeten sich die Blicke vor allem gen Osten, und Breslau erschien zu einer führenden Stellung bei der Entwicklung der ausländischen Beziehungen nach dem Kriege berufen. Die Voraussetzung für alle Arbeiten war natürlich die Annahme, daß es uns gelingen würde, den Krieg zu einem günstigen Abschlusse zu bringen und damit die Vorbedingungen für die Entwicklung eines großen Verkehrs mit dem Osten zu schaffen. Wie aber auch immer der Krieg ausfallen möchte, in jedem Falle waren Maßnahmen notwendig, um Schlesiens Stellung im Verkehr mit dem Osten zu stärken.

Im Vordergrund stand die *Anbahnung regerer wirtschaftlicher Beziehungen zu Österreich-Ungarn und den Balkanstaaten*. Abseits aller weitausschauenden Projekte auf handelspolitischem Gebiete, und den Boden der realen Tatsachen nicht verlierend, machte es sich die Handelskammer vor allem zur Aufgabe, die Möglichkeit einer weitgehenden *Vereinheitlichung der Eisenbahntransportbedingungen* zu studieren. Der Einzelheiten ist bereits in dem Abschnitt „Eisenbahnwesen“ gedacht worden. (Siehe Seite 140). Unter demselben Gesichtspunkt sind auch die Arbeiten der Handelskammer im Interesse der Förderung des *Donau Oder-Kanals* zu würdigen, die in dem Abschnitt *Schiffahrt* dargestellt worden sind. (Siehe Seite 154). Nicht minder wichtig war der Verkehr mit *Polen und Rußland*, der von jeher die Voraussetzung für die Wirtschaftsblüte Schlesiens gewesen ist. Die Handelskammer hatte während des Krieges in der Amtlichen Handelsstelle den Interessenten diesseits und jenseits der Grenze durch Vermittelung des geschäftlichen Verkehrs überaus wertvolle Dienste geleistet und dabei eine Fülle von Erfahrungen gesammelt. Es tauchte der von dem Verfasser dieser Zeilen eingehend bearbeitete Plan der Umwandlung der Amtlichen Handelsstelle in eine deutsche Handelskammer für Polen für die Zeit nach dem Kriege auf.*) Das Unternehmen war als freie Einrichtung der

*) Siehe die Schrift des Verfassers: „Umwandlung der Amtlichen Handelsstelle in eine deutsche Handelskammer für Polen; ein Beitrag zur Frage der Außenhandelskammern“. Veröffentlichung der Amtlichen Handelsstelle, Bromberg 1918.

deutschen Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Organisationen gedacht und sollte zunächst in Polen eine Reihe von Geschäftsstellen errichten. Aufgabe sollte die Pflege und Förderung der deutsch=polnischen Handelsbeziehungen sein, insbesondere durch Unterrichtung und Beratung der deutschen Interessenten in allen mit dem polnischen Verkehr zusammenhängenden Fragen, und durch Vertretung ihrer Interessen. Es war also zum Teil ein Nachrichtendienst, zum überwiegenden Teil jedoch ein Ankunftsdiens und vor allem ein Dienst zum Zwecke der Wahrnehmung der Interessen der deutschen Firmen in Polen in Aussicht genommen, z. B. bei Streitigkeiten und Zahlungseinstellungen, nicht zuletzt auch eine Tätigkeit als Sachwalter und Treuhänder. In Würdigung des Umstandes, daß die deutschen Handelskammern mit einer solchen Einrichtung für alle Zeiten ein Wahrzeichen ihres Gemeinsinns, ihrer Opferfreudigkeit und ihrer Organisationskraft errichten und ihre Stellung und ihr Ansehen stärken und mehren würden, machte sich die Handelskammer diese Bestrebungen zu eigen. Der Gang der Ereignisse machte jedoch eine Weiterverfolgung des Plans unmöglich. Es handelt sich um einen Plan, der, zwar durch die Verhältnisse und Erfahrungen des Krieges erzeugt, ausschließlich den Arbeiten des Friedens mit friedlichen Mitteln gewidmet war und auch unter den ganz veränderten Verhältnissen wieder von Bedeutung werden kann.

Während alle solchen Pläne nicht zur Ausführung kamen, gelang es, einen anderen aus denselben Gedankengängen heraus aus der Mitte der Handelskammer hervorgegangenen Plan schon im Kriege durchzusetzen, das Projekt der Errichtung einer *Breslauer Messe*. Nach eingehenden Vorbesprechungen wurde in einer am 19. Januar 1917 in den Räumen der Handelskammer unter dem Vorsitz von Dr. *Eduard von Eichborn* abgehaltenen Versammlung beschlossen, den Plan mit allen Kräften zu verfolgen.*) Als erste Frucht dieser Bestrebungen, um deren Durchsetzung sich besonders der spätere Vorsitzende der Messegesellschaft Stadtrat *Less* und der Direktor *Wolf* verdient machten, wurde im Jahre 1917 die Papiergewebeausstellung veranstaltet, und bereits am 21. August 1918 wurde die erste *Breslauer Messe* eröffnet. Die Entwicklung des Messe-

*) Siehe die Schrift des Verfassers: Ständige Veranstaltung in Breslau zur Förderung von Handel, Industrie und Handwerk nach dem Kriege. Breslau 1917.

gedankens und die mit ihm verfolgten Ziele gehen aus folgendem Auszuge der von dem Verfasser dieser Zeilen gehaltenen Eröffnungsrede hervor:

„In einer Unterredung im Frühjahr 1916 entwickelte unser damaliger Regierungspräsident Freiherr v. Tschammer mir u. a. den Gedanken, anknüpfend an den altbewährten Breslauer Maschinenmarkt gleichartige Einrichtungen für andere Gewerbezweige zu schaffen. Der Plan wurde von mir mit führenden Persönlichkeiten unseres Wirtschaftslebens eingehend erwogen, auf allen Seiten gebilligt und in einer am 19. Januar 1917 abgehaltenen Versammlung endgültig festgestellt. Es wurde einmütig beschlossen, zur weiteren Verfolgung und Durchführung des Plans eine besondere gemeinnützige Gesellschaft zu begründen. Wenn es gelang, die Messe-Gesellschaft in kurzer Zeit zu errichten und lebens- und arbeitsfähig zu machen, so gebührt das Verdienst hierfür vor allem Herrn Georg Leß, der sich mit Feuereifer in den Dienst der Sache stellte.

„Die Veranstaltung sollte, das war der Grundgedanke, die Leistungsfähigkeit unseres heimischen Wirtschaftslebens unausgesetzt und eindrucksvoll allen vor Augen führen, Fremde in großer Zahl zu uns bringen, und, wen sie einmal angezogen hat, ständig in ihrem Banne halten. Vor allem für vier bei uns reichentwickelte Gewerbegruppen war das Bedürfnis nach einer solchen Einrichtung bei den eingehenden Verhandlungen festgestellt worden: für den Verkehr mit Maschinen und technischen Artikeln, die Bekleidungsindustrie, die Herstellung von Möbeln und sonstigen Einrichtungsgegenständen und schließlich den Verkehr mit Nahrungsmitteln.

„Wir sehen selbst bei Rohstoffen, wie trotz der durch die fortschreitende Technik gebotenen Handhaben, genaue Merkmale für die Beschaffenheit der Ware aufzustellen und diese an deren Hand auch ohne Besichtigung beurteilen zu können, wie trotz der durch das neuzeitliche Verkehrswesen geschaffenen Möglichkeit, Geschäfte ohne jede persönliche Berührung abwickeln zu können, der persönliche Verkehr nach wie vor die Grundlage für die geschäftliche Betätigung bildet. Wir haben bis zum Kriege selbst bei solchen Artikeln, u. a. an dem Beispiel des Breslauer Flachsmarktes gesehen, wie die regelmäßige Zusammenführung der Käufer und Verkäufer im großen internationalen Verkehr auch jetzt noch zeitgemäß ist. Bei den für uns im Vordergrund stehenden Waren vollends — Maschinen und technischen Artikeln, Bekleidungsstücken, Wohnungseinrichtungsgegenständen und Nahrungsmitteln — kommt es darauf an, die praktische Brauchbarkeit und beste Eignung festzustellen, und dafür ist die Besichtigung unentbehrlich und eine regelmäßige Vorführung, die den Vergleich mit anderen gleichartigen Erzeugnissen zuläßt, von größtem Nutzen.

„Eine Gesamtübersicht läßt bei solchen Waren Lücken in der Gesamtproduktion, Mängel bei der Erzeugung einzelner Fabrikate am leichtesten erkennen, gibt somit dem Hersteller neue Anregungen und wird zu einem Werkzeug der

unmittelbaren Gewerbeförderung. Der Breslauer Maschinenmarkt z. B. ist bei uns zum Ausgangspunkt für die Entwicklung des Baues landwirtschaftlicher Maschinen geworden. Nicht Menge, sondern Güte der Ware muß solchen Veranstaltungen das Gepräge geben.

„Gedanken, wie den unserigen, die sich bei uns schon im Frieden regten, wird für die erste Zeit nach dem Kriege die Zukunft um so mehr gehören, als die veränderten gewerblichen Verhältnisse zu Maßnahmen zum Zweck der möglichst raschen Unterrichtung über die Leistungen auf bestimmten Gebieten, der Erleichterung der geschäftlichen Beziehungen, geradezu herausfordern. Das gilt vor allem auch im Hinblick auf die Kauflustigen aus dem Neuland im Osten, die sich dorthin am ehesten wenden werden, wo ihnen die größte Auswahl mit der geringsten Mühewaltung zur Verfügung gestellt wird.

„Die Rücksicht hierauf nötigt auch dazu, die Veranstaltung nicht auf Angehörige des ostdeutschen Gewerbes oder auf Waren der genannten Gruppen zu beschränken, sondern auch anderen Warengruppen freizugeben und die Beteiligung Interessenten aus dem ganzen Deutschen Reiche zu eröffnen. Wir dachten darüber hinaus auch daran, dem Gewerbe aus den mit uns eng verbundenen fremden Staaten Gelegenheit zur Vorführung seiner Erzeugnisse zu verschaffen. Für den wechselseitigen Verkehr mit dem Osten sollte damit ein Mittelpunkt geschaffen werden, der einen edlen Wettstreit entfachen und, ein ständig sich erneuernder Quell, nach den verschiedensten Richtungen Befruchtung spenden sollte.

„Es hat von jeher als Eigenschaft des echten Kaufmanns gegolten, seinen Nutzen darin zu suchen, daß er den anderen zufriedenstellt, zu seinem Rechte kommen läßt und damit zur immer engeren Anknüpfung der Verbindungen veranlaßt. Auf dieser Grundlage fußend, wird das Werk im Frieden die Brücke zwischen uns und den Völkern, die auf enge Beziehungen zu uns angewiesen sind, schlagen helfen und eine hohe allgemeine kulturelle Aufgabe erfüllen können. Einmal wird doch wieder das Dichterwort, das jetzt wie aus längst verklungenen Tagen an unser Ohr schlägt, zur Wahrheit werden:

„Euch, ihr Götter, gehöret der Kaufmann; Güter zu suchen
Geht er, doch an sein Schiff schließet das Gute sich an!“

„Verschiedenen Zwecken dienend, wird die Veranstaltung ein wechselvolles Aussehen darbieten. Mit Märkten für Rohstoffe, Maschinen und technische Artikel vereinigen sich ständig wiederkehrende Ausstellungen für Gegenstände, die dem Geschmack unterworfen sind; neben Verkaufstagen für bestimmte Gewerbezweige werden sich regelrechte Messeeinrichtungen für den Großhandelsverkehr an der Hand von Mustern finden. Das gemeinsame Band ist die Zusammenführung der Käufer und Verkäufer in großer Zahl zum Zwecke der Erleichterung und Pflege ihrer geschäftlichen Beziehungen. Die Bezeichnung „Messe“ ist daher nicht voll zutreffend, für manche Gegenstände, z. B. Erzeugnisse des Kunstgewerbes, vielleicht sogar irreführend und lediglich in Rücksicht darauf gewählt,

daß diese Benennung die verschiedenartigen Veranstaltungen am kürzesten und immer noch am zutreffendsten in sich begreifen läßt.

„Den besonderen Bedürfnissen unseres heimischen Erwerbslebens einerseits, denen des Verkehrs mit den Staaten des Ostens andererseits entsprungen, soll unser Unternehmen eine bisher klaffende Lücke ausfüllen. Es wird vollkommen verschieden sein von allen anderen und, wenn es gelingt, neue Kräfte heben, nicht aber bisher am Werke tätige stören oder beeinträchtigen. Und selbst wenn sich einmal auf einzelnen Grenzgebieten ein Wettbewerb ergeben sollte, so wäre er — weit davon entfernt, andere Einrichtungen an der Wurzel treffen zu wollen — nur ein solcher, der neben dem andern für die eigenen Lebensinteressen den Platz behaupten will: ein solcher Wettbewerb kann, wenn unsere Wirtschaft nicht zum Erstarren gebracht werden soll, nicht entbehrt werden; er ist der Ansporn für jeden Fortschritt und muß der Leitstern für unsere künftige Wirtschaft bleiben.

„Im Namen des vorbereitenden Ausschusses lege ich unseren Plan in die Hände der Messe-Gesellschaft. Aufgabe des Kaufmanns ist es, nicht starr an einmal entworfenen Plänen festzuhalten, sondern seine Entschlüsse je nach dem Wechsel der Verhältnisse zu treffen, und so werden sich auch an unseren Gedanken vielfache Änderungen als notwendig erweisen, wie auch schon jetzt die Messe-Gesellschaft in Abweichung von unserem Vorhaben die erste Veranstaltung bereits während des Krieges durchgeführt hat. Eins soll aber auch im Wechsel der Zeiten unverrückbar bleiben, der Geist, in dem der Vorbereitende Ausschuss seinen dem Wiederaufbau unserer Volkswirtschaft, den allgemeinen vaterländischen Interessen gewidmeten Plan aufgestellt hat.

„Er wird durch den Ort dieser Veranstaltung und den Tag ihrer Eröffnung versinnbildlicht. Diese Halle ist errichtet worden zum Gedenken der Taten unseres Volkes, wie sie vor hundert Jahren, ihren Ursprung in dieser Stadt nehmend, vollbracht worden sind, wie sie jetzt uns alltäglich noch viel gewaltiger vor Augen treten, als Wahrzeichen des Opfermutes und der Hingabe des eigenen Selbst an die großen allgemeinen vaterländischen Aufgaben; und heute jährt sich zum vierten Male der Tag, an dem unsere Heere aus dem Westen die ersten großen Siegesnachrichten zu uns senden konnten, die gleichen Eigenschaften besiegelnd. Möge der Geist dieses Ortes und dieses Erinnerungstages über dem Werke walten und die Arbeiten der Messe-Gesellschaft leiten!“

Die Voraussetzungen, von denen der Plan ausging, sind auch jetzt noch nicht voll geschaffen worden. Der Gedanke hat daher im Laufe der Zeit manche Wandlungen durchgemacht. Er hat sich jedoch auf der ganzen Linie durchgesetzt, ist Gemeingut aller beteiligten Kreise geworden, und seine Durchführung wird eine der wichtigsten Aufgaben im Interesse der Stärkung der Wirtschaftskraft Schlesiens sein.

Der Krieg fand mit dem Abschluß des Waffenstillstandes im Jahre 1918 nicht sein Ende, sondern wurde von unseren Gegnern mit anderen Mitteln weit über den Vertrag von Versailles hinaus fortgeführt. Es ist daher in diesem Abschnitte der Platz, der wichtigsten Arbeiten aus der ersten Übergangszeit zu gedenken. ÜBERGANGSZEIT

Nach der *Umwälzung* vom 9. November 1918 stellte sich die Handelskammer einmütig auf den Boden der neuen Verhältnisse. Sie sah es als ihre Pflicht an, alle ihre Kräfte der Förderung des Allgemeinwohls zu widmen und in den Dienst des Wiederaufbaues unseres Wirtschaftslebens und der Abwehr weiterer Störungen zu stellen. Sie erachtete es als ihre dringendste Aufgabe, die Schwierigkeiten der Übergangszeit, die sich vor allem bei der Demobilisierung ergaben, beseitigen zu helfen. Sie stellte daher rückhaltlos dem Provinzial-Volksrat ihre Mitarbeit zur Verfügung, und dieser machte von dem Angebot auch in weitgehendem Maße Gebrauch. Vor allem aber ergriff die Handelskammer aus sich heraus eine Reihe von Maßnahmen zur Verhütung eines völligen Zusammenbruches.

An erster Stelle war für die Zurückführung der Kriegsteilnehmer in ihre bürgerliche Beschäftigung Sorge zu tragen. Handel und Industrie hatten während des Krieges wiederholt ihren Angestellten die Wiederaufnahme in ihre frühere Tätigkeit nach Rückkehr aus dem Heeresdienst zugesagt. Sie bekannten sich auch bei den veränderten Verhältnissen uneingeschränkt zu diesem Grundsatz. Es galt, gegenüber den Kriegsteilnehmern, die von unseren Fluren den Krieg ferngehalten hatten, eine Dankesschuld abzustatten; darüber hinaus waren Handel und Industrie sich bewußt, daß nur bei Schaffung von Arbeitsgelegenheit die Gewähr für Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung geboten war, die die Voraussetzung für die Arbeit des Kaufmanns ist. Schwere Opfer waren zu bringen; sie mußten im Dienste des Gemeinwohls gebracht werden, und die Breslauer Kaufmannschaft erklärte sich willig bereit, sie auf sich zu nehmen. BEIRAT

Die Handelskammer stellte in ihrer Vollsitzung vom 16. November 1918 in Übereinstimmung mit einer Kundgebung des „Verbandes der Breslauer Textil- und Bekleidungsberufe“ den Grundsatz auf, daß die Betriebe in Handel und Industrie die Kriegsteilnehmer wieder aufnehmen und bis auf weiteres die an deren Stelle eingestellten Ersatzkräfte weiter

beschäftigen müßten. Es galt, diesen Grundsatz zum Gemeingut aller Kreise von Handel und Industrie Breslaus zu machen und für seine Durchführung in den Kreisen der Breslauer Kaufmannschaft bis zum letzten Gliede Sorge zu tragen.

Bei Kriegsausbruch hatte die Handelskammer die Aufgabe übernommen, den Fortgang des Wirtschaftslebens und die Weiterbeschäftigung der Angestellten und Arbeiter sicherzustellen. Sie hatte zu diesem Zwecke wiederholte Besprechungen mit den beteiligten Kreisen veranstaltet und jede nur mögliche Einwirkung auf sie geltend gemacht. Damals wurde der tote Punkt bald überwunden, und es genügte, lose Organisationen, wie z. B. den „Breslauer Kriegsausschuß der Industrie“ zu schaffen. Jetzt war die Arbeit weit schwieriger und verantwortungsvoller, und sie mußte immer wieder von neuem geleistet werden. Es erschien daher unabweisbar, die Arbeit auf die breitesten Schultern zu stützen und der Handelskammer einen Unterbau zu schaffen, der es ihr ermöglichte, mit allen Gliedern der Kaufmannschaft stets engste Fühlung zu halten, ihre Bedürfnisse und Wünsche zu erkunden und auf sie eine Einwirkung im Sinne des Gemeinwohls auszuüben. Zu diesem Zwecke beschloß die Handelskammer in ihrer Sitzung vom 16. November 1918 für die Demobilmachungszeit die Zusammenfassung aller Organisationen von Handel und Industrie Breslaus in einer besonderen Körperschaft, die in engster Verbindung mit der Handelskammer, jedoch völlig unabhängig von ihr, ihre Arbeiten verrichten sollte. Auch für alle anderen Fragen der Demobilmachung und des Wiederaufbaues des Wirtschaftslebens, z. B. die Verteilung von Heeresgut, die Beschaffung von Rohstoffen, die Regelung der öffentlichen Bewirtschaftung, war die Nutzbarmachung aller Kräfte von Handel und Industrie von größter Bedeutung. Diese Körperschaft wurde in einer von der Handelskammer am 23. November 1918 zusammenberufenen Versammlung unter dem Namen „Beirat der Handelskammer“ ins Leben gerufen.

Bei den sozialen Fragen lag es von vornherein in der Absicht, mit den Vertretern der Angestellten in engste Verbindung zu treten und gemeinschaftlich mit ihnen alle Fragen zu behandeln. Zu diesem Zwecke wurde ein aus 12 Vertretern des Beirats und 12 Vertretern sämtlicher kaufmännischen und technischen Angestelltenverbände bestehender gemischter Arbeitsausschuß gebildet, in den später noch ein Vertreter der arbeitslosen Kaufleute hinzugewählt wurde. Dieser paritätische gemischte Arbeitsausschuß wurde, was Angestelltenfragen anlangt, einer der Hauptpfeiler der Organisation. Die Vertreter des Beirats in dem

gemischten Arbeitsausschuß traten ferner mit der Vertretung der Handelshilfsarbeiter, dem „Deutschen Transportarbeiterverband, Verwaltungsstelle Breslau“, zu gemeinschaftlichen Beratungen zusammen.

Bei dem gemischten Arbeitsausschuß wurde für Zwecke der Schlichtung von Streitigkeiten ein Einigungsamt gebildet, das paritätisch zusammengesetzt wurde und aus je drei Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer bestand. In gleicher Weise wurde für die Regelung der die Handelshilfsarbeiter betreffenden Fragen ein paritätisches Einigungsamt gebildet. Eine sichere Grundlage wurde diesen Einigungsämtern durch die Verfügung des Demobilmachungsausschusses vom 11. Januar 1919 verliehen, durch welche das bei diesem eingesetzte Schlichtungsamt ermächtigt wurde, Schiedssprüche des Einigungsamtes nachzuprüfen und durch Zwangsmaßnahmen zur Durchführung zu bringen. Nach Erlaß der Verordnung vom 24. Januar 1919 wurde mit dem Schlichtungsausschuß ein Abkommen über das weitere Bestehen des Einigungsamtes getroffen.

Der „Beirat“ gliederte sich in verschiedene Abteilungen: Abteilung I beschäftigte sich vornehmlich mit Fragen, die mit der Ingangsetzung des Wirtschaftslebens, der Verwertung von Heeresmaterial, insbesondere der Berücksichtigung des Großhandels dabei, des Abbaues der Papiergewebewirtschaft zusammenhingen; Abteilung III mit den Fragen des Zusammenschlusses des Einzelhandels, der Regelung der Arbeitszeit und der Fürsorge für selbständige Kaufleute, die während des Krieges in ihrer Existenz Schaden erlitten hatten. Die Hauptarbeit wurde aber in Gemeinschaft mit dem gemischten Arbeitsausschuß von Abteilung II geleistet, die das Rückgrat des ganzen Beirats darstellte.

Aus ihren Arbeiten sind folgende hervorzuheben:

Der Beirat erließ in Gemeinschaft mit den Vertretern der Angestelltenverbände unter dem 18. Dezember 1918 eine Kundgebung, wonach die bei Kriegsausbruch tätig gewesenen Angestellten wieder aufzunehmen und die in den Betrieben vorhandenen Angestellten für die nächsten 3 Monate zu den bisherigen Bedingungen weiter zu beschäftigen waren. Weiter wurden Zuschläge zu den Friedensgehaltssätzen der Kriegsteilnehmer vereinbart. Schließlich wurde bestimmt, daß die Lehrverträge weiter in Geltung zu bleiben hätten; den Arbeitgebern wurde empfohlen, die wirtschaftlichen Verhältnisse und das reifere Alter der Zurückkommenden bei der Bemessung der Vergütung und der Dauer der Lehrzeit zu berücksichtigen.

Durch eine Nachtragsbekanntmachung vom 7. Januar 1919 wurde festgesetzt, daß die Kundgebung nicht dem Buchstaben nach, sondern sinngemäß und entgegenkommend auszulegen sei, ganz besonders mit Bezug auf die Angestellten, die nicht aus einer Stellung eingezogen wurden, in der sie bereits am 1. August 1914 tätig waren.

Die Kundgebung regelte die Frage der Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer und der Weiterbeschäftigung der vorhandenen Angestellten im wesent-

lichen in gleichem Sinne, wie die geraume Zeit später erschienene Verordnung vom 24. Januar 1919, nur daß eine Reihe von Bestimmungen darüber hinausging. So wurde z. B. die Mindestdauer der Beschäftigung der Kriegsteilnehmer und der Beibehaltung der vorhandenen Angestellten, die nach der Verordnung vom 24. Januar 1919 nur bis zum 28. Februar 1919 lief, bis auf die Zeit zum 31. März 1919 ausgedehnt; ferner wurde über die Höhe der Gehaltssätze im einzelnen Bestimmung getroffen. Nach dem Erlaß der Verordnung vom 24. Januar 1919 beschloß der Beirat, daß alle solche weitergehenden Bestimmungen durch die Verordnung nicht berührt werden und unverändert weiter in Geltung bleiben sollten.

Weiter empfahl der Beirat in der sämtlichen Arbeitgeberverbänden vorgelegten Vereinbarung, betreffend die Regelung des kaufmännischen Arbeitsverhältnisses, allgemein die Frist für die Weiterbeschäftigung der Kriegsteilnehmer und der vorhandenen Angestellten bis zum 30. Juni 1919 zu verlängern, es sei denn, daß gesetzliche Bestimmungen oder behördliche Verfügungen dieser Verpflichtung entgegenständen, die materielle Lage des Arbeitgebers die Einhaltung der Verpflichtung verhindere oder der betreffende Angestellte auf das Einkommen aus der Tätigkeit nicht angewiesen sei.

Zur Durchführung der getroffenen Vereinbarungen wurde mit den Angestellten verabredet, daß einzelne Fälle, wenn möglich, von diesen mit den Arbeitgebern erörtert und erst dann, falls die Verhandlungen ergebnislos bleiben sollten, dem Beirat zur Verfolgung, nötigenfalls zur Vorlage an das Einigungsamt überwiesen werden sollten.

Der Beirat richtete unter dem 11. Februar 1919 an die Arbeitgeber die Aufforderung, Gehaltsherabsetzungen, die während des Krieges etwa vorgenommen worden waren, wieder rückgängig zu machen und die gekürzten Beträge sofort nachzuzahlen, gleichgültig, ob der Angestellte noch bei der früheren Firma tätig sei oder nicht. Für Streitigkeiten sollte das Einigungsamt zuständig sein.

Der Beirat wirkte durch wiederholte Bekanntmachungen (vom 10. Februar und 25. April 1919) dahin, daß die Bildung der in der Verordnung vom 23. Dezember 1918 und 24. Januar 1919 vorgeschriebenen Angestellten-Ausschüsse allenthalben sobald als möglich erfolgte und daß, soweit in Rücksicht auf die geringe Angestelltenzahl Ausschüsse nicht in Frage kämen, die von den Angestellten gewählten Vertrauensmänner als solche anerkannt würden.

In gleicher Weise, wie für die Kriegsteilnehmer, empfahl der Beirat in Gemeinschaft mit den Angestelltenverbänden in kaufmännischen Betrieben eine Fürsorge für die beim Grenzschutz eintretenden Angestellten. Im einzelnen wurde empfohlen, den beim Grenzschutz eintretenden Angestellten, die sich für diesen auf drei Monate verpflichteten, für diese Zeit das Gehalt in voller Höhe zu zahlen, vor allem auch, sofern sie sich binnen 5 Tagen nach der Rückkehr zum Wiedereintritt meldeten, die Wiederaufnahme in ihre frühere Tätigkeit zu dem vollen Gehalt sicherzustellen, mit der Maßgabe, daß bis zum

18. August 1919, auch bei vereinbarter kürzerer Kündigungsfrist, die gesetzliche Kündigungsfrist, d. h. von 6 Wochen für den Vierteljahresschluß, zu gelten hatte, und diese Verpflichtungen gegenüber den Angestellten schriftlich einzugehen.

Eintritt zum Grenzschutz und Wiederaustritt wurden jederzeit der freien Entschließung der Angestellten vorbehalten.

In Gemeinschaft mit dem Deutschen Transportarbeiterverband, Verwaltungsstelle Breslau, wurde die Regelung der Lohnsätze und der sonstigen Arbeitsbedingungen der Handelshilfsarbeiter eingehend erörtert. Die Verhandlungen führten zu dem Ergebnisse, daß für die jugendlichen Arbeiter im Alter von weniger als 18 Jahren, sowie für junge Leute im Alter von 18 und 19 Jahren Mindestsätze, für die Arbeitskräfte im Alter von 20 Jahren und darüber Zuschläge zu dem Friedenseinkommen vereinbart wurden, die sich zwischen 110 und 50% bewegten. Ferner wurde auch ein Abkommen über die sonstigen Arbeitsbedingungen getroffen. Die Vereinbarung wurde der Kaufmannschaft mit der Aufforderung, nach ihr zu verfahren, bekanntgegeben. Für den Fall von Streitigkeiten wurde die Einsetzung eines paritätischen Einigungsamtes vereinbart.

Nach den Erfolgen, die den Arbeiten des Beirats in der Frage der Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer und der Beibehaltung der vorhandenen Angestellten beschieden waren, war es natürlich, daß an ihn sowohl aus den Kreisen der Arbeitgeber wie der Angestellten die Anregung herantrat, die Aufstellung von Richtlinien für das kaufmännische Arbeitsverhältnis in allen Einzelheiten in die Hand zu nehmen, um eine völlige Gleichmäßigkeit in den gesamten der Handelskammer unterstehenden Betrieben herbeizuführen und ein einträchtiges Zusammenarbeiten mit den Angestellten sicherzustellen. Der Beirat machte die Übernahme dieser schwierigen Aufgabe davon abhängig, daß alle Kreise, welche bei der Bildung des Beirats mitgewirkt hatten, dieser Erweiterung der Zuständigkeit des Beirats zustimmten und daß alle Teile von Handel und Industrie sich verpflichteten, bindende Abmachungen mit den Angestelltenverbänden nur nach Anhörung des Beirats und mit seiner Zustimmung zu treffen. Der Beirat sollte mithin zu einer Zentralstelle gemacht werden, bei der alle Erfahrungen der ganzen Kaufmannschaft zusammenfließen und nach allen Richtungen hin nutzbar gemacht werden konnten. Sämtliche Arbeitgeberverbände erteilten ihre Zustimmung hierzu, und so entschloß sich der Beirat zur Inangriffnahme der Arbeit. Die Einzelarbeiten wurden einem kleinen Unterausschuß des gemischten Arbeitsausschusses übertragen. Nach sehr mühevollen und langwierigen Verhandlungen gelang es, das Werk zu Ende zu bringen,

Die Vereinbarungen umfaßten, abgesehen von der Frage des Lehrlingswesens, die besonders behandelt werden sollte, alle wesentlichen Fragen des kaufmännischen Arbeitsverhältnisses, von der Anstellung und Kündigung bis zur Urlaubsgewährung, der Festsetzung der Arbeitszeit und der Regelung der Einkommensverhältnisse. Sie wuchsen sich zu einem regelrechten Tarifvertrage aus. Zum Zwecke der Auslegung und weiteren Ausgestaltung der Vereinbarung,

wie der Schlichtung von Streitigkeiten, wurde die Einsetzung eines paritätischen Ausschusses vorgesehen.

Bei der großen Bedeutung der im einzelnen geregelten Fragen genügte es nicht, diese Vereinbarungen, wie die die Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer betreffenden, den Geschäftsinhabern mit der Empfehlung um Nachachtung zu übergeben, zumal bei solchen über die Demobilmachungsfragen hinausgehenden Angelegenheiten nicht wie bei den eigentlichen Demobilmachungsfragen ein Rückhalt in Anordnungen des Demobilmachungsamtes oder des Demobilmachungsausschusses zu Gebote stand. Es mußte daher ein bindender Tarifvertrag abgeschlossen werden. Der Beirat war bei seiner losen Zusammensetzung nicht dazu in der Lage, selbst rechtsverbindlich als Kontrahent einzutreten. So wurde beschlossen, die Verbände zu ersuchen, dieses Abkommen mit den Angestelltenverbänden rechtsgültig abzuschließen. Die meisten der beteiligten Fachverbände unterzeichneten den Vertrag, der auf der anderen Seite von sämtlichen Angestelltenverbänden vollzogen wurde. Viele Firmen, die nicht in Verbänden organisiert waren, traten dem Verträge bei. Auf diese Weise wurde aus der Selbstverwaltung heraus eine für die Gesamtheit von Handel und Industrie Breslaus maßgebende Regelung geschaffen, die ein Zeichen nicht nur der Opferwilligkeit der Kaufmannschaft, sondern auch des Zusammengehörigkeitsgefühls der Angestellten mit den Arbeitgebern war.

Unabhängig von dieser allgemeinen Regelung wurden die Forderungen auf Gewährung von Entschuldungsbeträgen bzw. Wirtschaftsbeihilfen, die von den Angestelltenverbänden gegenüber einzelnen Gruppen oder Firmen aus Handel und Industrie erhoben worden waren, behandelt. Der Beirat übernahm die Vermittlung auch in diesen Fragen.

Die Entwicklung der Fragen, die Regelung des kaufmännischen Arbeitsverhältnisses betreffend, ließ den Wunsch aufkommen, auch alle Fragen des Arbeitsvertrages mit den Handelshilfsarbeitern in einem Tarifvertrag zu regeln, welcher ein für allemal bindende Kraft haben sollte und Verhandlungen mit den einzelnen Firmen völlig überflüssig machte. Zu dem Abschluß eines solchen Tarifvertrages war der Beirat nach seiner Konstruktion selbst nicht imstande; er konnte es lediglich übernehmen, in Gemeinschaft mit dem Transportarbeiterverband einen Vertrag aufzustellen und seine Vollziehung den einzelnen Organisationen zu empfehlen.

Es waren große Leistungen, die der Beirat, besonders auf dem Gebiete der Zurückführung der Kriegsteilnehmer in ihre bürgerliche Tätigkeit, der Regelung des Arbeitsverhältnisses und damit der Sicherung und Befestigung des Verhältnisses der Angestellten zu den Geschäftsinhabern, vollbracht hat, Leistungen, die um so höher zu bewerten sind, als sie, wie die Frage der Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer, unmittelbar nach der politischen

Umwälzung ohne jede gesetzliche Grundlage, lediglich aus freier Entschließung in die Hand genommen worden sind, zum Teil, wie die Regelung des kaufmännischen Arbeitsverhältnisses, ohne jedes Vorbild waren.

Diese Leistungen waren nur dadurch möglich, daß die Schaffung des Beirats zu einer straffen Organisierung der weitesten Kreise, die zu Handel und Industrie gehören, die Anregung gab, daß er aber wiederum die einzelnen Gruppen in einer Zentralstelle vereinigte und im Sinne des Gemeinwohls zu gemeinsamer Arbeit zusammenführte.

Vor allem gelang es aber auch, in dem gemischten Arbeitsausschuß des Beirats eine Stelle zu schaffen, in der sich die Vertreter der Angestelltenverbände sämtlicher Richtungen mit denen der Arbeitgeber zu gemeinsamer Arbeit zusammenfanden. Dieses Zusammenarbeiten hat sich als sehr ersprießlich erwiesen.

Die Handelskammer war sich wohl bewußt, daß Maßnahmen, deren Durchführung lediglich auf moralischem Zwange beruhte, eigentlich ein Unding seien, glaubte aber, sich durch solche Bedenken nicht aufhalten lassen zu sollen, wo andere geeignete Stellen nicht zur Verfügung standen und es galt, im Interesse der Allgemeinheit und der Erfüllung einer Ehrenpflicht zur Vermeidung der Verschärfung von Gegensätzen in die Bresche zu treten. Daß sie Recht gehabt hat, beweist die Tatsache, daß Breslau während der Tätigkeit des Beirates, das ist fast 2 Jahre hindurch, von Arbeitskämpfen auf diesem Gebiete völlig verschont geblieben ist. Die Handelskammer sah diese Tätigkeit lediglich als für die Übergangszeit berechnet an, regte inzwischen die Schaffung einer geschlossenen Organisation der Arbeitgeberverbände an und konnte an diese schließlich die Arbeiten übertragen.

Von den sonstigen Arbeiten in der Übergangszeit sind vor allem die Errichtung der Wirtschaftsgemeinschaft, G. m. b. H., für die Verwendung reichseigener Heeresgüter, die in der Begutachtung zu vorgelegten Anträgen bestehende Mitarbeit bei der Tätigkeit der Kriegshilfskasse und die unausgesetzten Bemühungen zum *Abbau* der unser Wirtschaftsleben darniederhaltenden Zwangswirtschaft zu erwähnen.

Die Handelskammer stellte den Beirat ferner in den Dienst der öffentlichen Wohltätigkeit. Er schuf für diesen Zweck eine besondere Organisation in der „Arbeitgeberhilfe“. Sie hatte die Aufgabe, freiwillige Beiträge aus den Kreisen von Handel und Industrie zu sammeln und im Zusammen-

arbeiten mit den anderen staatlichen und kommunalen Stellen zu verwenden. Die „Arbeitgeberhilfe“ hat im öffentlichen Leben eine große Rolle gespielt und nicht nur viel Elend gemildert, sondern es auch im Laufe der Jahre in recht kritischen Zeiten zuwege gebracht, durch Bereitstellung großer Mengen von Lebensmitteln und anderen Bedarfsgegenständen an Hilfsbedürftige für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Dieser Einrichtung ist es nicht zum mindesten zu danken, daß Breslau, abgesehen von den Tagen des Kapp=Putsches und dem „Schwarzen Freitag“ im August 1923, vor Tumulten bewahrt geblieben ist. Die Aktion ist bis in die neueste Zeit weiter fortgeführt worden, konnte jedoch in ihrer Tätigkeit wesentlich eingeschränkt werden, nachdem die dazu an erster Stelle berufenen Stellen angesichts der in der Inflationszeit immer mehr steigenden Not die Aufgabe auf sich genommen hatten. Sie wurde in letzter Zeit durch andere Hilfseinrichtungen ergänzt, vor allem durch die Hilfsaktion der Produktenbörse, die im Winter 1923 Mittel- und Notstandsküchen, sowie andere ähnliche Einrichtungen in großem Umfange unterhalten hat.

Durch die Not der Zeit sah sich die Handelskammer schließlich wiederholt zum Eingreifen in politischen Fragen genötigt. Sie wies die Regierung Mitte Dezember 1918 auf die sich in der Provinz Posen anbahnenden Vorgänge hin und beschwor sie eindringlich, zum Schutze des Ostens die erforderlichen Schritte zu tun, eine Mahnung, welche leider wirkungslos verhallte. Sie machte den Versuch, durch Anknüpfung wirtschaftlicher Beziehungen zu ausländischen Staaten den auf uns lastenden politischen und militärischen Druck zu mildern. Sie nahm an den Arbeiten der dazu berufenen Stellen in der oberschlesischen Frage lebhaften Anteil und ergriff schließlich angesichts des Versagens anderer Stellen die Initiative zu eigenen Arbeiten großen Stils.

OBER-
SCHLESISCHE
FRAGE

Zum Eingreifen wurde die Handelskammer vor allem durch die Beobachtung genötigt, daß man sich im Vaterlande über die Bedeutung der oberschlesischen Frage nicht im Klaren war, daß man die Vorgänge vielfach fast mit derselben Interesselosigkeit verfolgte, wie nach den Worten im Faust unsere Vorfahren die Kämpfe auf dem Balkan. Sie machte es sich zur Aufgabe, die Kreise von Handel und Industrie aufzurütteln, für die Mitarbeit zu gewinnen, zur Nutzbarmachung ihrer ausländischen

Verbindungen und Unterrichtung der ausländischen Presse heranzuziehen, und es schloß sich weiter das Streben an, für gewisse ihr zugedachte Aufgaben Geldmittel zu beschaffen. Vertreter der Kammer bereisten zu diesem Zwecke vor allem den Westen und Süden Deutschlands, und die Erfolge lohnten voll die aufgewendeten Mühen. Anfänglich bestand in den Kreisen der besonderen Organisationen die Befürchtung, daß das Eingreifen der Kammer ihre Arbeiten stören könnte; bald aber kehrte allenthalben die Erkenntnis ein, daß die Arbeiten der Kammer ihre eigenen auf das wirksamste unterstützten. Kennzeichnend für das gute Einvernehmen ist die Tatsache, daß eine Organisation, welche zuerst gegen die Tätigkeit der Handelskammer war, alsbald engste Verbindung mit ihr suchte und sie durch eine Deputation bat, sich an die Spitze der ganzen Arbeiten zu stellen. Die ihr zur Verfügung gestellten Mittel ermöglichten es auch der Kammer, bei Aufgaben, für die an anderen Stellen die Mittel fehlten, helfend einzutreten.

Nach der Abstimmung erwuchs ihr angesichts des von französischer Seite angezettelten oberschlesischen Aufstandes die Aufgabe, das Ausland aufzuklären. In größter Eile wurde Anfang Juni 1921 eine Denkschrift „Die oberschlesische Frage und der Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft“ ausgearbeitet, die schlicht und rein sachlich gehalten war und bei der Darstellung der Tatsachen auch nicht bei einem Worte die Möglichkeit einer Bemängelung gab. Der Hauptwert wurde darauf gelegt, sie einem jeden in die Hand zu geben, der im Auslande eine einflußreiche Stellung einnahm, sei es als Politiker oder als Staatsmann oder als Mann der Feder, in wirtschaftlichen Organisationen und Arbeitgeberverbänden ebenso, wie in der Arbeiterbewegung, in religiösen Gemeinschaften ebenso, wie in Kunst und Wissenschaft. Monatelang mußten allein zur Feststellung der Adressen große Büros unterhalten werden, und die Denkschrift wurde in hunderttausenden von Exemplaren in den verschiedensten Sprachen je mit besonderem Anschreiben an alle diese Personen übersandt. Welche Wirkung sie hatte, das geht hervor aus den zahlreichen unflätigen Zuschriften, die aus dem feindlichen Auslande eingingen (ein Auszug ist in dem Augustheft der „Mitteilungen der Handelskammer“ vom Jahre 1921 abgedruckt worden); aus den zahllosen Zustimmungserklärungen, insbesondere auch aus England, Amerika und Italien, aus den Beschlüssen so mancher ausländischen Handelskammer, besonders in Italien, die in öffentlicher Sitzung sich zum Stand-

punkt der Denkschrift bekannte, aus dem Angebot ausländischer Zeitungen, gegen entsprechende Honorierung die Arbeiten der Handelskammer fördern zu wollen, schließlich und nicht zuletzt aus wiederholten Besuchen von Ausländern, welche erklärten, *die Arbeit sei das Wirkungsvollste an Auslandspropaganda gewesen, was seit dem Kriege von deutscher Seite geleistet worden sei.*

Mit der im Herbst 1921 gefällten Entscheidung über die Abtrennung großer Teile Oberschlesiens vom Vaterlande fanden alle diese mit dem Kriege und seinem Ende verbundenen Arbeiten ihren Abschluß. Die späteren mit diesen Fragen zusammenhängenden Arbeiten der Kammer, z. B. die Förderung besonderer Einrichtungen, wie der „*Schlesischen Gesellschaft für Erdkunde*“ und der „*Historischen Kommission*“, sind an anderer Stelle gewürdigt worden.

Die Handelskammer nach dem Kriege.

Die allgemeinen Verhältnisse und die Aufgaben der Handelskammer in der Nachkriegszeit wurden von dem derzeitigen Präsidenten Dr. Grund in einer Ansprache bei der Übernahme seines Amtes in der Vollsitzung vom 21. Januar 1920 gekennzeichnet. Er führte u. a. folgendes aus:

„Wenn ich mich entschlossen habe, Ihrem für mich höchst ehrenvollen Ruf zu folgen und den mir durch Ihr Vertrauen angetragenen Vorsitz zu übernehmen, so darf ich sagen, daß ich mir der Schwere und Tragweite dieses Entschlusses wohl bewußt geworden bin.

„Es ist wohl nicht zuviel gesagt, wenn ich ausspreche, daß das eben begonnene Jahr vielleicht das schwerste in unserer gesamten bisherigen Wirtschaftsgeschichte zu werden droht, und daß kein Mensch sagen kann, ob unsere Schultern sich als stark genug erweisen werden, um all das Furchtbare, das auf uns lastet, ertragen zu können.

„Vor wenigen Tagen ist der Friede von Versailles in Kraft getreten. Eine Entspannung hat sich bisher nicht bemerkbar gemacht. Vielmehr jetzt erst beginnen alle die wirtschaftlichen Verpflichtungen, die diesen Frieden so unerträglich und unerfüllbar machen. Die Milliardenentschädigungen in Gold, der Wiederaufbau, die 40 Millionen Tonnen Kohlenlieferung, um nur einiges herauszugreifen, sind unter unseren gegenwärtigen Verhältnissen Dinge der Unmöglichkeit für uns, und werden, da wir sie nicht erfüllen können, wie man fürchten muß, den erwünschten Anlaß zu weiteren wirtschaftlichen Repressalien und Knebelungen bieten.

„Dazu erscheint unsere Lebensmittelversorgung aufs Äußerste gefährdet, schlimmer als im Kriege, und das Gespenst der Hungersnot erhebt für das kommende Frühjahr drohend sein Haupt.

„Die bange Frage erhebt sich, wie es möglich sein wird, Lebensmittel vom Auslande einzuführen, angesichts des katastrophalen Sturzes unserer Valuta, deren Niedergang unaufhaltsam zu sein scheint, und der greller als alles andere die Beurteilung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse durch das

Ausland beleuchtet. Wie wird es ferner möglich sein, bei diesem Stande der Valuta in Zukunft die nötigen Rohstoffe hereinzubekommen, die wieder notwendig sind, um unsere Industrie in Gang zu bringen und uns lohnende, d. h. dem Auslande gegenüber wertende Arbeit zu ermöglichen? Wird es möglich sein, da wir nicht bezahlen können, die erforderlichen Kredite im Auslande zu erlangen?

„Der Staatskredit ist dahin, aber auch der Privatkredit stark erschüttert, dank einer vom schlimmsten Dilettantismus diktierten Steuergesetzgebung, die entgegen den eindringlichen Warnungen der berufenen Sachverständigenkreise unseres Erwerbslebens alles tut, um das Kapital und damit das neben der Arbeit wichtigste Produktionsmittel zu zerstören und unsere Betriebe, den Wiederaufbau zur Unmöglichkeit zu machen.

„Dazu kommen unsere besonderen schlesischen Sorgen.

„Noch brodeln es überall im nahen und fernen Osten wie in einem Hexenkessel, und jeder Absatz und Verkehr mit diesen unseren natürlichen Hinterländern ist unterbunden.

„Die in diesen Tagen erfolgten, für uns so schmerzlichen Gebietsabtretungen im Osten, alles Gebiete, mit denen wir in den engsten wirtschaftlichen Beziehungen standen, erfordern weitgehende Umstellungen in unseren Produktions- und Absatzverhältnissen.

„Vor allem ist es die oberschlesische Frage, die wie ein Damoklesschwert über uns hängt und die aller Voraussicht nach ebenfalls in diesem Jahre durch die Abstimmung zur Entscheidung gebracht werden wird. Die Oberschlesier halten ihr und unser Schicksal zugleich in der Hand. Fallen hier — was Gott verhüten möge — die Würfel zu Ungunsten Deutschlands, so würde auch unser Lebensnerv durchschnitten, und unser gewerbliches Leben im übrigen Schlesien zu dauerndem Siechtum verurteilt sein.

„Es ist ein düsteres Bild, das sich vor uns entrollt, und Sie alle, als führende Männer unseres Wirtschaftslebens, werden mir beipflichten, daß es Stunden gibt, in denen man voll tiefem Pessimismus verzweifeln und sagen möchte: Es ist doch alles umsonst; der Zusammenbruch, von dem keiner weiß, wie er aussehen wird, ist unaufhaltbar.

„Und doch darf man sich diesen Stimmungen nicht hingeben. Es heißt alle Nerven anspannen, um Arbeitsfrische und Arbeitsfreudigkeit zu bewahren

und diejenige Dosis gesunden Optimismus aufzubringen, die nun einmal zum Lebenselement jedes rechten Kaufmanns gehört.

„Möge es, wenn wir gemeinsam alle Kräfte einsetzen, gelingen, Industrie und Handel unseres Kammerbezirks durch all das Schwere, was uns in diesem Jahre noch bevorsteht, hindurchzubringen und wenigstens den Grund zu legen für einen Wiederaufstieg in späteren, besseren Zeiten.“

Die Geschichte unseres Volkes ist seit dieser Zeit eine Leidensgeschichte gewesen. Sie wird grell beleuchtet auf der einen Seite durch das Schwinden der Geltung Deutschlands im Rate der Völker, auf der anderen Seite durch die Vernichtung zahlreicher Existenzen. Auch der Weg der Handelskammer ist dornenvoll gewesen: das, was soeben auf dem Gebiete des Wiederaufbaues, sei es des Verkehrswesens, sei es des Geldwesens, sei es des Außenhandels, sei es der staatlichen Einrichtungen, wie des Steuerwesens, erreicht zu sein schien, wurde alsbald durch den Eintritt neuer Verhältnisse, insbesondere in der Zeit der Inflation, wieder vernichtet. Erst seit Beendigung der Inflation und der Einführung der Rentenmark Ausgang 1923 ist wieder eine gewisse Stetigkeit eingekehrt, an deren Befestigung mitzuarbeiten die Handelskammer ausgiebige Gelegenheit fand.

Doppelt erschwert wurde der Handelskammer unter allen diesen Umständen die Lösung ihrer Aufgaben durch die Bestrebungen mancher Stellen, die Handelskammern aus ihrer bisherigen Stellung zu verdrängen und beiseite zu schieben. Mit berechtigtem Stolz können die Handelskammern auf ihre Leistungen insbesondere während der Kriegs- und der ersten Nachkriegszeit zum Zwecke der Förderung von Handel und Industrie und des Allgemeinwohls zurückblicken. Auch nach der Umwälzung haben die maßgebenden Stellen die Wichtigkeit der Handelskammern dadurch anerkannt, daß sie ihre Mitwirkung bei der Lösung der wichtigsten Fragen in Anspruch nahmen. Das Streben nach Umwandlung der Handelskammern in *paritätische Körperschaften* legte im Grunde genommen Zeugnis ab von der hohen Bedeutung, die den Handelskammern beigemessen wird. Für die Entscheidung dieser Frage sind nicht allein grundsätzliche, sondern auch praktische Erwägungen maßgebend. Die großen Aufgaben können nur dann gelöst werden, wenn die Möglichkeit einer schnellen und bestimmten Stellungnahme gegeben und den Beschlüssen eine möglichst große Stoßkraft gesichert wird. Eine paritätische Zusammensetzung würde die Arbeiten ungemein erschweren

und die Handelskammern aus Arbeitskollegien zu parlamentarischen Körperschaften machen, deren hauptsächlichste Bedeutung nicht im Handeln, sondern im Verhandeln bestehen würde. Die Handelskammer ist Gegnerin einer solchen Umwandlung und hält an der bisherigen Grundlage ihrer Verfassung fest. Sie hat dabei rückhaltlos die Notwendigkeit entsprechender Organisationen der Arbeiter und Angestellten anerkannt, wie sie auch selbst durch ihren Beirat mit solchen in engstem und vertrauensvollen Zusammenarbeiten gestanden hat, ist jedoch der Ansicht, daß der Ausgleich nicht in der Kammer selbst, sondern in einer höheren Instanz gesucht werden muß. Der bisherige Gang der Entwicklung, die von solchen Bestrebungen abgerückt ist, hat ihr denn auch völlig Recht gegeben.

Auf der anderen Seite hat es in unmittelbarem Gegensatz zu solchen Auffassungen in den Kreisen der Vertreter von Handel und Industrie nicht an Stimmen gefehlt, daß im Interesse einer möglichst entschiedenen Stellungnahme der einzelnen Zweige von Handel und Industrie an erster Stelle ein weiterer *Ausbau der freien Organisationen* anzustreben sei, die nicht in gleicher Weise wie die Handelskammern, durch Rücksichten auf den amtlichen Charakter und auf andere Belange in ihrer Wirksamkeit eingeengt seien, und daß der Ausbau der Handelskammerorganisation erst an zweiter Stelle stehe. So bedeutungsvoll auch die freien Organisationen sind, so haben doch die Verhältnisse gerade der letzten Jahre mit ihren oft recht kritischen Zuspitzungen gezeigt, daß ein enger Zusammenschluß aller Angehörigen von Handel und Industrie in landschaftlich begrenzten Bezirken für viele Probleme, selbst soweit sie nicht die großen gemeinsamen Interessen bestimmter Bezirke berühren, eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine gedeihliche Arbeit im allgemeinen Interesse ist, und daß er in dem großen Rahmen am besten die Möglichkeit zur Verfolgung der Belange der einzelnen Gruppen bietet.

Aus allen solchen Anfechtungen ist die Stellung der Handelskammer immer von neuem gekräftigt hervorgegangen, zumal da auch ihr Ansehen gegenüber dem Auslande voll gewahrt geblieben ist, wie die Beobachtungen der Handelskammer in der oberschlesischen Frage deutlich zeigen. Getreu dem von ihrem derzeitigen Präsidenten aufgestellten Programm hat daher die Handelskammer alle ihre Kräfte an den Wiederaufbau des Wirtschaftslebens gesetzt und zu diesem Zwecke alle ihre Einrichtungen so ausgestaltet, daß die Leistungsfähigkeit so sehr als möglich erhöht wird. Zeugnis dafür legt

nicht nur die Erweiterung ihrer inneren Einrichtungen, insbesondere die Schaffung einer Reihe neuer Abteilungen, wie der Verkehrs-, der Außenhandels-, der Rechts- und Steuerabteilung (siehe über diese besonders die Ausführungen auf S. 164) ab, sondern vor allem auch eine Reihe neuer Einrichtungen, wie die Einsetzung der Berliner Geschäftsstelle, die Umwandlung ihres Mitteilungsblattes in eine wöchentlich erscheinende Zeitschrift, die „Ostdeutsche Wirtschaftszeitung“, die Angliederung der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel Bezirk Niederschlesien, die Schaffung der Produktenbörse und die Ausgestaltung der Börseneinrichtungen, die Einsetzung einer Frachtauskunftsstelle an der Börse, das Handels- und Industrieadreßbuch für die Provinz Niederschlesien, die Breslauer Messe u. a. m.

Zeugnis dessen ist auch die Wirksamkeit der Handelskammer auf abseits ihres eigentlichen Aufgabenkreises liegenden Gebieten im allgemeinen Interesse der gesamten Kultur, mag es sich um Fragen der Förderung des Volkswohls handeln, oder um die Fragen des Deutschtums, oder um die Pflege von Kunst und Wissenschaft, oder um die Schaffung großer im allgemeinen Kulturinteresse liegender Bauten, wie des Ottmachauer Staubeckens. Alle diese Arbeiten im Interesse der allgemeinen Kultur sind unter einem zusammenfassenden Gesichtspunkte zu beurteilen. Das Unglück unseres Volkes ist von jeher die Zersplitterung gewesen: Im Mittelalter die Zersplitterung in Stämme, die wiederholt, nicht nur in der Zeit der höchsten Blüte des Kaisertums, sondern auch der Hansezeit, sich als zersetzend erwiesen und unser Volk um die Früchte seiner Arbeit gebracht hat, am Beginn der neuen Zeit die Zersplitterung in Konfessionen, die uns um Jahrhunderte zurückgeworfen hat, und jetzt nicht allein der Gegensatz zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, sondern ebenso die Lücke, die zwischen dem realen und dem idealen Geiste klafft. Realismus und Idealismus sind keine Gegensätze, sondern gehören zusammen; ihre Verbindung ist jedoch bei unserem Volke selten, jedenfalls nicht Gemeingut. Die Lücke ist um so größer, als uns vielfach die Zerrbilder entgegentreten: auf der einen Seite der Materialismus, auf der anderen Seite die Schwarmgeisteri. Wir werden erst dann wieder in die Höhe kommen, wenn der Geist des Realismus sich mit dem des Idealismus vermählt, wenn der Geist eines Goethe, Kant und Beethoven wieder die Herrschaft erlangt: *der Geist der vollen Hingabe von Persönlichkeiten an große, der Fortentwicklung unserer Kultur dienende Aufgaben. Alle die genannten Arbeiten*

der Handelskammer dienen diesem Ziele; sie wollen neben den materiellen Kräften die geistigen und ethischen zur Geltung bringen und der Schaffung einer wahren Volksgemeinschaft dienen.

Die Handelskammer hat im Wandel aller Verhältnisse, auch in schweren Zeiten, ihre Aufgaben voll erfüllt. Ihre Stellung ist gegenwärtig anerkannter und bedeutungsvoller denn je. Sie ist auch weiterhin zu großen Arbeiten und Leistungen im Interesse der Allgemeinheit nicht nur von Handel und Industrie, sondern auch der Gesamtheit berufen und wird ihre Stellung wahren und weiter festigen, wenn sie sich von der bisherigen Richtschnur ihrer Arbeiten leiten läßt:

Der Zweck der Arbeit ist das Gemeinwohl!

Die deutsche Wirtschaft
nach dem Kriege

*

Von

Reichsminister a. D. Dr.-Ing. E. h. GEORG GOTHEIN

Ein späteres Geschlecht wird kaum zu begreifen vermögen, wie Deutschlands Handel und Industrie unter den furchtbaren Schwierigkeiten der Zeiten des militärischen Zusammenbruchs und unter den Auswirkungen des sadistischen Friedensdiktats während der ersten Jahre nach der Katastrophe des Weltkriegs leben und den Betrieb aufrecht erhalten konnten. Die völkerrechtswidrige Blockade, die Entblößung von allen aus dem Ausland bezogenen Rohstoffen, der Rückgang der Ernteerträge, der Verfall des Viehstandes drückten die Lebenshaltung des Volkes immer tiefer herab. Die Ernährung wurde immer unzureichender. Die Körperkräfte schwanden, auch die seelische Widerstandsfähigkeit ließ nach. Die Hungerblockade wurde auch nach Niederlegung der Waffen noch über Jahr und Tag fortgeführt.

Das Charakteristische der ersten fünf Jahre der Nachkriegszeit ist der in diesem Maß nie dagewesene Währungsverfall. Die berüchtigten Assignaten waren dem gegenüber schwere goldgeränderte Papiere. Aus einem fast 4½ jährigem Krieg, dem größten und verlustreichsten der Weltgeschichte, war Deutschland, das in dieser Zeit seine ganze wirtschaftliche Kraft in den Dienst des Krieges gestellt, seine produktiven Werte größtenteils aufgebraucht hatte, unsagbar verarmt hervorgegangen. In dem sadistischen Friedensdiktat — dem „Betrug“ von Versailles“, wie ihn Keynes treffend genannt hat, schlug man dem Vorfriedensvertrag von Compiègne, auf Grund dessen wir uns entwaffnet hatten, aufs schändeste ins Gesicht, raubte uns für die Fortführung unserer Wirtschaft nahezu unentbehrliche Gebiete, raubte unsere in glänzender Entwicklung befindlichen Kolonien, unsere Seehandelsflotte, die zweitgrößte der Welt, raubte man den deutschen Auslandsbesitz ebenso wie den von ausländischen Wertpapieren, zwang uns zu Riesenablieferungen rollenden Eisenbahnmaterials, von Binnenschiffen und trotz des infolge der Blockade furchtbaren Schwächung unseres Viehbestandes zur Massenablieferung besten Zuchtviehs. Man legte uns unsere Leistungsfähigkeit weit übersteigende fortlaufende Sachlieferungen in Kohle, Koks, Eisen, künstlichen Düngemitteln, Farbstoffen usw. auf. Im linksrheinischen Gebiet und einigen sogenannten Brückenköpfen des rechtsrheinischen hatten

DER SADISMUS
DES FRIEDENS-
DIKTATS

wir eine zahlenmäßig nicht begrenzte Besatzungstruppe — sie ist bis auf 140 000 Mann angeschwollen — mit geradezu unglaublichen Ansprüchen zu unterhalten. Allen Kriegsgegnern mußten wir einseitig die volle Meistbegünstigung gewähren, durften unsere Zollsätze für ihre Landesprodukte nicht über die Vorkriegssätze erhöhen, während sie unsere Waren teils ganz ausschlossen, teils mit dem vielfachen der Zölle für andere Provenienzen belegten. Schließlich sollten wir noch eine zunächst gar nicht begrenzte Reparationssumme bezahlen, die in dem berüchtigten Londoner Ultimatum auf die groteske Zahl von 132 Milliarden Goldmark bemessen wurde. Die gesamte, Frankreich im Frankfurter Frieden nach bloß siebenmonatlichem Krieg auferlegte Kriegsentschädigung hatte nur 4 Milliarden Goldmark betragen. Dabei raubten uns die Bedingungen des Friedensdiktats jede Kreditmöglichkeit.

Für jeden volkswirtschaftlich denkenden Kopf war es klar, daß das verstümmelte, verarmte Deutschland das nicht leisten konnte. Mußte es doch zunächst an den eigenen wirtschaftlichen Wiederaufbau gehen, seine durch den Krieg furchtbar herabgewirtschafteten, durch Ablieferung von vielen tausenden der besten Lokomotiven und hundertausenden von Güterwagen leistungsunfähig gewordenen Bahnen wieder betriebsfähig gestalten; mußte einen bescheidenen Ersatz für die abgelieferten See- und Binnenschiffe, beschaffen, die verringerten Viehbestände ergänzen, die verunkrauteten und verarmten Böden wieder hoch bringen. Mußte seine Werkstätten aus Rüstungsbetrieben in Friedensbetriebe umstellen. Mußte seine von allen ausländischen Rohstoffen — Baumwolle, Wolle, Flachs, Jute, Seide, Hanf, von Kautschuk und Harzen, von Kupfer, Nickel, Blei und Zinn usw. — entblößten Fabriken mit Rohstoff versorgen.

Da wir nur über sehr wenige Ausfuhrwaren verfügten und uns der Kreditweg durch das Friedensdiktat weitgehendst versperrt war, mußten wir teils mit Wertpapieren, teils mit Mark zahlen. Aber auch für die ungeheuren inneren Aufgaben des Staats und seiner delegierten Verwaltungen langten bei den Wirren, die Kriegsausgang und Revolution heraufbeschworen hatten, selbst die größten, namentlich auf das Vermögen gelegten Steuern nicht aus. Auch diese Ausgaben wurden daher zum Teil durch die Notenpresse gedeckt. Die damit verbundene Inflation, die ungeheure innere, und die in den Reparationsverpflichtungen liegende noch weit größere äußere Verschuldung raubten der Mark immer mehr das Vertrauen. Hatte sie — am Dollar gemessen —

DER WAHRUNGS-
VERFALL

Anfang 1919 noch den halben Goldwert, so im April nicht mehr ein Drittel, sank bis Ende August auf ein Fünftel, bis Jahresende auf ein Zwölftel, um im Februar auf ein Fünfundzwanzigstel zu sinken. Dann erholte sie sich bis Mitte Juli auf ein Neuntel, um später wieder langsam den Abstieg anzutreten. Für ihre Bewegung war maßgebend, ob bei den Alliierten die Einsicht zum Durchbruch zu gelangen schien, was Deutschland an Leistungen aufzubringen vermöchte, oder der Haß überwog, es völlig zu vernichten. Die Brüsseler Finanzsachverständigenkonferenz, bei der die ersten Gelehrten der Volks- und Finanzwissenschaft, die führenden Männer der Bankwelt vernünftige Vorschläge machten, die Konferenzen von Wiesbaden, von Genua und Cannes, schließlich die Pariser internationale Bankierkonferenz, das sogenannte Morgankomitee, bildeten Ruhe- und Erholungspunkte für die Mark, die nach dem jedesmaligen Scheitern immer beschleunigter und tiefer stürzte. In solchen Ruhepausen gelang es einmal durch — freilich heroische — Steuerleistungen und Anbahnung sparsamerer Wirtschaft vorübergehend die Reichsfinanzen in Ordnung zu bringen. So war es in den vier Monaten März bis Juni 1922, wo der Dollar sich um 300 herum bewegte, gelungen, durch Steuern nicht nur die inneren Ausgaben zu decken, sondern darüber hinaus 238 Millionen Goldmark für die Erfüllung des Friedensvertrages flüssig zu machen. Das Scheitern der Konferenz von Cannes durch den Sturz Briands, die brüske Ablehnung der Vorschläge Morgans durch Poincaré und seine Ankündigung der Gewalt- und Sanktionspolitik leiteten dann die Peripetie der Mark ein. Bis zum Jahresende stieg der Dollar auf 7500 Mark, am 11. Januar 1923, dem Tag des Ruhreinmarsches auf 10 350, am 1. Februar 1923 hatte er den Stand von 40 000 erreicht.

Das deutsche Volk war nicht gewillt, den frivolen Vertrags-, Völkerrechts- und Friedensbruch des Ruhreinbruchs widerspruchslos über sich ergehen zu lassen. Mit den Waffen konnte es sich nicht mehr dagegen wehren; die hatte es ausgeliefert. Es griff zur moralischen Waffe des passiven Widerstandes. Die Einmütigkeit und Begeisterung, mit der es nach allen vorausgegangenen seelischen und körperlichen Qualen diesen Kampf aufnahm, verdient ehrliche Bewunderung. Aber keine Hand erhob sich, um ihm beizustehen. Amerika zeigte ihm die kalte Schulter. Die englische Regierung ließ zwar die französische wissen, daß sie in deren Aktion eine schwere Verletzung des Friedensvertrages erblicke, aber sie hatte nicht einmal den Mut, das öffentlich zu sagen. Und die Führer unseres Abwehrkampfes unter-

DER
RUHREINBRUCH

schätzten die Zähigkeit des französischen Prestigebedürfnisses und vergriffen sich darüber in den Mitteln. Es war ein Fehler die Eisenbahnen in den Kampf hineinzuziehen; ein Fehler, jede Ausfuhr nach Frankreich und Belgien und die Benutzung der Emser Zollstelle für die sonstige Ausfuhr zu verbieten, da damit die Unternehmer kein Geld für ihre auf Lager genommene Ware bekamen und diese schließlich von Frankreich und Belgien konfisziert wurde. Das ohnehin unter der Abschnürung seines wichtigsten Kohlen- und Eisengebietes aufs schwerste leidende unbesetzte Gebiet mußte die Löhne für die Arbeiter und Angestellten, die Gehälter für die Beamten, die Unterstützung für die Arbeitslosen und Ausgewiesenen des besetzten Gebiets aufbringen. Das war an der deutschen Steinkohlenförderung mit 85%, an der Koksgewinnung mit 90%, an der Roheisenerzeugung mit 77, an der Rohstahlerzeugung mit 85 und an der Walzeisengewinnung mit 82% beteiligt. Was es dem unbesetzten Gebiet nicht mehr zu liefern vermochte, mußte dieses aus dem Ausland beziehen. Dadurch und durch die Unterbindung der Ausfuhr des unbesetzten Gebiets mußte sich die deutsche Handelsbilanz und damit die deutsche Valuta zusehends verschlechtern. Die Eisenbahnen mußten durch den Fortfall des besetzten Gebiets einen ungeheuren Einnahmeausfall erleiden. Entfiel doch auf sie mehr wie die Hälfte des gesamten Güterverkehrs. Wie aber sollte das unbesetzte Gebiet, das noch keine 60% der gesamten deutschen Steuern aufbringt, das besetzte so lange unterhalten! Deutschland mußte sich wirtschaftlich verbluten, wenn der passive Widerstand nicht rasch zum Ziele führte.

DIE VERFEHLTE
MARKSTÜTZUNG

Es war Illusion, die Mark durch Goldhergabe der Reichsbank längere Zeit stützen zu können. Von einem Dollarstand von 41 500 Mark (2. Februar) gelang es wohl auf 21—22 000 Mark zu kommen und diesen Kurs bis zum 17. April zu halten. Dann mußte der Versuch aufgegeben werden. Ende Mai war der Dollar auf 70 000, Ende Juni auf 154 500, Ende Juli auf 1 100 000, Ende August auf 10,3 Millionen, Anfang Oktober auf 242 Millionen gestiegen. Der passive Widerstand war nicht länger zu halten. Freilich, seine Aufgabe brachte der Währung keinen Erfolg: bis zum 20. November stieg der Dollar auf 4,2 Billionen, d. h. die Mark hatte noch einen Wert von ein zehntausendmillionstel eines Goldpfennigs!

DER VERFALL
DER STEUER=
ERTRÄGE

Stürzt die Währung, so läßt sich kein Budget balancieren, denn die Ausgaben müssen der Geldentwertung angepaßt werden; aber die Steuern — auch wenn ihre Sätze noch so oft erhöht werden — hinken der Geldentwertung

nach. Der Fehlbetrag kann dann nur durch die Notenpresse gedeckt werden. Geschieht dies aber, so macht die Geldentwertung weitere Fortschritte. Ein *circulus vitiosus*. Man hätte ihm entgegen können, hätte man sich entschlossen, nach dem Vorbild der Hamburger Mark Banco (die über 150 Jahre erfolgreich bestand) eine vom umlaufenden Geld unabhängige Rechnungseinheit — vielleicht die Goldmark — einzuführen, nach der alle Steuern veranlagt, das Budget aufgestellt, jeder Kaufmann seine Bücher geführt und bilanziert hätte, jede Zahlung beglichen worden wäre. Die Papiermark wäre dann lediglich Zahlungsmittel gewesen, das zu dem täglichen Kurs in Zahlung genommen worden wäre. Die Regierung aber bekämpfte diesen bereits 1921 vorgeschlagenen Gedanken, weil dann die Mark ins Bodenlose fallen würde. Aber bei den dann stabilen Steuereingängen hätte sie nicht zur Notenpresse zu greifen brauchen, was gerade die Inflation zeitigte. Trotz aller riesigen Steuererhöhungen gingen darüber die Steuereinnahmen des Reiches

von 3178 Millionen Goldmark in 1920			
auf 2927	„	„	1921
„ 1488	„	„	1922
und 894	„	„	1923 zurück.

Welche Unsumme von Vermögensverlusten, von Verfall unserer Finanzen, unserer Wirtschaft hätte erspart werden können, wenn sich Reichsbank und Finanzministerium nicht Jahre hindurch an den unsinnigen Satz geklammert hätten: „Mark gleich Mark!“

Sie lebten in der Illusion, die Mark durch banktechnische Mittel wie *Preistreiberei*, *Devisen*- und *Kapitalfluchtverordnungen* halten zu können, und erreichten damit doch nur das Gegenteil. Wer seine Devisen abliefern, erhielt — wenn er sie einige Wochen später für den Ankauf ausländischer Rohstoffe benötigte — nur einen Bruchteil davon zugeteilt und mußte das Vielfache dessen dafür bezahlen, was er in Papiermark dafür erhalten hatte. Natürlich suchte er so viel wie möglich davon im Ausland zu belassen. Wer sein Geld bei einer Bank stehen ließ, sah es in Nichts hinschwinden. Ebensogut hätte er es in einen Sumpf werfen können. Niemand konnte an Sparen denken; jeder mußte sehen, sein Geld so rasch als möglich in Sachwerte umzusetzen. Machte doch die rapide Geldentwertung jede Höchstpreisfestsetzung in kurzem illusorisch. Die Warenpreise stiegen von Stunde zu Stunde. Zu welchem Preis auch der Kaufmann, der Handwerker, der Landwirt die Ware verkaufte,

DIE WIRTSCHAFTLICHEN
FOLGEN
DER MARK-
ENTWERTUNG

welche Risikoprämie er auch draufschlug, stets verlor er. Wenn er sein Warenlager wieder ergänzen wollte, hatte er mehrfach so hohe Preise zu zahlen. Sein Betriebskapital schwand ihm unter den Händen hinweg. Ein Gewerbszweig nach dem andern ging erst zu gleitenden Preisen, später zur Dollarfakturierung über. Die Landwirte, die nicht täglich den Erlös für ihre Produkte in Waren umzusetzen Gelegenheit haben, weigerten sich Papiermarkgeld anzunehmen. Die berühmte Repudiation des Geldes trat ein. Der Fabrikant, der ausländische Rohstoffe verarbeitete, sah sich gezwungen, von seinen Abnehmern die Begleichung wenigstens eines großen Teils seiner Forderung in Auslandsdevisen zu verlangen. Denn das Ausland nahm die Mark nicht mehr — konnte es sie doch nicht einmal zur Bezahlung deutscher Ausfuhrwaren verwenden — und warf seine Papiermarkbestände à tout prix auf den Markt.

Die Landwirtschaft, die ihre Ernte ebenso wie Vieh nicht Tag für Tag verkaufen kann, legte, soweit als möglich, ihre Erlöse in Landmaschinen, künstlichen Düngemitteln und Neubauten an. Die ländlichen Wohnhäuser, Stallungen und Scheunen — das Gebäudekapital der Landwirtschaft — hat in der Inflationszeit eine beträchtliche Zunahme erfahren. Oft genug wurden auch freilich recht überflüssige Dinge angeschafft: Ausstattungen für noch im zartesten Kindesalter stehende Töchter — das Klavier eingeschlossen. Die „Flucht aus der Mark“ in die Sachwerte war immerhin besser als alles zu verlieren. Die Hamsterkäufe landwirtschaftlicher Maschinen, künstlicher Düngemittel und Saatguts schufen wohl zeitweilig eine günstige Konjunktur für deren Hersteller, machte aber später einer umso schlimmeren Geschäftsstockung Platz. Im Sommer 1924 stehen die Landmaschinenfabriken still oder arbeiten mit stark verringerter Belegschaft an zwei, höchstens drei Tagen der Woche.

Die Industrie benutzte ihre Gewinne zur Erweiterung und Verbesserung ihrer Betriebsanlagen. Wer die Devisen dafür aufbringen konnte, legte sich ausländische Rohstoffe hin. Aber bei der Devisenzwangswirtschaft war das nur in verschwindendem Maß möglich; also wurde gebaut, wurden neue Maschinen aufgestellt. Wohin die gesteigerte Produktion abgesetzt werden sollte, war schleierhaft. Noch mehr, woher das Betriebskapital für den erweiterten Betrieb kommen sollte. An seinem entsetzlichen Mangel trägt in erster Linie die Devisenordnung während der Inflationsperiode Schuld.

Reich, Länder, Gemeinden, alle Hypotheken- und Obligationsschuldner wurden durch die Inflation ihrer Schuldverpflichtungen ledig, gleichgültig,

ob sie zahlungsfähig oder bankrott waren. Gemeinden mit großem Kämmerervermögen zahlten ebenso wie die reichsten Großgrundbesitzer ihre Schulden in einem fast auf Nichts entwerteten Geld zurück. Durch die Steuernotverordnung wurden schließlich die privaten Schuldforderungen auf nom. 15% in 1932, in Wirklichkeit nur 8% aufgewertet. Der Verlust der Gläubiger und Anleihe- und Obligationsbesitzer ist auf gut 150 Milliarden Goldmark zu schätzen. Dadurch sind diese Schichten verarmt, ihre Kaufkraft ist gegen früher auf einen winzigen Bruchteil zurückgegangen. Für die Kapitalbildung, an der sie stark beteiligt gewesen waren, sind sie verloren. Ein schwerer Verlust für das Wirtschaftsleben, eine ungeheure Erschwerung des Wiederaufbaus.

Ihr Verlust stellte nur selten eine Bereicherung der Schuldner dar. Das Vermögen von Reich und Ländern ist für die Reparationsleistungen verpfändet. An Steuern müssen sie das Vielfache der Vorkriegszeit erheben. Ähnlich die meisten Gemeinden. Der landwirtschaftliche Grundbesitz hat eine Entwertung auf die Hälfte, stellenweis eine noch stärkere erfahren, nur die vorher stark verschuldeten großen Besitzer haben in Wirklichkeit eine Bereicherung erfahren, die aber durch die ungeheuer vermehrten Steuern auch ins Gegenteil verkehrt wird. Am schlimmsten betroffen ist der städtische Grundbesitz. Durch die Zwangswirtschaft nahm man ihm jede Rentabilität, machte ihm selbst die notwendigsten baulichen Reparaturen unmöglich. Nach der Stabilisierung sind zwar die Mieten auf 60—65% der Vorkriegsmieten erhöht, aber durch Grundwert- und Mietzinssteuer fast ganz absorbiert worden, wobei zudem noch der Vermögenswert des Grundstücks der Vermögenssteuer unterliegt. In den Großstädten sind die Miet Häuser auf den fünften bis sechsten Teil ihres früheren Werts, oft auf, noch weniger, zurückgegangen.

Nicht anders liegt es bei den meisten Industrieunternehmungen. Dividenden sind seit 1919 kaum noch gezahlt worden. Wo solche in Papiermark verteilt wurden, waren sie bis zur Auszahlung — vielleicht ein halbes Jahr nach Bilanzabschluß — so entwertet, daß sie kaum die Depot- und sonstigen Bankspesen deckten. Seit der Stabilisierung der Mark wurde fast durchweg die Dividendenzahlung aufgegeben. Hatte sich bei dem sich seit Mitte 1922 immer rapider vollziehenden Marksturz das Kapital in die „Sachwerte“ geflüchtet, waren deren Kurse beträchtlich gestiegen, so sank gegenüber dem Jahresanfang bis Mitte Juni 1924 der Aktienindex auf 41,2%, um allerdings seitdem langsam wieder etwas anzusteigen. Und der Kursstand am Jahresbeginn

bedeutete selbst für den Aktionär, der in der Lage war, alle Neumissionen mitzumachen, eine Entwertung auf ein Sechstel bis bestenfalls ein Drittel des Vorkriegswerts seines Aktienbesitzes. Bei Wiederkehr besserer Zeiten und bei Zufluß von Betriebskapital kann das Kursniveau sich wohl wieder heben, vorausgesetzt freilich, daß die Unternehmungen wieder rentabel werden. In all dem drückt sich die furchtbare Verarmung Deutschlands durch Krieg, Friedensdiktat und Ruhreinbruch mit der daraus folgenden Inflation aus. Manches davon hätte durch eine einsichtige Wirtschafts- und Finanzpolitik vermieden werden können, die Hauptschuld daran trägt aber die Vernichtungspolitik der Feinde.

DIE SCHAFFUNG
WERT-
BESTÄNDIGEN
GELDES

Regierung und Reichsbank hatten sich gegenüber allen Anregungen und Anträgen auf Schaffung wertbeständiger Zahlungsmittel wie einer Rechnungseinheit ablehnend verhalten. Mit der Ausgabe auf Sachwert basierter sogenannter wertbeständiger Roggen-, Kali-, Kohle-, Koks- usw.-Anleihen oder Rentenbriefe hatte sich das private Kreditbedürfnis zeitweis einen Aushilfsweg geschaffen, den auch einzelne Länder betreten. Ein ungenügender Notbehelf, da die Preise aller dieser angeblich wertbeständigen Waren starken Schwankungen ausgesetzt sind. Auf Drängen aus dem Reichstag entschloß sich im Sommer 1923 die Regierung endlich mit Dollarschatzanweisungen und einer auf Dollar lautenden Goldanleihe herauszukommen, für welche erstere die Reichsbank einen Teil ihres Goldschatzes verpfändete. Die kleinen Stücke dienten gleichzeitig dem Zahlungsverkehr, ohne dessen Bedürfnis im Entferntesten Genüge zu leisten. Der Kredit des Reiches war dahin, nicht minder der der Reichsbank. Wertbeständiges Geld konnte nur durch eine private, vor jedem Zugriff des Reiches geschützte Notenbank ausgegeben werden. Das setzte einmal die Fundierung eines solchen durch einen leistungsfähigen Träger, sodann eine Steuerreform voraus, die das Reich in den Stand setzte, auf die Notenpresse zu verzichten. Für die Übergangszeit mußte ihm ein einmaliger großer Kredit gewährt werden. Einen dahin gehenden Vorschlag unterbreitete ich durch den Vertreter meiner Fraktion Anfang August dem Finanzausschuß des Reichstags. Vorgesehen war darin eine private Goldnotenbank, deren Kapital von zwei Milliarden Goldmark durch „eine erststellige Sicherungshypothek auf allen land- und forstwirtschaftlichen Grundbesitz im Deutschen Reich“ fundiert war. Sie sollte „lediglich auf Goldwert lautende und in diesem einzulösende Noten ausgeben, nur Goldkonten führen und ausschließlich Goldkredite nehmen und gewähren“. Es sollte ihr „untersagt sein, Reichsschatzwechsel

und Reichsschatzanweisungen zu diskontieren oder dem Reich, den Ländern und Gemeinden Kredit gegen geringere Sicherheiten zu gewähren als Privaten“. Die Hälfte der durch die Hypothek gesicherten Anleihe — also 1 Milliarde Goldmark — sollte dem Reich zinslos überwiesen werden.

Der Vorschlag fand im Finanzausschuß auf keiner Seite Gegenliebe — man hatte sich bereits auf die Brotversorgungsabgabe festgelegt, wollte „ein großes, sichtbares Opfer des Besitzes“ und hatte für weitergehende Ziele kein Interesse. Auch als ihn am 14. August 1923 der Berliner Börsen=Courier mit kurzer Begründung veröffentlichte (er brachte ihn übrigens auch erst acht Tage nach der Einsendung) fand er nirgends Beachtung. Die Grundgedanken hat später Dr. Helfferich in seinem, den inzwischen ernannten neuen Reichs=finanzminister Dr. Luther unterbreiteten Entwurf übernommen, nur daß er an Stelle des Goldwerts den Roggenwert setzte, was Dr. Luther glücklicher=weise ablehnte. Die praktische Durchführung des Gesetzes verzögerte sich durch den passiven Widerstand der Reichsbank und noch mehr durch den der vor=wiegend kommunistischen Arbeiter der Reichsdruckerei. Erst im Dezember konnte der Verkehr einigermaßen mit den erforderlichen Geldzeichen versehen werden. Dem neuen Reichsbankpräsidenten Dr. Schacht gelang es, die Billionen=noten der Reichsbank den Marknoten der Rentenbank gleichwertig zu halten.

Es war höchste Zeit, daß Deutschland aus der Inflation herauskam; drohte doch das ganze Wirtschaftsleben ins Chaos zu versinken. Auch diese Lösung war freilich nur eine Behelfslösung. Erst eine reine Goldnotenbank wird imstande sein, auch den internationalen Geldverkehr zu pflegen. Bei der deutschen Verarmung ist das nicht ohne Auslandsbeteiligung zu erreichen. Immerhin bedeutete diese Lösung einen ungeheuren Fortschritt. Bisher ist es gelungen die Behelfswährung stabil, ihre Wertzeichen vollwertig zu erhalten.

Das war freilich nur möglich, wenn es gelang, den Etat zu balanzieren, die Ausgaben zu verringern, die Einnahmen zu steigern, die großen Betriebs=verwaltungen Eisenbahn und Post aus dem allgemeinen Etat auszuschneiden und auf sich selbst zu verweisen. Hatte doch allein die Reichsbahn einen Zuschuß des Reiches 1921 von 640 Millionen Goldmark, 1922 von 643 Millionen Goldmark und 1923 von über 2000 Millionen Goldmark erfordert. Nicht viel besser lag es bei der Post. Trotz des verkleinerten Gebietes, trotz starken Verkehrsrückganges war der Personalbestand beider Verkehrsanstalten um

DIE
BALANZIERUNG
DES ETATS

rund 50% höher als vor dem Krieg. Hier wie in allen Verwaltungen galt es einen gewaltigen Personalabbau bei gleichzeitiger Verlängerung der Arbeitszeit vorzunehmen.

Daneben galt es die Steuern auf wertbeständige Basis zu stellen und sie so ertragreich zu gestalten, daß das Reich mit dem einmaligen Kredit für die Übergangszeit auskam. Waren doch mit der Geldentwertung die Einnahmen aus den Besitz- und Verkehrssteuern von 2762 Millionen Goldmark in 1921 bis auf 475 Millionen Goldmark in den ersten 11 Monaten des Jahres 1923 zurückgegangen. Im Oktober hatten sie gar nur noch 9,8 Millionen Goldmark erbracht und die Zölle und Verbrauchssteuern waren von 752 Millionen Goldmark in 1921 auf 188,5 Millionen Goldmark in 1923 gesunken. Das war das finanzielle Ergebnis des unsinnigen Satzes: „Mark gleich Mark“.

Ohne rigorose Steuern war es nicht möglich, den Etat zu balanzieren. Der Regierung mußten weitestgehende Vollmachten bezüglich der Finanzreformen gegeben werden, da deren ordnungsmäßige Verabschiedung viele Monate erfordert haben würde. Freilich eine glückliche Hand hat sie dabei nicht bewiesen. Sie nahm keine Rücksicht auf das, was der Wirtschaft zu tragen möglich war, erhob Steuern, die nicht aus dem Ertrage, sondern nur aus der Substanz bestritten werden konnten und die Produktionskosten so erhöhen mußten, daß sie zur starken Einschränkung des inneren Verbrauchs und der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Waren im Ausland führten.

WAREN- UMSATZSTEUER

Die Warenumsatzsteuer wurde auf 2½ v. H. erhöht. Da sie in jedem Stadium, in dem die Ware die Hand wechselt, erhoben wird, so kumuliert sie sich bei den Waren, die vom Rohstoff bis zum letzten Verbraucher eine größere Anzahl von Zwischenfabrikanten und Händlern durchlaufen, selbst bei Waren, die der hohen Luxussteuer nicht unterliegen nicht selten bis auf 12, ja 15%. Eine solche Belastung macht die Ware bewerbungsunfähig gegenüber dem Ausland. Damit wird ferner der Anreiz zur vertikalen Betriebskonzentration geschaffen, d. h. sämtliche Stadien der Produktion und des Handels in einer Hand zu vereinigen. Die Schuhfabrik, die die Rohhäute selbst kauft, gerbt, zu Schuhen verarbeitet und diese in eigenen Läden verkauft, ist keine Seltenheit mehr. Und so geht es in jedem Gewerbszweig. Wer seinen Rohstoff oder sein Halbfabrikat aus zweiter oder dritter Hand kaufen und seine Ware wieder an den Großhandel absetzen muß, kommt gegenüber dem vertikal konzentrierten Betrieb nicht mehr mit. Der Zwischenhandel wird auch da ausgeschaltet, wo er eine volkswirtschaftlich notwendige,

die Ware verbilligende Funktion ausübt. Wer Halbfabrikate herstellt, läßt sie im Veredlungsverkehr fertig machen, da er dann die Umsatzsteuer nur von dem Veredlungslohn zu tragen hat. So wirkt die unglückliche Konstruktion der Steuer dahin, sich selbst um den erwarteten Ertrag zu bringen. Ihre Ermäßigung auf 2% ist nicht geeignet ihre Schäden wesentlich zu mildern.

Die Notsteuerverordnung hat auch die Einkommensteuer für alle gewerblichen Betriebe zu einer anders zu berechnenden Umsatzsteuer gemacht, was dem Zensiten wieder unendliche Mehrarbeit macht und alle die Nachteile der Umsatzsteuer potenziert. Diese angebliche Einkommensteuer wird erhoben, auch wo gar kein Einkommen vorhanden ist. Meist muß sie aus der Substanz genommen werden. Dazu treten Vermögenssteuer, Lohnsummensteuer, Gewerbesteuer, Grundwertsteuer usw. Braucht doch jeder Gewerbetreibende einen Steuerkalender, um daraus zu ersehen, welche Steuer gerade an diesem und welche an jenem Tag jedes Monats fällig ist. Jedes etwas größere Unternehmen muß wegen der Kompliziertheit und Unklarheit der verschiedenen Steuergesetze und Verordnungen seinen eigenen Steuersyndikus haben, selbst jedes mittlere mehrere Angestellte lediglich mit der Führung der von der Steuer vorgeschriebenen Bücher und Listen beschäftigen. Ohne fachmännischen Steuerberater kommt niemand mehr aus.

DIREKTE
STEUERN

Dazu kommt eine ausgedehnte Doppelbesteuerung. Die juristische Person hat Einkommensteuer als Körperschaftssteuer zu zahlen, aber auch Vermögenssteuer. Der Aktionär hat von der Dividende wieder Einkommensteuer und vom Wert der Aktien wieder Vermögenssteuer zu zahlen. Die letztere darf er von seinem Einkommen nicht absetzen, selbst wenn sie es völlig verschlingt. Von der gezahlten Steuer muß er also noch einmal Steuer bezahlen.

An der Unmöglichkeit, sich in dem Gestrüpp der deutschen Steuergesetze zurechtzufinden, ist auch die Internationale Sachverständigenkommission, das Dawes-Komitee, gescheitert. Andernfalls hätte sie unmöglich zu dem Schluß kommen können, die deutschen Steuern seien zu niedrig. In den ersten sieben Monaten 1924 haben die Finanzämter des unbesetzten Gebiets nach Deckung lokalen Kosten als Überschüsse an die Reichskasse durchschnittlich pro Monat 540 Millionen Goldmark abgeliefert, d. i. pro Jahr und Kopf eine Belastung

DIE STEUER-
ÜBERLASTUNG

von fast genau 125 Mark und einschließlich der Kosten der Finanzämter von rund 130 Goldmark. Für Deutsch=Österreich hat der Völkerbundsrat in Genf eine Steuerbelastung von 85 Goldkronen, gleich 72,25 Goldmark als Steuerüberlastung erklärt und kategorisch die Verminderung der Ausgaben gefordert. Dabei ist Deutsch=Österreich nicht entfernt so ausgepowert wie Deutschland. Für Ungarn hat der Völkerbund eine Steuerbelastung von 50 Goldkronen als tragbar erklärt. Dazu treten bei uns noch riesige Steuerleistungen für Länder und Gemeinden, so daß die Gesamtbelastung auf wohl 200 Goldmark je Kopf oder auf die Hälfte des durchschnittlichen Einkommens zu veranschlagen ist.

Mit den erfolgten Ablieferungen sind die Steuern längst nicht abgedeckt. Um nicht den Ruin des Zensiten herbeizuführen, müssen sie größtenteils gestundet werden. Daß selbst ein gutsituiertes Unternehmen mit dem Wert seines doppelten Monatsumsatzes im Steuerrückstand ist, gehört nicht zu den Seltenheiten.

Diese Steuerüberlastung raubt den Unternehmungen das notwendige Betriebskapital. Sie erhöht ihre Produktionskosten. Und sie verhindert nicht nur die Neubildung von Kapital, sondern vernichtet sogar das vorhandene. In Nordamerika konnte das Wirtschaftsleben nach dem Krieg einen Aufschwung erst wieder nehmen, als man die hohen Steuern auf ein erträgliches Maß zurückführte. In den Niederlanden hat man die Steuerüberlastung als die Ursache der schleichenden Krise erkannt, und geht an einen gründlichen Abbau der Ausgaben wie der Steuern. Die Wirtschaft ist nun einmal das Primäre; eine Finanzpolitik, die sie mit Steuern erdrosselt, treibt Selbstmord.

Man darf allerdings nicht die ungeheuren Schwierigkeiten der heutigen deutschen Finanzpolitik verkennen. Das steuerkräftigste Gebiet des Reiches, das sonst allein 40% aller Steuern liefert, war abgeschnürt, eine Steuereinzahlung in ihm kaum möglich, während es uns nach wie vor gewaltige Ausgaben verursachte. Eine rechtswidrige Zollgrenze trennte es vom übrigen Deutschland ab und die Zollerträge sowohl an dieser wie an seiner Auslandsgrenze flossen nicht in die deutsche Kasse. Unter solchen Verhältnissen muß ein Land sich wirtschaftlich verbluten. Aber auch bei Anerkennung all dieser Schwierigkeiten läßt sich der deutschen Finanzgesetzgebung nicht der Vorwurf ersparen, daß sie die wirtschaftlichen Bedürfnisse und Möglichkeiten nicht berücksichtigt hat. Daß

.....

sie vor allem kein Verständnis für die Bedeutung des Kapitals und der Kapitalsneubildung für das Wirtschaftsleben gezeigt hat. Diese Kapitalfeindlichkeit rächt sich heut an ihren ausgesprochenen Vertretern in der durch den Kapitalmangel hervorgerufenen Arbeitslosigkeit. Wer die Augen nicht absichtlich verschließt, sieht, daß die Lage der Arbeiter in den kapitalreichsten Ländern (Vereinigte Staaten von Amerika, Holland, Schweiz, Schweden) am günstigsten und in den kapitalärmsten (Rußland, Polen, Rumänien) am ungünstigsten ist. Kapitalreichtum zieht niedrigen Zinsfuß nach sich, Kapitalarmut unerträglich hohen. Ersterer befruchtet die Produktion, letzterer ertötet sie.

Wenn Deutschland heut wesentlich teurer produziert als andere Staaten, so liegt das neben dem Kapitalmangel und neben der steuerlichen Überlastung noch ganz besonders an den unnatürlich hohen Güterfrachten der Bahnen. Hatten diese in der Inflationszeit der Markentwertung meist nicht zu folgen vermocht, so wurden sie, als die Eisenbahn von den Reichsfinanzen losgelöst und auf sich selbst gestellt wurde, auf mehr als das Doppelte der Friedenshöhe gestellt. Auch nach einigen Ermäßigungen stehen nach den Angaben des Reichsverkehrsministeriums die durchschnittlichen tonnenkilometrischen Sätze 70 % über Vorkriegshöhe. Aber für wichtigste Waren und Verkehrsbeziehungen betragen sie im Sommer 1924 noch das Doppelte bis Dreifache derselben. Konnte die Reichsbahn diese Steigerung anfangs mit den unverhältnismäßig gestiegenen Preisen von Kohle und Eisen begründen, so ist nach deren starken Abbau und der erheblichen Verringerung des Personals diese Begründung nicht mehr haltbar. Die Höhe der Güterfrachten widerspricht auch dem eigenen Interesse der Reichsbahn selber, denn sie erdrosselt mehr und mehr das wirtschaftliche Leben und führt damit zu einem katastrophalen Transportrückgang. Im Juni 1924 war die Güterwagengestellung um 5500 niedriger wie im April. Der Versand von Kalisalzen wie der von Zement ging gegen das Vorjahr auf ein Viertel zurück. Brachte der April noch eine Einnahme aus dem Güterverkehr von 203,2 Million. Goldmark, so der Juni wie der Juli nur noch von 159,8 Mill. Die 20 prozentige Preisermäßigung für Kohle vermochte den Absatz nicht zu beleben, da die der Eisenbahntarife ausblieb. Die Frachten sind nun einmal einer der wichtigsten Faktoren der Produktionskosten und damit der Preisbildung. Wenn der Preisabbau das große Problem der deutschen Wirtschaft ist, so gilt es, mit ihm da einzusetzen, wo die Ursachen des hohen Preisniveaus liegen, bei Steuern, Frachten, Rohstoffpreisen und Arbeiterleistung. Die Ermäßigung

DIE HOHE
DER
GÜTERFRACHTEN

lediglich der Kohlenfrachten ist völlig ungenügend, den Verkehr zu beleben, das Wirtschaftsleben vor völligem Verfall zu bewahren. Es durfte mit der allgemeinen Tarifiermäßigung nicht gewartet werden, bis die Regiebahnen wieder in unserer Hand waren einmal, weil dann der lang zurückgehaltene Verkehr, wenn er mit dem gesteigerten Herbstversand von Kartoffeln, Rüben, Getreide, Winterheizung, Düngemitteln usw. zusammenfällt, nicht bewältigt werden kann, sodann aber, weil sich die erwachsenen Schäden nicht wieder gut machen lassen. Was wir inzwischen an Ausfuhr einbüßten, ist kaum mehr einzuholen, ja, es ist fraglich, ob sich die einmal verlorenen Märkte wieder gewinnen lassen. Und was durch die damit erzwungene Arbeitslosigkeit nicht produziert wurde, fehlt dauernd. In weiten Kreisen hatte man sich an den fatalistischen Glauben gewöhnt, die Wirtschaftskrise sei nun einmal die naturnotwendige, aber auch Heilung bringende Auswirkung der Währungsstabilisierung. So zweifellos ein solcher Zusammenhang besteht, so verkehrt war es, tatenlos zu warten, ob und wann sie vorübergehen würde. Im Gegenteil alles mußte daran gesetzt werden, ihrer raschestens Herr zu werden.

Die mit dem 1. Oktober 1924 einsetzende 10 prozentige Ermäßigung der Güterfrachten ist völlig ungenügend, um der deutschen Produktion die Wiederaufnahme des Wettbewerbs auf den Auslandsmärkten zu ermöglichen. Die Frachten sind nun einmal einer der wesentlichsten Faktoren der Produktionskosten. Übersteigen die deutschen Güterfrachten für Kohle die Frankreichs und Italiens um 40, die Belgiens um 100%, für Stabeisen um 45, bzw. 85 und 110%, für Maschinen um 90—160 und 91%, für Baumwolle um 147—143 und 200% usw., so ist ein erfolgreicher Wettbewerb der deutschen Industrie mit der anderer Industriestaaten ausgeschlossen.

ZWANGS-
WIRTSCHAFT

Während der Dauer des Krieges war die ganze Wirtschaft in seinen Dienst gestellt worden. Und die Rüstungsindustrie wurde reichlich entlohnt, verdiente glänzend, aber sie mußte ihre Gewinne in Erweiterung ihrer Betriebe und in Kriegsanlagen anlegen, die im Frieden wertlos wurden. Ihre Arbeiter bezogen hohe Löhne, ohne sich dafür doch so viel kaufen zu können, als für die Erhaltung ihrer Kraft notwendig war. Es war ein trauriger Raubbau an Menschenkraft wie an Volksvermögen.

Die außerordentliche Knappheit an Lebensmitteln, an Rohstoffen wie an den Fertigwaren nötigte nach Kriegsausbruch zur Zwangswirtschaft. Der Erfolg, den man mit ihr bei leicht zu konservierenden Waren erzielte, verführte

dazu, sie auch auf leicht verderbliche Waren — Fleisch, Geflügel, Eier, Gemüse, Obst usw. — auszudehnen, ein Betätigungsfeld nach dem anderen wurde dem Handel entzogen. Die Bürokratie aber scheiterte an der für sie unlöslichen Aufgabe, ohne das freilich einzugestehen. Pries sie es doch als großen Erfolg, wenn jede Familie alle paar Wochen ein nichts weniger als frisches Ei erhielt und sich mehrere Familien in einen gesalzenen Hering teilen konnten. Nicht bloß für Nahrungsmittel wurden Bezugsscheine erfordert, sondern ihrer bedurfte man auch für das Besohlen von Stiefeln oder dem Ankauf eines Kleidungsstückes, eines Taschentuches oder eines Wirtschaftsgegenstandes. Ein ungeheurer bürokratischer Apparat wurde dafür geschaffen mit all der Schwerfälligkeit, Umständlichkeit, mit all dem Formalismus, der von einem solchen unzertrennlich ist. Selbst die in ihn eingegliederten Kaufleute verfielen in kurzem dem Geist der Bürokratie. Zwangswirtschaft ist eben nur mit dieser zu machen. Der Kaufmann, dessen Geschäft lahmgelegt war, mußte zufrieden sein, bei der Zwangsverwaltung unterzukommen.

Als der „blutige“ Krieg sein Ende fand, hofften alle auf ein rasches Ende der Zwangswirtschaft. Aber die Hungerblockade wurde in nur wenig gemilderter Form noch über Jahr und Tag fortgesetzt. Und wer bei der Zwangsverwaltung ein Unterkommen gefunden hatte, erklärte sie für unentbehrlich. Nur ganz langsam dürfe sie abgebaut werden, wenn das Volk nicht überteuert werden sollte. Warnend wies man auf die Preissteigerung der freigegebenen Waren hin. Dabei übersah man, daß sich alles auf die wenigen freigegebenen Artikel stürzte und daß die fortschreitende Markentwertung naturgemäß die Papiermarkpreise der Waren erhöhen mußte. Um dem „Warenerwucher“ wirksam zu begegnen, wurden Höchstpreise festgesetzt. Bei Getreide und Zucker führten sie, weil unlohnend, zu einer bedenklich extensiven Wirtschaft. Der Rübenbau ging derart zurück, daß Deutschland — vor dem Krieg nächst Kuba das größte Zuckerausfuhrland der Welt — in starkem Maß Zucker importieren mußte. Selbst 1924 war die Zuckerwirtschaft noch nicht ganz frei, nur einzelne Kontingente wurden jeweils zur Ausfuhr zugelassen, so daß Deutschlands Zuckerindustrie und Handel die günstigen Konjunkturen nicht wahrnehmen konnte.

Um den Brotpreis niedrig zu halten, kaufte die Reichsgetreidestelle das Getreide von den Landwirten, beschäftigte die Mühlen und gab das Mehl weit unter den Selbstkosten an die Bäcker ab. Der Fehlbetrag wurde durch

Riesenzuschüsse des Reiches aus Steuereingängen oder aus Notendruck aufgebracht. Noch im Herbst 1923 kaufte die Reichsgetreidestelle $2\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen Brotgetreide, das, als es im Frühjahr 1924, weil zum Teil schlecht gelagert, als Mehl oder Korn eilig abgestoßen werden mußte, einen so empfindlichen Preisdruck ausübte, daß die Regierung glaubte, der Landwirtschaft mit der Ankündigung hoher Getreidezölle helfen zu müssen. War wenigstens seit 1923 der inländische Getreide- und Mehlhandel freigegeben und auf Höchstpreise verzichtet worden, so blieb doch die Ausfuhr verboten, die 1913 noch bei Weizen 538 000 Tonnen (bei allerdings 2 246 000 Tonnen Einfuhr), in Weizenmehl 195 000 Tonnen (bei noch nicht 18 000 Tonnen Einfuhr) und die Mehrausfuhr in Roggen 582 000 Tonnen, in Roggenmehl 224 000 Tonnen und von anderen Mühlenfabrikaten 103 000 Tonnen betragen hatte. Die Rekordgetreideernte von 1923 verlangte, um bei ihrer feuchten Beschaffenheit ein backfähiges Mehl zu erzielen, die starke Zumischung trockener, stark kleberhaltiger Auslandsware bzw. das aus deutschem Getreide vermahlene Mehl die Zumischung ausländischen. Dessen Einfuhr übte einen um so stärkeren Preisdruck auf die Inlandware aus, als deren Ausfuhr verboten war. Als man sich im Frühling 1924 endlich entschloß, ein bescheidenes Kontingent zur Ausfuhr frei zu geben, hob sich der Inlandspreis rasch, trotzdem nach der ein Jahrzehnt währenden Unterbindung des Ausfuhrhandels natürlich nicht sofort die früheren Verbindungen herzustellen waren, um so weniger, als Ausfuhr und Einfuhr nicht generell sondern stets nur beschränkte Kontingente freigegeben wurden, Landwirtschaft, Handel und Müllerei auch nicht die Möglichkeit hatten, auf Termin zu kaufen oder zu verkaufen, was sich bei der Geldknappheit doppelt nachteilig erweisen mußte.

Spätere Geschlechter werden diesen Rückfall in die Methoden des Direktionsprinzips der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, diese bürokratische Bevormundungssucht der Ministerien, gerade nachdem der alte Obrigkeitsstaat durch die demokratisch=parlamentarische Staatsform abgelöst worden war, nicht verstehen. Aber die nach dem Krieg zu so gewaltigem Umfang angewachsenen, sozialistischen Parteien sind grundsätzliche Gegner der freien Wirtschaft; die rechtsgerichteten Parteien huldigten schon vor dem Krieg staatssozialistischen Ideen, sofern sie diese als im Interesse der ihnen nahestehenden beruflichen Kreise liegend vermeinten, und ähnliche Gedankengänge liegen auch dem Zentrum nicht fern. Kam doch auch das Bestreben

hinzu, durch Niedrighaltung der Konsumentenpreise die durch den verlorenen Krieg und die Revolution stark erregten Volksmassen ruhig zu erhalten und neue politische Erschütterungen zu verhüten.

So blieb denn auch nach Kriegsende für die wichtigsten Schlüsselindustrien, so u. a. für Kohle und Eisen, Düngemittel die Zwangswirtschaft bestehen. Bei ersterer war sie veranlaßt, durch die ungeheuren Reparationslieferungen von Kohle und Koks, die die Zusammenfassung wenigstens des Steinkohlenbergbaues in Syndikaten bis zu einem gewissen Grade rechtfertigte. Freilich, daß Kohlenwirtschaftsrat und Reichswirtschaftsminister eine kluge Politik befolgten, als sie die längste Zeit die Kohlen- und Kokspreise weit unter Weltmarktpreis hielten, ist zu bezweifeln. Darin mag gewiß eine Begünstigung der Kohleverbrauchenden Industrie liegen. Aber richtiger ist, sich den Weltmarktpreisen anzupassen. Noch verhängnisvoller war freilich der Fehler, später die Kohlen- und Kokspreise weit über jene hinaus zu steigern und damit unsere Produktionskosten aufs Schwerste zu verteuern. Bei freiem Wettbewerb würde jedenfalls weit eher eine gesunde Preisbildung eingesetzt haben.

Auch der Eisenwirtschaftsbund war eine nicht unbedenkliche Zwangsorganisation. Bei jedem Wettbewerb ausschließenden Syndikaten liegt die Gefahr nahe, daß Unternehmer und Arbeitnehmer sich über höhere Preise und höhere Löhne auf Kosten der Verbraucher verständigen. Der Staatsgewalt ist es dann schwer, mäßigend einzuwirken. Jede übermäßige Preisbildung rächt sich aber hinterher am Rückgang des Verbrauchs, an der Wettbewerbsunfähigkeit der weiter verarbeitenden Industrie auf dem Weltmarkt. Das ist auch bei dem Deutschland der Nachkriegszeit nicht ausgeblieben.

In Kali bestand schon lange vor dem Krieg auf Grund der Gesetzgebung ein tatsächliches Zwangssyndikat. Der Landwirtschaft gegenüber hat es in den letzten Jahren eine maßvolle Preispolitik geführt. Die Kalipreise stehen jetzt etwa 10% unter den Vorkriegspreisen. Aber die unglückliche Kaligesetzgebung hat eine solche Überfülle an Kalibergwerken gezeitigt, daß bei einem Abflauen der Nachfrage zahlreiche nicht mehr die Selbstkosten herauszuwirtschaften vermögen und zum Erliegen kommen. Durch den Verlust des Elsaß hat die deutsche Kaliindustrie ihre Monopolstellung auf dem Weltmarkt verloren, kann sich daher für die niedrigen Inlandspreise nicht mehr an hohen Auslandspreisen schadlos halten. Ihre Lage war längere Zeit trostlos. Die Mehrzahl der Betriebe wurde zeitweise stillgelegt.

Die Stickstoffindustrie, die der Landwirtschaft ihr wertvollstes, künstliches Düngemittel liefert, hat während des Krieges durch die Errichtung gewaltiger Produktionsstätten, so vor allem des nach dem Verfahren Fritz Habers (eines Breslauer, sein Vater gehörte jahrzehntlang der Handelskammer an) arbeitenden Leunawerkes einen enormen Aufschwung genommen. Galt es doch, der Munitionsfabrikation Ersatz für den abgesperrten Salpeter zu geben. Nun kam das der Landwirtschaft und also damit unserer Ernährung zugute. Einer der wenigen Vorteile, die der Krieg gebracht hat! Da die großen Stickstoffwerke unter vorwiegender finanzieller Beihilfe des Reiches entstanden waren, hatte ich es als Minister für richtig gehalten, dem Reich in dem die Stickstoffherzeugung zusammenfassenden Syndikat maßgebenden Einfluß zu verschaffen und in den Dienst der deutschen Ernährung zu stellen. Die Stickstoffpreise standen im Berichtsjahr 17,7% unter den Vorkriegspreisen; ein ganz wesentlicher Vorteil für unsere landwirtschaftliche Produktion.

Die während der Kriegsdauer durchaus berechtigte Sorge, für den Inlandsverbrauch dringend notwendige Waren nicht ins Ausland gelangen zu lassen, setzte sich auch nach dem Kriege fort. Hatte sie schon vorher bisweilen sonderbare Blüten getrieben — die Ausfuhr weißer Glacéhandschuhe für Damen, ebenso die von Spitzenpapieren usw. wurde verboten — so artete sie auch jetzt nicht selten zur Sinnlosigkeit aus. Das wurde auch nicht besser, als an Stelle der rein bürokratischen Verwaltung die Selbstverwaltung der Interessenten in den Außenhandelsstellen traten. Viele „Verbände“ setzten ihre Syndici oder sonstigen Vertreter hinein, was nicht selten zu einer üblen Vetternwirtschaft führte. Daß der Außenhandelsstelle für Rohholz — entgegen dem ausdrücklichen Wunsch des Samenhandels — nebenher die Genehmigung der Ein- und Ausfuhr von Sämereien übertragen wurde, wovon sie zwar nicht das geringste verstand, dafür aber um so skandalösere Gebühren erhob, ist nur einer von zahllosen Fällen. Aber auch da, wo die Erledigung der Gesuche rein sachlich erfolgte, vergingen über den Formalitäten meist Wochen, bisweilen Monate. Darüber zerschlugen sich zahllose wertvolle Geschäfte, wurde unsere Ausfuhr aufs ärgste gedrosselt, während es doch darauf ankam, verlorene Absatzgebiete wieder zu gewinnen.

Allerdings hatte die mit der wachsenden Markentwertung und bei den behördlich festgesetzten niedrigen Inlandspreisen zwischen ihnen und den Auslandspreisen bestehende und sich lange Zeit noch ständig vergrößernde Spannung zur Preisschleuderei nach dem Ausland, zu einem bedenklichen Ausverkauf

deutscher Waren geführt. Neulinge im Export, die gegenüber der ausländischen Kundschaft keinen Ruf zu wahren hatten, brachten durch unreelle Lieferung, durch Nichteinhaltung eingegangener Lieferungsbedingungen den deutschen Handel im Ausland in Mißkredit, fügten unserer Ausfuhr unsagbaren Schaden, nicht viel geringeren dem deutschen Volksvermögen zu. Aber der Kern des Übels lag doch in der künstlichen Niedrighaltung der Inlandspreise mit gesetzlichen und behördlichen Anordnungen. Durch die Einschaltung des Reichskommissars für die Ein- und Ausfuhr, der Preisprüfungs-, der Außenhandels- und anderer Stellen kurierte man wohl einzelne Symptome des Übels, das aber durch die Heilmethode selbst nur verschlimmert wurde. Daß man die längste Zeit die Ausfuhr mit einer Abgabe belegte, hat sie ebenfalls höchst nachteilig beeinflusst. Eine regelmäßige Bearbeitung der auswärtigen Märkte war bei solchen Schwierigkeiten kaum möglich. Die ganze Politik war ausschließlich darauf eingestellt, den heimischen Verbraucher billig zu beliefern.

Dabei verschlossen Reichsbankleitung, Regierung, Reichstag und Gerichte geflissentlich die Augen vor der brutalen Tatsache, daß die Mark mit fortschreitender Inflation sich immer mehr vom Goldwert entfernte. Man stellte den abstrusen Satz auf: „Mark gleich Mark“ und zwang den Händler, die Ware zu seinem Einstandspreis zuzüglich eines geringen Spesenaufschlags abzugeben. Wer den Preis einigermaßen der Geldentwertung anzupassen suchte, wurde als Wucherer bestraft. Den altbewährten volkswirtschaftlichen Grundsatz, daß der Preis einer Ware sich nach dem Wiederbeschaffungspreis richten müsse, negierte man. Der Tuchhändler mußte sein Warenlager zu Preisen veräußern, für die er nur einen Bruchteil der veräußerten Waren wieder erlangen konnte. Und wie ihm, so erging es jedem Warenkaufmann. Mit jedem Geschäftsabschluß wurde er ärmer, schwand sein Vermögen, sein Betriebskapital dahin. Dabei waren die Vorschriften, die er zu befolgen hatte, so kompliziert, so unklar, daß er ständig in Gefahr war, neben seinem Vermögen auch seinen guten Namen, seine Ehre zu verlieren. Der mit weitem Gewissen begabte Schieber aber wußte die Schlingen des Gesetzes zu umgehen.

* Wohl wurden die rigorosesten Bestimmungen, je unmöglicher sie sich erwiesen, je mehr sie drohten, den Handelsverkehr völlig lahm zu legen, teils durch höchstgerichtliche Entscheidungen, teils durch abändernde Verordnungen allmählich gemildert. Aber an der Hauptsache, an der schädlichen Auswirkung der ganzen fehlerhaften Tendenz wurde nur wenig geändert. Am schärfsten

DIE FALSCHEN
WUCHER-
BESTIMMUNGEN!

ging man gegen den Kleinhandel vor, aber auch der Großhandel hatte schließlich das Interesse, kein Lager zu halten und lediglich den Vermittler zwischen der Fabrik bezw. dem Importeur und dem Verbraucher zu machen.

DER RÜCKGANG
DER ARBEITS=
LEISTUNG

Daß ein viereinhalbjähriger Krieg gegen eine Welt von Feinden, in dem das Volk bis zuletzt in Siegeshoffnungen gewiegt wurde, und statt dessen nach unsagbaren Opfern vor dem völligen Zusammenbruch steht, verwirrend auf die Gemüter einwirkt, ist nur natürlich. Diese Verwirrung äußerte sich u. a. in einem völligen Verkennen der durch den verlorenen Krieg geschaffenen wirtschaftlichen Lage. Statt sich zu sagen, daß es der hingebendsten, intensivsten Arbeit bedürfe, um aus dem entsetzlichen Elend herauszukommen, glaubten die Massen der Arbeitnehmer, nun breche für sie die goldene Zeit an, wo sie bei geringerer Arbeitszeit und Leistung eine höhere Entlohnung beanspruchen könnten. Das galt für die Arbeiter und Angestellten ebenso wie für die große Masse der unteren, zum Teil selbst der mittleren Beamten. Um den Sieg der kommunistischen Welle zu verhindern, mußte diesem Irrtum zeitweis weit entgegengekommen werden. Entsprach es doch auch einem Gefühl der Billigkeit und Dankbarkeit, denen, die ihr Leben für das Vaterland eingesetzt hatten, insbesondere den Schwerkriegsbeschädigten, lohnende Beschäftigung zu verschaffen. Den Millionen der aus dem Felde Zurückkehrenden mußten Stellen im Reichs-, Staats- und Gemeindedienst, mußte Arbeit in den Fabriken verschafft werden. Und fehlte sie, glaubte man die Arbeitszeit kürzen zu sollen, um mehr einstellen zu können. Erschien es doch vielen Arbeitnehmern als soziale Aufgabe, so lange es noch Arbeitslose gab, Minderarbeit zu leisten. Die Geldentwertung verschleierte, daß damit fortlaufend die Vermögenssubstanz aufgezehrt wurde. Den Arbeitnehmern konnte aber nicht mit Papiermark-Lohn-erhöhungen geholfen werden, sondern nur damit, daß ihre Lebenshaltung durch Vermehrung der Arbeitsprodukte gehoben wurde. Je weniger sich der Arbeiter bei der steigenden Markentwertung kaufen konnte, um so ungestümmer forderte er höhere Löhne. Je weniger Aufträge vorlagen, um so stärker sollte die Arbeit gestreckt werden, obgleich sie dadurch teurer wurde und uns die Auslandsaufträge verloren gingen. Die Gewerkschaften wurden um so radikaler, je mehr jüngere, gewerkschaftlich ungeschulte Elemente hineinströmten. Die alten maßvollen Gewerkschaftsführer verloren unter deren Terror den Einfluß; die jüngeren Elemente setzten es — ganz

besonders in den Staatsbetrieben — durch, daß die Spanne zwischen dem Lohn des gelernten und des ungelernten Arbeiters minimal wurde, wodurch der Anreiz, etwas Ordentliches zu lernen, verschwand. Der Akkordlohn wurde weitgehend durch Mindestlöhne verdrängt, was natürlich die Arbeitsleistung stark herabdrückte. Namentlich da, wo kommunistische Elemente die Führung bekamen, wurde unter den wichtigsten Vorwänden gestreikt. Allerdings gab das fortgesetzte Sinken der Mark auch den Arbeitnehmern berechtigten Anlaß zu immer erneuten Lohnforderungen. Schließlich ging man zum Indexlohn über, der aber automatisch preiserhöhend bzw. geldentwertend wirkte. Die Schiedsrichter bei Streitigkeiten im Arbeitsverhältnis suchten ihre Schiedsprüche so zu fassen, daß sie nur auch ja von den Arbeitnehmern angenommen wurden. All das drückte die Arbeiterleistung ungeheuer herab. Auf den westerschlesischen Steinkohlengruben war 1923 die arbeitstägliche Förderung um 21,5% niedriger als 1913, obgleich die Belegschaft um 50,5% gestiegen war. Auch wenn die Gruben auf jede Ausbeute verzichteten, mußten natürlich die Kohlenpreise riesig gesteigert werden. Und wie hier, so in den meisten Betrieben. Nach den verunglückten Streiks des letzten Jahres und mit Rückkehr zu einer längeren Arbeitszeit hat sich manches gebessert, ist die Schichtleistung auch wesentlich gestiegen, hat aber doch in den wenigsten Betriebszweigen wieder die der Vorkriegszeit erreicht. Die traurigen Erfahrungen des Absatzmangels, der Arbeitslosigkeit und der Kurzarbeit üben jetzt eine harte erzieherische Arbeit aus.

Die Arbeitnehmer müssen sich klar werden, daß sie nur dann ausreichende Arbeitsgelegenheit bekommen können, wenn es gelingt, den Auslandsabsatz mindestens wieder auf die Vorkriegshöhe zu bringen, daß das aber nur möglich ist, wenn die deutschen Warenpreise billiger als die des Auslandes sind. Das erfordert aber neben anderem auch die hingebende Arbeit bei Reallöhnen, die die der Vorkriegszeit nicht zu erreichen vermögen.

Hat all das die Wirtschaftsverhältnisse im deutschen Vaterland in der Nachkriegszeit unsagbar schwierig gestaltet, so kam für Schlesien noch die Losreißung seiner wertvollsten und volkreichsten industriellen und fruchtbarer landwirtschaftlicher Gebiete erschwerend hinzu. Die Einheitlichkeit seines Wirtschaftsgebietes wurde zerrissen, der ganze Organismus gestört, durch einen lebendigen Körper ein blutiger Schnitt geführt, der die abgetrennten Teile absterben läßt, aber auch dem Körper, von dem sie losgelöst sind, schweren, kaum zu verwindenden Schaden zufügt.

DER VERLUST
DES OBER-
SCHLESISCHEN
INDUSTRIE-
REVIERES

Oberschlesien hat durch den Trennungsschnitt 80% seiner Kohlenlagerstätten, 85% seiner Zink- und Bleierzvorkommen, seine sämtlichen Zink- und Bleihütten an Polen verloren. Von 8 Hochofenwerken mit 37 Hochöfen sind ihm nur 3 mit 16 Hochöfen, von 14 Stahl- und Walzwerken nur 5 verblieben. In dem abgetretenen Gebiet, das ihm Kohle, Eisen, Zink, Blei, Schwefelsäure, Ammoniak, Teer, Benzol, Kalkstickstoff, Emaillegeschirr und zahlreiche andere Erzeugnisse lieferte, verlor es über eine Million Menschen, die kaufkräftige Abnehmer für seine Industrie, seinen Handel und seine Landwirtschaft waren. Verloren Reich, Preußen und die Provinz leistungsfähige Steuerträger, deren Arbeitererzeugnisse der Reichsbahn wie der Oderschiffahrt reiche und lohnende Frachten lieferten.

Die deutsch gebliebenen Kohlengruben werden im Verein mit den niederschlesischen bestrebt sein, durch gesteigerte Leistungen den durch die Abtrennung erfolgten Förderausfall auf dem heimischen Markt zu ersetzen. Allerdings kann das abgetretene Gebiet seine Kohlen und Koks 15 Jahre zollfrei nach Deutschland absetzen. Aber Frachtlage wie Förderkosten stellen sich in ihm ungünstiger als in Westoberschlesien. Müssen doch nicht nur die besseren Maschinen, die meisten Betriebsmaterialien, ein sehr erheblicher Teil des Bedarfs der dortigen Bevölkerung an industriellen, ja selbst an landwirtschaftlichen Erzeugnissen aus Deutschland bezogen werden, oder ist das polnische Fabrikat wesentlich teurer. Darüber stellen sich bei gleicher Lebenshaltung die Löhne jenseits der Grenze höher als diesseits derselben. Aber auch die Leistung ist dort niedriger, was nicht zuletzt in den ungeordneten, die Sicherheit stark vermissen lassenden Verhältnissen und der Schürung der nationalen Gegensätze durch polnische Agitatoren seine Ursachen hat. Tatsächlich geht denn auch der Anteil Ostoberschlesiens an der Kohlenversorgung des deutschen Reiches ständig zurück; ebenso der an der Gesamtförderung Oberschlesiens. Der niederschlesische Bergbau, der jetzt zum Abbau der zwar tieferen, dafür aber regelmäßig gelagerten Flözteile vorschreitet, entwickelt sich hoffnungsvoll.

Für das ganze oberschlesische Wirtschaftsleben waren die 29 Monate der fremden, dem Befehl des französischen Generals Le Rond unterstehenden Besetzung, eine schwere Leidenszeit. Begünstigte dieser doch die von Einbrüchen polnischer Truppen unterstützten und von ihnen mit Waffen versehenen wiederholten polnischen Aufstände in jeder Weise, während die deutsche Bevölkerung restlos entwaffnet wurde. Konnte der Aufstand vom

August 1919 rasch unterdrückt werden, so führte der ein Jahr spätere unter französischem Schutz wiederholte zu einer furchtbaren Terrorisierung der deutschen Bevölkerung. Weit schlimmer noch, der nach dem für die Polen ungünstig ausfallenden Abstimmungsresultat sorgfältig vorbereitete Aufstand und Einbruch vom 2. Mai 1921, der sich bis nahe an Oppeln erstreckte. Die Interalliierte Kommission erklärte sich zu seiner Niederschlagung als unfähig, und erst nachdem der rasch organisierte deutsche Selbstschutz in blutigem Ringen namhafte Erfolge erzielt hatte, kam es im Verhandlungswege zu einer Beilegung des Aufstandes. Über zwei Monate hatte der Betrieb der industriellen Werke stillgestanden, unsagbarer Schaden war durch Gewalttaten entstanden, der Verkehr mit den anderen Teilen Schlesiens war unterbunden gewesen und der Übermut der polnischen Aufrührer, die unter dem Schutz der Franzosen standen, ließ bis zu der traurigen Scheidung der Gebiete keinen ruhigen Betrieb aufkommen. Im deutsch gebliebenen Teil des Industrieviers versuchen die polnischen Propagandisten weiter den Frieden im Arbeitsverhältnis zu stören. Ungleich schlimmer liegt es freilich damit im polnisch gewordenen.

Noch ärger als der Bergbau ist die Eisenindustrie durch den Trennungsschnitt betroffen worden. Auf das Hand in Handarbeiten angewiesene Werke desselben Unternehmens wurden auseinandergerissen, dem einen die Rohstoffbasis, dem anderen die Verfeinerung genommen. Beiden dadurch der Betrieb erschwert und verteuert. Wohl hatte die mit der Ausführung des Wahnsinnspruches von Genf beauftragte Kommission sich die größte Mühe gegeben, durch einen weitgehenden Veredlungsverkehr die Härten zu mildern, aber die Schikanen der polnischen Verwaltung brachten auch diesen immer mehr zum Erliegen. Natürlich suchte sich darüber die westoberschlesische Eisenindustrie unabhängig von der ostoberschlesischen zu machen und den Bedarf ihres natürlichen deutschen Absatzgebietes aus eigener Produktion zu decken.

Für Schlesiens Handel und Industrie ist der wirtschaftliche Verfall, den das von rund einer Million Einwohnern bewohnte Ostoberschlesien erleidet, ein schweres Unglück. Galt schon vor dem Krieg der Satz, daß Schlesiens Ausfuhr nach Polen dann am lebhaftesten sei, wenn dessen Industrie blühe, so gilt er nach dem Verlust Ostoberschlesiens und Posens doppelt. An ein Aufblühen der ostoberschlesischen und polnischen Montanindustrie ist aber nicht zu denken. Polen kann den großen Bissen, den

DER VERFALL
OST-
OBERSCHLESIENS

es in seinem Heißhunger verschlungen hat, nicht verdauen. Nur für ein Siebentel der Leistungsfähigkeit seiner Industrie ist es selbst aufnahmefähig. Bei deren hohen Selbstkosten kann es an eine Ausfuhr nicht denken. Und für die ostoberschlesischen Steinkohlengruben war der deutsche Markt — selbst mit Ausschluß der abgetretenen Gebiete — der wichtigste. Ohne Posen, Westpreußen, Danzig nahm er vor dem Krieg gut 45% ihres Gesamtabsatzes auf, im Mai 1924 nur noch 18,5% und mit der Preisermäßigung der Ruhrkohle geht er weiter zurück. Ebenso infolge der Eisenbahnfrachtpolitik der Tschecho-Slowakei der nach den Nachfolgestaaten Österreich-Ungarns. Polen selbst — ohne Ostoberschlesien — nahm 20,4% von dessen Gesamtabsatz auf. Auch des letzteren vorher so blühender Steinkohlenbergbau ist durch die Trennung von Deutschland zum Hinsiechen verurteilt. Die Auswanderung von Berg- und Hüttenleuten nach Frankreich nimmt, von diesem organisiert, gewaltigen Umfang an.

Die einst blühende Landwirtschaft der zu Polen gekommenen Ostmarken gerät infolge der Austreibung der deutschen Landwirte in Verfall. Nicht minder die Forstwirtschaft, in der Raubbau getrieben wird. Auch wenn wir endlich einmal zu einem Handels- und Meistbegünstigungsvertrag mit Polen kommen, der für letzteres nicht minder wichtig ist wie für uns, werden diese Gebiete längst nicht mehr die Aufnahmefähigkeit für unsere Waren haben wie früher. Erst recht freilich nicht Kongreßpolen, dessen große Industrie vom russischen Markte lebte, den es verloren hat.

DER RÜCKGANG
DER OSTLICHEN
ABSATZMÄRKTE

Aber auch Deutschland hat diesen verloren und es dürfte — solange das kommunistisch = staatssozialistische System dort herrscht — nicht im entferntesten mehr die frühere Bedeutung für den deutschen, insbesondere den schlesischen Handel erreichen. Auch wenn dort einmal der Umschwung kommen sollte, wird es sehr, sehr lange dauern, ehe das verarmte Land die alte Kaufkraft wieder gewinnt.

Ähnlich liegt es mit Rumänien und mit der Türkei. Die Tschecho-Slowakei wird trotz ihrer ausgesprochenen Protektionspolitik in lebhaftem Handelsverkehr mit Schlesien bleiben; sie ist mit Deutschlands Wirtschaft zu eng verflochten, als daß sie ihn entbehren könnte. Aber die Tarifpolitik ihrer Bahnen erschwert uns den Absatz nach den südlich gelegenen Nachbarstaaten Österreich-Ungarns, wie nach Italien und dem Balkan.

Die Vereinigten Staaten von Amerika gehen zu einer immer rigoroseren Absperrungspolitik über und machen der deutschen Industrie auf dritten Märkten einen immer schärferen Wettbewerb. Bei ihrem Kapitalreichtum vermögen sie ganz anders langfristige Zahlungsziele zu gewähren, als das verarmte Deutschland. Mit Ausnahme von England und den skandinavischen Staaten macht sich überall eine stärkere Schutzzollströmung geltend; selbst die Niederlande haben sich nicht frei davon gehalten. Staaten, die früher deutsche Fabrikate bezogen, haben in der langen Blockadezeit eine eigene Industrie entwickelt.


DIE SONSTIGEN
AUSFUHR-
ERSCHWERUNGEN

So sind die Aussichten für die deutsche Ausfuhr nicht günstig, auch wenn wir mit dem 11. Januar 1925 die handelspolitische Selbständigkeit wieder gewinnen. Und doch zwingt uns der Dawesplan, sie gewaltig zu steigern, denn nur aus Ausfuhrüberschüssen können wir Reparationen leisten. Wir können aber diese Ausfuhr nur dann erreichen, wenn unsere Waren billiger sind, als die anderer Staaten. Dazu muß unsere Arbeitsleistung mindestens auf die der Vorkriegszeit gebracht werden, muß mit der Illusion gebrochen werden, wir könnten mit weniger Arbeit auskommen als früher. Muß der unnötige Leerlauf aus dem Betrieb verschwinden. Müssen wir den Staatsapparat auf das geringste Maß einschränken, ebenso die Steuerlast. Die Kapitalbildung darf fürderhin nicht unterbunden werden. Auslands-kredit bekommen wir für unsere Wirtschaft nur dann, wenn sie eine Rente abwirft. Ohne das aber behalten wir die hohen Leihgeldsätze, die nicht zu tragen sind. Wir müssen ferner die freie Beweglichkeit für alle wirtschaftliche Betätigung wieder gewinnen; die behördliche Bevormundung muß aufhören. Wir dürfen schließlich unsere Materialien nicht durch Zölle und Abgaben, unsere Produktion und unsern Absatz nicht durch Frachten verteuern, die über den allgemeinen Weltteuerungsindex hinausgehen. Gerade für die Provinz Schlesien, deren Wirtschaftsbeziehungen durch die Katastrophe des Weltkrieges eine so ungeheure Ver-

DIE ZUKUNFTS-
AUSSICHTEN

schlechterung erfahren haben, die für die Einfuhr wie Ausfuhr mehr wie je auf Übersee angewiesen ist, ist die Frachtfrage eine Lebensfrage. Und nicht nur die der Eisenbahn= sondern auch die der Binnenschiffahrtsfrachten. Die Vernachlässigung der Oder= schiffahrtsstraße, die von Jahr zu Jahr unbrauchbarer wird, die immer erneute Hinausschiebung des Baues des seit Jahrzehnten geforderten Ottmachauer Zuschuß=Staubeckens ist eine schwere Versündigung an dem ohnehin so schwer geprüften Schlesien.

Nichts wäre verkehrter, als in dieser für uns schwersten aller Zeiten alle Hilfe vom Staat zu erwarten. Im Gegenteil, jeder muß alle Kräfte daran setzen, das Staatsschiff wieder flott zu machen, muß jedes tragbare Opfer dafür bringen. Aber auch der Staat muß sich bewußt sein, daß er die Kräfte, die ihm helfen sollen, nicht lähmen, daß er nicht die Henne schlachten darf, die die goldenen Eier legen soll. Staat und Wirtschaft müssen einander ergänzen, müssen sich gegenseitig helfen. Geschieht das in großzügiger, weitblickender Weise, dann brauchen wir trotz allem nicht verzweifelt vor der Zukunft zu bangen. Dann werden, wenn auch nicht wir mehr, vielleicht auch noch nicht unsere Kinder, wohl aber unsere Enkel die frohen Tage von früher in einem freien, glücklichen Vaterland erleben.



Schlesien
im Rahmen der
wirtschaftsgeographischen Lage
Deutschlands

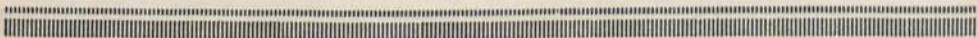
*

Mit 17 Abbildungen

*

Von

Geheimrat Professor Dr. WILHELM VOLZ=Leipzig



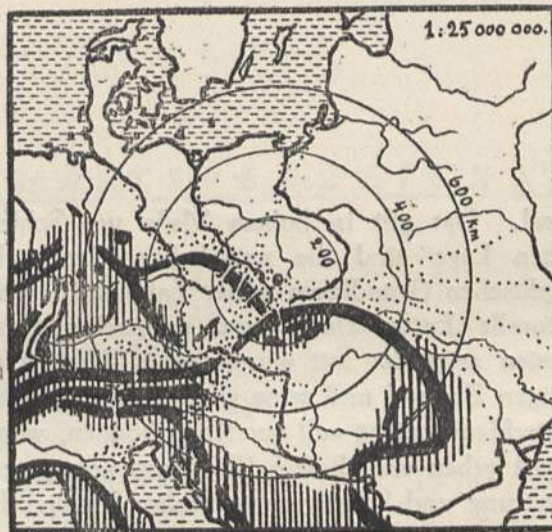
I N H A L T S V E R Z E I C H N I S :

<i>Einleitung</i>	Seite 249
<i>I. Problemstellung</i>	„ 254
<i>II. Das schlesische Land</i>	„ 257
<i>III. Schlesiens Landwirtschaft</i>	„ 260
<i>IV. Schlesiens Industrie</i>	
<i>Die Wurzeln der Industrie</i>	„ 271
<i>Die Schwerindustrie und ihre Hilfsindustrien</i>	„ 276
<i>Die alten Industrien</i>	„ 291
<i>Schlesiens jüngste Industrien</i>	„ 297
<i>Überblick</i>	„ 301
<i>V. Schlesische Fragen</i>	„ 304
<i>VI. Vom deutschen Wirtschaftsbild</i>	„ 311
<i>VII. Schlesiens Bedeutung im Rahmen</i> <i>Deutschlands</i>	„ 317

Lage ist Schicksal. Das gilt in hohem Maße von Schlesien. In seiner geographischen Lage sind die natürlichen Gegebenheiten, also die wirtschaftsgeographischen Grundlagen seiner Entwicklung begründet. Wirtschaftliche, kulturelle Entwicklung und politisches Schicksal sind eng verknüpft; Schlesien zeigt das mit wunderbarer Klarheit und wir werden seinen gegenwärtigen Zustand und seine wirtschaftsgeographische Bedeutung im Rahmen Deutschlands nicht voll verstehen können, wenn wir uns nicht genau Rechenschaft geben von diesem Rhythmus von geographischer Lage, natürlicher Ausstattung und kulturgeographischer Entwicklung, im Wandel der Zeiten.

Schlesien ist das südöstliche Stück Deutschlands und schiebt sich als lange schmale Halbinsel vom sächsisch-preußischen Rumpf des deutschen Reiches weit nach SO. vor, zwischen fremdstaatliches Gebiet — Polen und die Tschecho-Slowakei — hinein. Es umfaßt das Sudetengebirge mit seinem flachen Vorlande, das Stromgebiet der oberen Oder, bis hin zum Karpathenbogen. Man bezeichnet es gern als die schlesische Bucht des norddeutschen Tieflandes; man denkt dabei daran, daß die mitteldeutsche Gebirgsschwelle in doppeltem Bogen (rheinisches Schiefergebirge=Thüringer Wald sowie Erzgebirge=Sudeten) verläuft und daß dem westlichen Bogen die Systeme des Weserberglandes, Harz etc. nördlich angegliedert sind und daß weiterhin die Karpathen sich ganz nah an das Ostende der Sudeten anschließen; so entstehen drei große Buchten des norddeutschen Tieflandes, die Münstersche Tieflandsbucht, die sächsische Bucht und die schlesische Bucht. Diese Buchtlage hat große Bedeutung nach mehrfacher Hinsicht.

Die norddeutsche Tiefebene beginnt schmal eigentlich schon am atlantischen Ozean in Belgien und Nordfrankreich bis zur niederrheinischen Tieflandsbucht; mit jeder der folgenden Buchten tritt eine bedeutende Verbreiterung der Tieflandszone ein und von 250 km zwischen Görlitz-Stettin schwillt ihre Breite in der schlesischen Bucht auf 500 km zwischen Ratibor und Danzig an. Während also die niederrheinische Bucht noch



..... natürliche Verkehrsstraßen

Abbildung 1.

Die geographische Lage von Schlesien.

Die wesentlichsten Gebirgszüge sind durch schwarze Striche dargestellt, die Pässe durch schmale Unterbrechungen dieser dicken Striche. Das Mittelgebirgsland ist senkrecht eng schraffiert.

Die Kreise bezeichnen die Abstände von 200, 400, 600 km vom Herzen Schlesiens, das bei der hervorragenden Bedeutung Oberschlesiens etwa nach dem Industriegebiet verlegt ist.

(Aus W. Volz, Oberschlesien und die oberschlesische Frage.
Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde in Berlin, 1922, S. 163.)

meeresnah gelegen ist, wird Schlesiens Lage kontinental; es liegt im Herzen Mitteleuropas. In dieser kontinentalen Lage ist Schlesiens im Laufe der Zeiten wiederholt wechselnde Bedeutung verankert.

Die Kontinentalität der Lage kommt natürlich auch im Klima zum Ausdruck; doch davon später.

Die Buchtenlage hat mannigfache Folgen; einst bildete die deutsche Mittelgebirgsschwelle ein mächtiges Hochgebirge und am Rande und im bergigen Vorlande dieses varistischen Systems kamen ungeheure Steinkohlenschätze zur Ablagerung und vor allem sind die Buchten damit gesegnet; viel ist ja späterer Abtragung zum Opfer gefallen, aber reiche Schätze sind erhalten und Schlesien hat hervorragenden Anteil daran. So ist der Kohlenreichtum Schlesiens kein glücklicher Zufall, sondern eine unmittelbare Folge seiner Lage.

Ganz ähnlich steht es mit Schlesiens Weizenböden; auch hier ein innerer organischer Zusammenhang mit der Lage, der Gebirgsrandlage. Zur Diluvialzeit bedeckten mächtige Inlandeismassen, vom Baltikum herkommend, das norddeutsche Tiefland und lagerten ihre Grundmoränen ab; aus ihnen und ihren Umlagerungsprodukten gingen die Böden des norddeutschen Tieflandes und von Holland hervor; Frankreich war nie vom Eise bedeckt. Am Rande des Inlandeises aber ward der Staub aus dem eisfreien Gletschervorlande zusammengeweht und niedergeschlagen und bildete so den Löss, der Nordfrankreich bedeckt und sich im deutschen Mittelgebirge und an seinen Nordhängen als leidlich schmale Zone nach Osten zieht, durch Mittelschlesien hindurch, den Leobschützer Kreis Oberschlesiens und am Muschelkalkrücken



Abbildung 2.
Die Lösszone.

Durch Punktierung ist die Lösszone bis nach Südpolen hin angegeben. Die Lage der wesentlichen Gebirge, an die sich die Lösszone anlegt ist schematisch dargestellt.

(Nach Wahnschaffe-Schucht, Geologie und Oberflächengestaltung des norddeutschen Flachlandes. 4te Auflage, 1921. Seite 237.)

des Chelm entlang, dann durch Südpolen hindurch — bis hin zur Schwarzerde der Ukraine. Im Gegensatz zu den durch die Eisschmelzwässer mehr oder weniger ausgelaugten glazialen Böden der norddeutschen Tiefebene ist der Löss nicht ausgelaugt und außerordentlich fruchtbar; und er ist ein Geschenk der geographischen Lage.

Diese Buchtlage und Gebirgsrandlage Schlesiens wird unmittelbar zur Verkehrsbeziehung. Eine Reihe von Faktoren wirken hier zusammen; die Glazialböden sind Waldböden; der sehr durchlässige Löss hingegen eignet sich nicht für Waldwuchs und trug seit je Heidesteppe, bildete also offene Flur; der primitive Mensch mit seinen Stein- und Bronzewerkzeugen war nicht imstande, den Urwald zu roden; so nahm die Besiedlung in der Heidesteppe ihren Anfang. Auch den alten Germanen noch bereitete der Urwald sehr große Schwierigkeiten und die Waldrodung setzt besonders im östlichen Deutschland erst im Hochmittelalter ein. Schlesien ist durch seinen bemerkenswerten Anteil an der Lösszone schon sehr früh besiedelt worden und schon in der älteren Hallstattzeit (VIII. Jahrhundert v. Chr.) saßen Germanen in Schlesien. Aber nicht nur Siedlungsboden war die Heidesteppe, bei ihrer Wegsamkeit bildete sie die natürliche Wanderstraße und so sehen wir von den frühesten Zeiten durch Altertum und Mittelalter bis zur Neuzeit hin auf der Lösszone sich illyrische, keltische, germanische, slavische, mongolische Scharen von Osten nach Westen und von Westen nach Osten schieben, kriegerisch, aber auch in friedlichem Verkehr; und diese Lösszone bildete bis in das späte Mittelalter hinein zugleich die natürliche Handelsstraße zwischen West- und Osteuropa und dem fernen Orient. Schlesien lag insofern besonders günstig, als hier sich das über 1000 km breite osteuropäische Tiefland auf 500 km, auf 250 km trichterförmig zusammenschnürt, als der steile Karpathenbogen den natürlichen Verkehr aus dem offenen Südrußland je weiter je mehr zusammendrängt und beinahe zwangsläufig nach Schlesien hineinleitet. So ward Schlesien im Mittelalter zum naturgegebenen Stapel- und Umschlagplatz zwischen dem germanischen Westen und dem slavischen Osten.

Ein weiteres kommt dazu; Schlesien liegt in der Sudeten-Karpathenbucht. Die Karpathen sind ein junger, unwegsamer steilgetürmter Gebirgswall *) — die Sudeten hingegen ein aus alten Trümmerblöcken regeneriertes Gebirge; zwischen den Blöcken verlaufen zahlreiche bequeme Pässe, die Schlesien mit Böhmen und dem Wiener Becken gut verbinden. Also natürliche N=S-Wege schneiden sich in Schlesien mit dem großen O=W-Weg und machen es so zu einem natürlichen Verkehrsknotenpunkt; besondere Bedeutung erhält dieser Knotenpunkt noch dadurch, daß es der östlichste ist. So hat Schlesien im Herzen Mitteleuropas eine scharf pointierte Durchgangs- und Verbindungs-

*) Hier scheiterte ja im Weltkriege auch die gewaltige Brussilowsche Offensive.

lage, zwischen dem norddeutschen Tiefland, Böhmen, dem Wiener Becken, Ungarn und Osteuropa.

Aber es ist eine einseitige Gunst, denn Schlesien liegt meeerfern. Auch die Oder stellt keine gute Verbindung mit dem Meere — dem Nebenmeer, der Ostsee — her; denn Schlesien ist das Gebiet der oberen Oder, die aus zahlreichen kleinen Entwässerungsadern der Sudeten und auch Westkarpathen sich bildet; so ist sie wasserarm und ihr Wasserstand pendelt zwischen langer Wassernot in trockeneren Zeiten und kurzen, bisweilen katastrophalen Hochwassern hin und her. Daß moderne Technik viel gebessert hat, ist fast selbstverständlich und die Bestrebungen zur weiteren Ausgestaltung des Oder= schiffahrtsweges sind in vollem Fluß.

Schlesien hat also eine überaus markante Lage in Mitteleuropa und diese Lage kommt in seinem Schicksal paradigmatisch zum Ausdruck:

Altertum	kulturferne Lage — Herrschaft des Urwaldes,
frühes Mittelalter	slavische Zeit — kulturnah, aber kulturarm — Herrschaft des Urwaldes,
späteres Mittelalter	deutsche Zeit, deutsche Kultur, Rodung des Waldes — Hochblüte im Landverkehr,
XVI.—XVIII. Jahrhundert	Verfall des Handels durch den Sieg der Hochseeschifffahrt, Wertlosigkeit der Kontinentallage, kultureller Rückgang,
XIX.—XX. Jahrhundert	neue Industrieblüte durch die raumbesiegende Eisenbahn (trotzdem Schwierigkeit des Transportproblems).

Aber durch die ganze kulturgeographische Entwicklung spiegelt sich doch immer der eine Zug: Schlesien ist das Oderland, es liegt im Gebirge und nordwärts davon; so gehört es zum Norden, zum norddeutschen Tiefland — aber es ist das natürliche Verbindungsglied zum Süden (Böhmen, Wiener Becken) und zum Osten (Polen, Rußland).

I. Problemstellung.

Wir wollen versuchen, die wirtschaftsgeographische Bedeutung Schlesiens im Rahmen Deutschlands zu erfassen. Wirtschaftsgeographie läßt sich kurz definieren als Geographie der Wirtschaft; also reicht es nicht aus, wenn wir die geographische Verbreitung der einzelnen Faktoren der Wirtschaft betrachten nach Quantität und Qualität; wir müssen vielmehr die geographische Methode darauf zur Anwendung bringen. Geographie ist kurz gesagt — Erdgebundenheit oder innere Beziehung zur Erdoberfläche, wobei unter Erdoberfläche sämtliche Phänomene derselben (Lage, Raum, Klima, Boden usw.) zu verstehen sind. Damit ist der eine leitende Gesichtspunkt gegeben: Verknüpfung von Wirtschaft und Natur, Klärung des Ineinandergreifens beider.

Aber wir wollen weiterhin nicht Schlesien gesondert betrachten, sondern seine *Bedeutung im Rahmen Deutschlands*. Das setzt eine Betrachtung der deutschen Wirtschaft unter demselben Gesichtswinkel voraus — dann können wir Schlesiens Anteil ermessen. Bedeutung heißt aber zugleich eine Bewertung des Anteils.

Deutschland ist ein gewaltiger Wirtschaftsorganismus; es hat sich entwickelt im Laufe langer Zeiten aus dem Nebeneinander und Ineinander einer Menge kleinerer verschiedenartiger Wirtschaftskörper; Schlesien ist einer von diesen. Jeder dieser Einzelkörper lebt, — jeder ist anders gestaltet und lebt anders als die andern; und weiter — kein einziger dieser Einzelwirtschaftskörper ist in sich völlig gleichartig, jeder ist ein Komplex von kleinen und kleinsten Wirtschaftskörperchen (Stadt und Land, Ackerboden und Wald usw.). Jedes lebt nicht für sich allein, sondern ist auf Austausch mit seinen nächsten Nachbarn angewiesen; zwischen der Stadt und ihrer ländlichen Umgebung findet ein lebhafter Kleinaustausch statt, denn jeder Mensch hat eine bestimmte Summe von Bedürfnissen, welche der dem Einzelnen zur Verfügung stehende Lebensraum kaum beim Naturmenschen zu befriedigen vermag; je höher der Kulturstand, desto größer und mannigfaltiger wird das Minimum an Bedürfnissen, desto mehr wird der Mensch auf Austausch angewiesen, desto weiter erstreckt sich, rein räumlich betrachtet, der Austausch. Und was für den Einzelmenschen gilt, gilt für die Menschengruppe. Austausch — das ist aber Deckung eines Bedarfes unter Hingabe von Überschuf. So kann man also die Wirtschaft auffassen als Erzeugung oder Produktion zum Zwecke des Eigenlebens, wobei der Überschuf, soweit ein solcher vorhanden ist, abgegeben

wird, um im Wege des Austausches eigenes Defizit auf anderem Gebiete zu decken. Je mehr Überschuß abgegeben werden kann, je geringer das eigene zu deckende Defizit ist, desto günstiger der Wirtschaftszustand. So wird Art und Menge des *A u s t a u s c h e s* zum Maßstab.

Die Eigenerzeugung hängt direkt ab von den geographischen Gegebenheiten, der natürlichen Ausstattung eines Gebietes (so groß oder klein es auch ist). Jedes Fleckchen Erde ist anders ausgestattet als die andern; so wird die Eigenerzeugung nach Art und Menge jeweils verschieden sein, mit dem Erfolge, daß eine Anzahl benachbarter Teilstücke aufeinander angewiesen sind, und sich gegenseitig ergänzen zu einem Wirtschaftsbezirk mit einem gewissen Eigenleben. Aber auch diese einzelnen Wirtschaftsbezirke sind wohl niemals selbständig, sondern ihrerseits wieder auf die benachbarten Wirtschaftsbezirke oder einzelne von ihnen mehr oder weniger angewiesen zur Deckung eigenen Bedarfes und Abnahme eigener Überproduktion. So ergeben sich immer größere Einheiten, deren Abgrenzung natürlich (z. B. Schlesien) oder künstlich (z. B. die heutige Provinz Oberschlesien) sein kann; sie alle stehen im Zeichen des Austausches. Sie alle vereinigen sich zur größten Einheit, zum deutschen Wirtschaftskörper — einem Teilstück des Weltwirtschaftskörpers.

In diesem großen deutschen Wirtschaftskörper spielen alle einzelnen Wirtschaftsgebiete eine bestimmte Rolle und die Rollen sind untereinander abgeglichen, d. h. Eigenleben, Deckung des Defizits, Abgabe des Überschusses geschieht nicht willkürlich oder zufällig, sondern nach höheren immanenten Grundsätzen, die durch Oberinteresse des Ganzen diktiert werden.*) So besteht letzten Endes im großen Ganzen eine Reciprocität selbst der kleinsten Einzelstücke — eine großartige Harmonie der Ausgeglichenheit, hervorgerufen durch die geographische Verteilung des Gesamtdefizits und Gesamtüberschusses. Diese Harmonie regiert die Einzelgebiete und äußert sich in deren Ineinandergreifen.

Wenn wir also die Rolle und Bedeutung eines Einzelgebietes kennen lernen wollen, so genügt es nicht, daß wir seine Ausstattung und sein darauf gegründetes eigenes Wirtschaftsleben studieren, nein, wir müssen darüber hinausstreben und vor allem erkennen, was für Beziehungen es mit den übrigen Wirtschaftsgebieten desselben großen Organismus verknüpfen; also: Wie deckt es sein Defizit? Welche Überschüsse produziert es? und wohin gibt es dieselben ab? Erst dann verstehen wir seine Bedeutung im großen Ganzen.

*) Der Mensch hat allerdings eine bestimmte willkürliche Macht des Eingreifens.

Für die Bedeutung im großen Ganzen spielt das Eigenleben eines Wirtschaftsgebietes eine viel geringere Rolle. Argentinien hat im Weltwirtschaftsorganismus nicht darum eine so große Bedeutung, weil es 5 Millionen Tonnen Weizen produziert (das tut Frankreich auch), sondern weil es fünf Sechstel davon nicht selbst aufißt, sondern abgeben kann; Frankreich hingegen ißt seine gesamte Weizenproduktion selbst auf, spielt also als Weizenproduzent keine Rolle im Weltwirtschaftsorganismus. Würde Argentinien seinen Weizen selbst verbrauchen, so würde es ebenfalls keine Bedeutung haben.

Wir werden also, um Schlesiens Bedeutung im deutschen Wirtschaftskörper zu verstehen, auf Wegen in der angedeuteten Richtung vorzugehen haben — die natürlichen geographischen Grundlagen Schlesiens, das große Ganze Deutschlands vor Augen.

Umgekehrt ist das Thema so umfassend, daß wir es nicht erschöpfen können, sondern jeweils nur mit den großen Grundlinien uns genügen lassen müssen.*)

*) An Literatur sei zunächst auf die wundervolle Landeskunde von Josef Partsch verwiesen, sodann auf die von Frech-Kampers herausgegebene „Schlesische Landeskunde“, die sehr viel wertvolles Material enthält; weiterhin auf die bedeutungsvollen, hinreichend bekannten wirtschaftsgeschichtlichen Arbeiten von Ziekursch und H. Wendt. Auch ein gutes Dutzend zumeist ungedruckter Dissertationen des Geographischen Institutes Breslau zur schlesischen Wirtschaftsgeographie (von Hilgermann, Joel, Freyhan, Bretkopf, M. Vogt, Zeigermann, Becker usw.) kommen in Betracht. Dazu die Veröffentlichungen der Schlesischen Gesellschaft für Erdkunde sowie zahlreiche Schriften von mir selbst, Dietrich usw., aus dem Geographischen Institut Breslau, ferner die Resultate einer großzügigen, leider durch die Inflation stecken gebliebenen Enquete der Schlesischen Gesellschaft für Erdkunde über die schlesische Wirtschaft. Sonstige Literatur anzuführen ist bei ihrem Umfange unmöglich.

Zu besonderem Dank verpflichtet bin ich dem Statistischen Reichsamt in Berlin, das mir in größtem Entgegenkommen die Statistik der Güterbewegung auf Eisenbahnen für das Jahr 1922 zugänglich machte, so daß ich mich hier allenthalben auf die neuesten Zahlen stützen kann. Auch sonst bemühte ich mich jeweils die neuesten Zahlen zu verwerten.

Es ist bei meinen Darlegungen zu beachten, daß es sich trotz allem um ein etwas schwimmendes Material handelt, dem vielerlei Zufälligkeiten anhaften, welche nur bei längeren Jahresreihen zu eliminieren sind; z. B. kam 1922 ebensowohl ein Teil der Ernte von 1921 wie von 1922 zur Versendung; wie groß jeder Teil war, ist unmöglich festzustellen. Ähnlich ist es allenthalben; so könnte es sehr wohl sein, daß Schlesien in seiner Stelle bei diesem oder jenem Produkt um einen Platz aufwärts oder abwärts rücken mußte. Aber 1922 ist das erste leidlich normale Jahr seit dem Kriege; 1923 war wegen der Ruhrbesetzung wieder anormal. Und für das große Bild sind diese kleinen — möglichen — Differenzen belanglos. So nehme man das Ganze, wie es gemeint ist, als Versuch einer Präzisierung der Bedeutung Schlesiens im deutschen Wirtschaftskörper, auf wirtschaftsgeographischer Grundlage.

II. Das schlesische Land.

Aber werfen wir zunächst einen Blick auf Schlesiens Land als Wirtschaftsgebiet.

Von Nordwesten nach Südosten zieht sich Schlesien 600 km lang und 200 bis 300 km breit als lange schmale Halbinsel dahin, einst 40 000 qkm, nach dem Raube Ostoberschlesiens nur noch 36 300 qkm groß, mit 3,3 Millionen Einwohnern. Es umfaßt also rund $7\frac{1}{2}\%$ des heutigen Deutschland und steht mit einer Besiedelungsdichte von 121 Einwohnern pro qkm (Niederschlesien = 112, Oberschlesien = 134) etwas unter dem deutschen Durchschnitt von 127 Einwohnern pro qkm. Nur im Nordwesten grenzt es 220 km breit an deutsches Reichsgebiet (Mark Brandenburg, Sachsen); im übrigen wird es im Nordosten und Süden rund 1200 km lang von fremdem Staatsgebiet (Polen und Czechei) umgeben. Also Staatsgrenzen, Zollgrenzen umfassen es auf drei Seiten, nur der Nordwesten ist offen. Zollgrenzen aber sind wirtschaftliche Schranken. Schon damit wird Schlesien zu wirtschaftlicher Eigenart und Selbständigkeit gedrängt — und die Natur begünstigt diese selbständige Entwicklung Schlesiens in hohem Grade, durch einengende natürliche Grenzen und durch bevorzugte natürliche Ausstattung, also gleichermaßen durch Gunst wie durch Ungunst.

Im Südwesten wird Schlesien durch das Sudetengebirge begrenzt; die Sudeten aber sind kein Gebirgswall, wie die jungen Karpathen, sondern eher einer losen Kette gewaltiger Blöcke vergleichbar (Iser-Gebirge, Riesengebirge, Waldenburger Bergland mit der Eule, Glatzer Bergland mit dem Adler-Gebirge und dem Reichensteiner Gebirge (Glatzer Schneeberg), dem Gesenke usw.; bequeme Pässe allenthalben, so sind die Sudeten äußerst wegsam; aber letzten Endes ist auch das wegsamste Gebirge ein Verkehrshemmnis. Und wenn auch die Sudeten ein reindeutsch besiedeltes Gebirge sind und in reindeutschem Lande liegen und das deutsche Sprachgebiet sich weit südwärts der Sudeten erstreckt — das Land der Sudetendeutschen ist freilich durch die Friedensdiktate dem tschechischen Nationalitätenstaat zugeteilt worden —, das Gebirge trennt doch die schlesische und die böhmische Ebene und Staatsgrenzen sorgten seit Jahrhunderten dafür, daß wirtschaftlich beide Gebiete eigene Wege gingen.

Auch im Norden Schlesiens verläuft eine wirtschaftliche Naturgrenze, die Heide. Von der Elbe bei Magdeburg angefangen zieht sich durch die

südliche Mark Brandenburg, durch die Lausitz und Niederschlesien, nördlich Liegnitz vorbei eine meilenbreite Zone menschenleerer Kiefernwälder und öder Heidefelder, setzt sich rechts der Oder durch Mittelschlesien fort und mit Fug und Recht kann man die ungeheuren Kiefernwälder des Stober- und Malapanengebietes von Oberschlesien als oberschlesische Heide bezeichnen; und weit nach Polen hinein erstrecken sich diese sandigen Heidegebiete. Nördlich legt sich der Heide eine an Mooren und Brüchen reiche Zone an, vom Spreewald angefangen durch die Sprotte-Niederung bis zum versumpften Bartschgebiet hin. Moor und Heide bilden eine markante Naturgrenze.

Und im Osten? Wohl sind auch hier Sumpfgebiete (Prosna und Przemsa), längs der Grenze; aber sie haben ihre natürliche Bedeutung, so schwach sie ist, seit langem verloren; denn seit 700 Jahren ist Staatsgrenze an ihre Stelle getreten, die Grenze gegen Polen und diese Staatsgrenze ist bei dem Gegensatz deutscher Kultur und polnischer Unkultur zu einer Kulturgrenze beispielloser Schärfe geworden; zwei Welten grenzen hier schroff aneinander durch wenige Meter getrennt! Der starre Abschluß Russisch=Polens gen Westen sorgte hier dafür, eine chinesische Mauer aufrecht zu erhalten.

So umgeben Gebiete wirtschaftlicher Ungunst — Gebirge, Heide, Moore usw. — oder sagen wir lieber, Gebiete wirtschaftlicher Einseitigkeit Schlesiens allseitig. Wirtschaftlicher Einseitigkeit — denn Gunst und Ungunst ist ein sehr relativer Begriff und kann sich ins Gegenteil verkehren; die Kontinentalität Schlesiens war höchste Gunst und ist jetzt Ungunst. Nicht, was die Natur gibt, sondern was der Mensch daraus zu machen versteht, ist das Wesentliche. Diese wirtschaftliche Einseitigkeit war für Schlesiens b i s h e r Ungunst; so ward Schlesiens durch diese Umgrenzung abgeschlossen und zu e i n e m großen natürlichen Wirtschaftsgebiet gemacht.

Man kann das schlesische Land etwa folgendermaßen kurz charakterisieren: das Zentrum Schlesiens bildet die fruchtbare, vielfach leicht wellige Ebene zwischen der Oder und dem Gebirge, gekennzeichnet etwa durch die Namen Liegnitz, Breslau, Schweidnitz, Neisse, Leobschütz. Im Südwesten wird sie begrenzt durch das Sudetengebirgsland, das im Glatzer Schneeberg bis 1425 m und der Schneekoppe bis 1600 m Höhe ansteigt, und seine Vorberge (Bober-Katzbachgebirge und Oberlausitzer Bergland); nördlich legt sich bei Ruhland und Hoyerswerda beginnend breit die Lausitzer und niederschlesische Heide vor (Muskau, Kohlfurt, Primkenau, Lüben), die sich östlich der Oder breit

fortsetzt (Wohlau, Trachenberg, Festenberg, Groß=Wartenberg) bis hin durch die oberschlesische Heide (Carlsruhe, Guttentag, Lublinitz, Woischnik) zur polnischen Grenze. Nördlich dieses Heidegürtels liegt beiderseits der Oder das gesegnete Grünberg=Neusalzer Gebiet. Im Olser und Namslauer Kreis reicht die mittelschlesische Ebene über die Oder mit fruchtbaren Gefilden hinüber; aber das übrige Ostoderland, anschließend an die oberschlesische

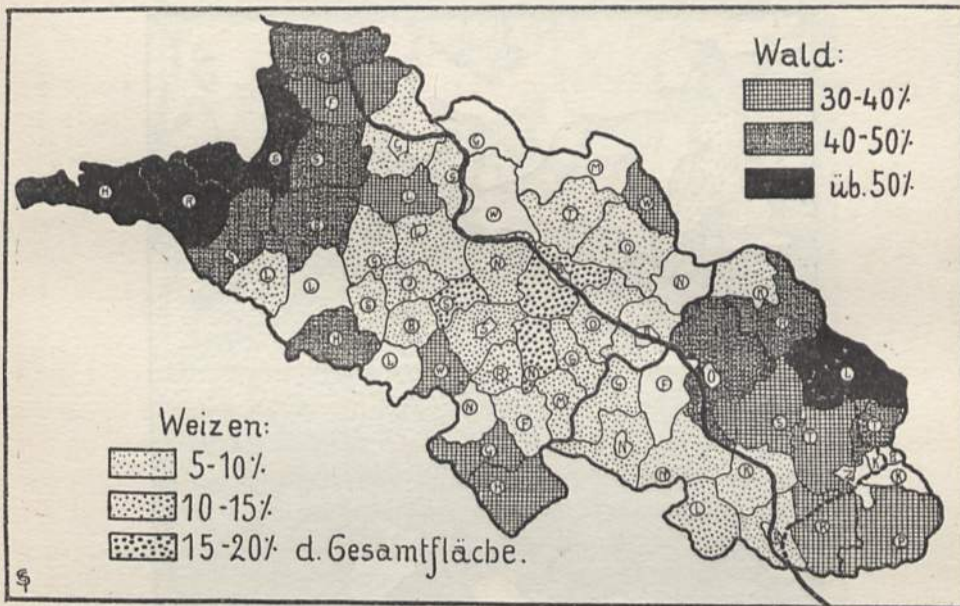


Abbildung 3.

Die Verteilung von Wald und Weizenböden in Schlesien,

kreisweise eingetragen. Der randliche Waldkranz und die zentrale Ackerbauebene treten deutlich hervor.

Heide ist fast durchweg wenig fruchtbares Ackerland und trägt infolgedessen eine Waldbedeckung weit über den deutschen Durchschnitt (26%) mit 30 bis 40%, ja 54%. Aber hier liegt im äußersten Südosten der gewaltige oberschlesische Industriebezirk, mit den großen Industriestädten Gleiwitz, Beuthen, Hindenburg, sowie dem jetzt geraubten Kattowitz, Königshütte. Da auch das Sudetengebirge reich bewaldet ist, gleicht Schlesien einer fruchtbaren Lichtung (von etwa 200 km größter Länge und im Norden rund 80 km, im Süden nur 30 km Breite) inmitten eines breiten Waldgürtels (vgl. Karte 3).

III. Schlesiens Landwirtschaft.

Das menschliche Leben gründet sich auf die Landwirtschaft; zunächst kommt die Ernährung, dann erst alles übrige. Um Schlesiens Bedeutung hier zu zeichnen, müssen wir etwas weiter ausholen. Wie steht denn Deutschland überhaupt in diesem Punkte? Am besten lehrt das ein kleiner Vergleich.

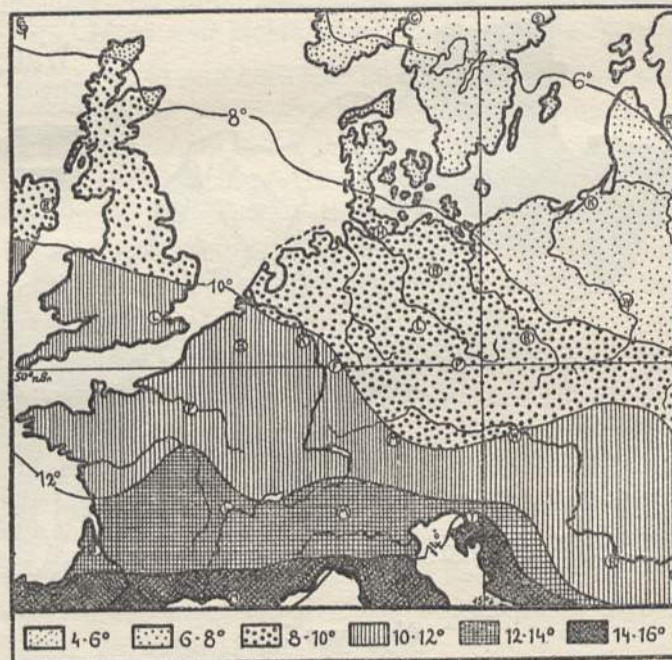


Abbildung 4.

Karte der mittleren Jahrestemperaturen von Mitteleuropa.

Zu beachten ist, daß die Breitenkreise horizontal ausgezogen sind; so kommt zum deutlichem Ausdruck, daß Frankreich südwestlich von Deutschland gelegen ist.

Wir sind gewohnt, Deutschland mit Frankreich als die großen europäischen Kontinentalmächte nebeneinander zu nennen; wie steht Frankreich landwirtschaftlich? und wie Deutschland? Da müssen wir vor allem in Betracht ziehen, daß es falsch ist, von Frankreich als unserm „westlichen“ Nachbarn zu sprechen; es ist unser südwestlicher Nachbar. Paris (auf 49 Grad n. Br.) liegt auf demselben Breitengrad mit Karlsruhe, Regensburg, Prag; also Nord-

frankreich entspricht Süd deutschland; Mittel- und Südfrankreich liegen erheblich südlicher und haben damit bedeutend mehr Wärme als selbst Süd deutschland. Die nebenstehenden Kärtchen bringen das zu klarem Ausdruck. Die mittlere Jahrestemperatur von Paris (11 Grad C.) entspricht derjenigen etwa des Bodensees oder des mittleren Ungarn. Und weiterhin ist die Verteilung der Wärme über das Jahr für Nordfrankreich dadurch so sehr viel günstiger, daß zwar die Sommertemperatur durchschnittlich kaum größer ist,



Abbildung 5.

Karte der Wärmeperiode von Mitteleuropa.

Als Wärmemonate sind die Monate mit mehr als 10 Grad Tagestemperatur bezeichnet.

als in Deutschland, daß es aber 6 bis 7 Wärmemonate hat, gegen nur 5 bis 6 deutsche Wärmemonate und daß Winterfrost nur gelegentlich auftritt und in ganz kurzen Perioden, während Ostdeutschland bis zu 3 Frostmonaten hat.

Dazu kommt, daß Nordfrankreich größtenteils sehr fruchtbare Lössböden hat, während die glazialen Böden Deutschlands zum großen Teil nur geringe Fruchtbarkeit haben oder direkt mager sind und erstklassige Böden nur in

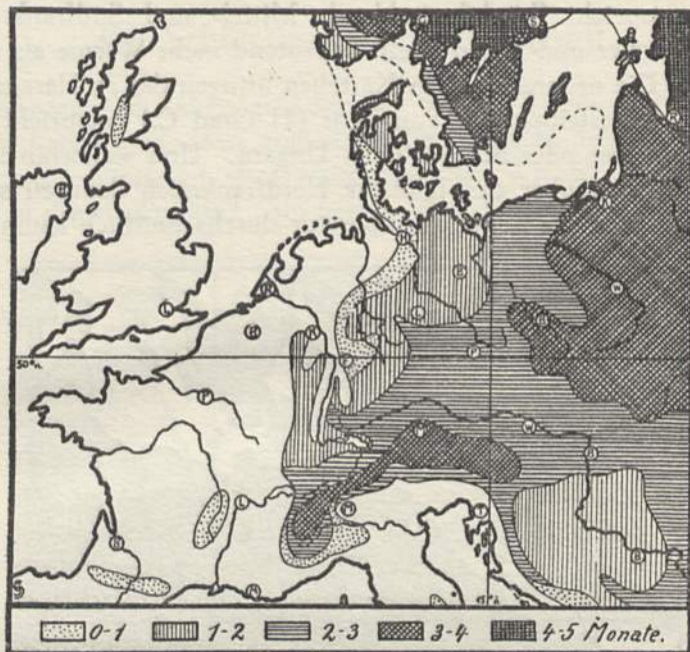


Abbildung 6.

Karte der Frostperiode von Mitteleuropa.

Als Kältemonate sind die Monate mit 0 Grad und weniger Tagestemperatur bezeichnet.

beschränktem Maße vorhanden sind (die Lösszone). So kann Frankreich anspruchsvolle Gewächse (Weizen) anbauen, während Deutschland sehr stark auf anspruchslose Pflanzen (Roggen, Kartoffeln) angewiesen ist. Es dienen 50% der französischen Anbaufläche dem Weizen und nur 8% dem Roggen, 14,3% der Kartoffel; in Deutschland hingegen kaum 14% dem Weizen, dafür aber 42% dem Roggen und 27,5% der Kartoffel, d. h. dreiviertel Deutschlands sind mit Roggen und Kartoffeln bestellt, gegen noch nicht ein Viertel Frankreichs. Und weiter — 56% des französischen Bodens sind unter dem Pfluge, gegen nur 49% des deutschen Bodens; dabei ist die Bevölkerung Deutschlands um 20 Millionen Köpfe derjenigen Frankreichs überlegen. Also Deutschland steht nach jeder Beziehung sehr viel ungünstiger, als sein südwestlicher Nachbar.

Nun wissen wir auch, warum der Franzose Weißbrot ißt und Kommisbrot nicht vertragen kann: Frankreich ist Weizenland. Und wenn der Deutsche Roggenbrot ißt und der Norddeutsche wegen seiner Vorliebe für die Kartoffel oft bespöttelt wird, so ist das nicht in seinen groben Geschmacksnerven begründet; wie das Sprichwort heißt, der Knüppel liegt beim Hunde — auch der Deutsche würde sicherlich viel lieber Weißbrot essen; aber, um ein Wort des amerikanischen Wirtschaftsgeographen Robinson zu gebrauchen, „the climate of Germany is generally cold and raw“, es liefert nur Roggen und Kartoffeln. Auch in deutschen Landen kann man den Einfluß des nach Osten und Nordosten immer unfreundlicher werdenden Klimas auf die Speisekarte deutlich beobachten; der Süddeutsche ißt Knödel und Klöße und Spätzle — nur der Bewohner des rauhen bayerischen Hochlandes liebt abgeriebene Klöße aus rohen Kartoffeln; auch ihm fehlt der Weizen —; den Österreicher kann man sich ohne Mehlspeis kaum denken, Kartoffeln spielen eine geringe Rolle und kommen tagelang nicht auf den Tisch. Der Norddeutsche hingegen lebt von Kartoffeln und Roggenbrot, kein Mittagessen ohne Kartoffeln; er bäckt Kartoffelpuffer und ähnliches und die arme Bevölkerung nährt sich vielfach fast ganz von Kartoffeln mit Salzhering oder Leinöl. „Apern un a Nigla Jaucha“ (d. h. Kartoffeln und eine Neige Kaffee) sagt der Gebirgsschlesier. Im Ostseegebiet kommt das Anspruchsloseste, der Buchweizen, dazu — mit Milch und Butter eine (allerdings nur vom Norddeutschen) hochgeschätzte Kost. So wird der Küchenzettel zum ungewollten, aber nichtsdestoweniger sehr bezeichnenden Ausdruck des Klimas.

Und doch ist die Kartoffel für Deutschland ein Gnadengeschenk der Natur; denn erst sie ermöglichte überhaupt die dichte Besiedlung unseres Vaterlandes.

Friedrich der Große war es, der für Oberschlesien die ungeheure wirtschaftliche Bedeutung der Kartoffel intuitiv erkannte und mit allem Nachdruck sie einbürgerte. Der Kartoffelanbau hatte einen doppelten Vorteil, einmal ergab die genügsame Frucht eine hohe Ernte, sodann aber beugte sie der schnellen Erschöpfung des Bodens vor und sorgte zugleich, indem sie eine gewisse Pflege durch Behacken usw. verlangte, für Verbesserung des Bodens überhaupt, für Unkrautvertilgung usw. Die Böden Oberschlesiens östlich der Oder gehören im großen Ganzen zu den schlechtesten Böden Deutschlands; der Wald war im Mittelalter gerodet bis zur Grenze des möglichen Ackerbodens, so war eine Vergrößerung der Ackerfläche zur Erzeugung größerer

Nahrungsmittelmengen kaum zugänglich; also mußte das Mehr durch Intensierung des Ackerbaus gewonnen werden; die Kartoffel ergab das nötige Mehr. Nun konnte die Bevölkerung wachsen, ohne Hunger zu leiden — und sie wuchs — durch die werdende Industrie und zum Besten der werdenden Industrie. Dieser Prozeß ist in Oberschlesien greifbar deutlich und noch heute lebt der Oberschlesier hauptsächlich von Kartoffeln.

Aber eine ähnliche Entwicklung können wir auch für Deutschland überhaupt verfolgen. Noch 1870 war die Bevölkerung Deutschlands und Frankreichs zahlenmäßig gleich stark und der durch Anbau von Roggen und Kartoffeln landwirtschaftlich ausgenützte Boden Deutschlands genügte zur Ernährung der Menschen, die er trug. In der Folge änderte sich das; die Bevölkerung wuchs und schon in den 80er Jahren machte sich Nahrungsmangel fühlbar. Zur Abhilfe gab es zwei Wege, starke Einfuhr, wie in England — aber dazu war Deutschland damals noch zu arm — oder Intensierung des Ackerbaus. Wissenschaft und Technik halfen dazu, daß dieser letzte Weg mit Erfolg beschritten wurde. Durch künstliche Düngung, Intensierung der Betriebe, Saatenwahl usw. gelang es, die Ernten so zu steigern, daß der magere deutsche Boden höhere Erträge abwarf, als selbst der fruchtbare französische Boden. Daneben spielte die Kartoffel eine bedeutsame Rolle; einmal als menschliche Nahrung überhaupt, dann aber gestattete sie es, in der Viehzucht eine einschneidende Umstellung vorzunehmen und das zwar anspruchslose aber auch wenig einträgliche Schaf durch das Schwein zu ersetzen: 1885 hielt Deutschland 25 Millionen Schafe und 5 Millionen Schweine, 1910 dagegen 5 Millionen Schafe und 25 Millionen Schweine. So ward aus dem leidlich selbständigen Deutschland der 60er Jahre wieder ein leidlich selbständiges Deutschland zur Vorkriegszeit — nur Weizen mußte eingeführt werden; aber das wurde durch eine geringe Roggen- und eine große Zuckerausfuhr wieder ausgeglichen. — Wie anders das fruchtbare Frankreich, das ohne sonderliche Anstrengung sich selbst ernährt!

Nun werden wir Schlesiens landwirtschaftliche Bedeutung besser verstehen. Schlesiens Lage ist im Verhältnis zum übrigen Deutschland kontinental; auch sein Klima weist gegenüber dem Klima des übrigen Deutschland ausgesprochen kontinentale Züge auf; die durchschnittliche Jahrestemperatur der schlesischen Ebene ist 8 Grad C., wie auch sonst in Deutschland; aber die Julitemperatur steigt auf 18,5 Grad, während die Januartemperatur auf —1,5 Grad C. sinkt; und wenn Schlesien auch annähernd drei Frostmonate

hat, die sehr hohe Sommerwärme gleicht das aus und läßt Weizen und Zuckerrüben gut gedeihen. Nach strengem Winter setzt mit kurzem Übergang ein Sommer ein, so heiß, wie ihn der Rhein nur hat. Bald holen die Feldfrüchte den Vorsprung des Westens ein und so findet die Körnerernte gleichzeitig mit der westdeutschen Ernte statt; ein warmer kontinentaler Herbst schließt sich an, günstig für die Hackfrüchte und die Neubestellung. Wieviel schlechter sind doch da die deutschen Ostseeprovinzen mit dem abgleichenden Einfluß des Meeresklimas bezüglich Ernte und Bestellung gestellt (vgl. Abb. 7 n. S.).

Daß Schlesien weiterhin einen bemerkenswerten Anteil an Deutschlands besten Böden hat, wurde schon hervorgehoben; damit wird es verständlich, daß seine Landwirtschaft eine hervorragende Rolle in Deutschland spielt. Ein Blick auf die folgende Übersicht zeigt das deutlich:

Anbaufläche in qkm:						
1922:	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kar- toffeln	Zucker- rüben
Reg.=Bez. Breslau . . .	860	1775	669	128	1046	474
Reg.=Bez. Liegnitz . . .	448	1680	280	977	921	140
Oppeln	481	1369	472	988	925	150
Schlesien	1789	4224	1421	3253	2892	764
gesamt Deutschland . .	14782	43675	13006	33435	27267	3924
Schlesien: % von ganz Deutschland . . .	12%	11%	11%	9,7%	10,6%	19,5%

Die Ernte gestaltete sich folgendermaßen (in 1000 t):

1922	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
Deutschland	2071*)	5233	1607	4015	40665
Schlesien	189	568	187	385	4520
Schlesien:					
1913: % d. deutsch. Ernte	11%	11%	11,8%	10,4%	11,7%
1922: % d. deutsch. Ernte	9,1%	10,9%	11,7%	9,6%	11,1%

*) Es ist zu beachten, daß Deutschland rund 40% seines Weizenverbrauches durch Einfuhr aus dem Auslande decken muß! Selbst das günstige Schlesien muß noch — wenn auch wenig — einführen.

Mit Ausnahme des Weizens entspricht also die Ernte ungefähr der Anbaufläche. Gegen 1913 ist allerdings zumeist ein Rückgang da.

In das rechte Licht kommen diese Zahlen erst, wenn wir beachten, daß Schlesien nur 7½% der Fläche Deutschlands einnimmt. Also gerade im bevorzugten Anbau der wertvollsten Feldfrüchte, Weizen und Zuckerrüben, an denen Deutschland sonst Mangel hat, liegt die besondere Bedeutung des schlesischen Ackerbaues. Daß die größere Wichtigkeit der Provinz Niederschlesien (also den Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz) zukommt, geht schon aus den Zahlen von Anbauflächen und Ernte hervor, dann aber auch daraus, daß Oberschlesien erheblich dichter bevölkert ist, als Niederschlesien und damit einen erheblich größeren Selbstverbrauch hat.

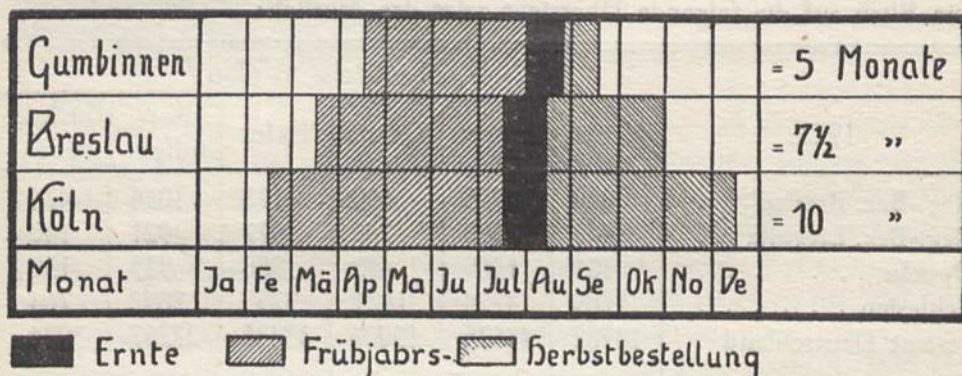


Abbildung 7.

Ernte und Bestellung in Deutschland.

Das Diagramm zeigt, daß die Getreideernte in Schlesien zeitlich mit derjenigen Westdeutschlands zusammenfällt und daß Schlesien auch hinsichtlich der zur Feldbestellung zur Verfügung stehenden Zeit viel günstiger dasteht, als der nördliche Teil Ostdeutschlands.

Sehr beträchtlich ist natürlich der Austausch von Feldfrüchten innerhalb der schlesischen Grenzen; das liegt in der Landesnatur begründet; die Stadt Breslau mit ihren 560 000 Einwohnern verbraucht große Mengen von Nahrungsmitteln; der oberschlesische Industriebezirk ist eine gewaltige Menschenanhäufung in unfruchtbarem Gebiet, so daß fast sämtliche Nahrungsmittel zugeführt werden müssen. Ganz ähnlich ist es mit dem kleineren Industriegebiet im Waldenburger Bergland, vor allem, wenn wir die umliegenden großen Industriedörfer dazu nehmen; ihm liegt das fruchtbare oberschlesische Westoderland nah, während die großen Bahnlmnen das oberschlesische Industriegebiet direkt mit Mittelschlesien verbinden. Die Rechte=Oderufer=Bahn schließt

das nördliche Oberschlesien näher an Mittelschlesien an, als an das übrige Oberschlesien. So drängen die natürlichen Verkehrswege, denen die Eisenbahnen doch erst folgen, zu einem Austausch, der auf die Verwaltungsgrenzen keine Rücksicht nimmt.*) So versendet Oberschlesien z. B. 31 000 t Weizen in das übrige Schlesien oder 13 000 t Zucker und erhält im Austausch 6300 t Weizen, 47 000 t Mehl und Mühlenfabrikate, 16 000 t Zucker; es versendet 16 000 t Kartoffeln und erhält 31 000 t Kartoffeln aus dem übrigen Schlesien. Schon diese Zahlen lehren, wie sehr die einzelnen Teile Schlesiens aufeinander angewiesen sind, wie sehr ganz Schlesien ein Wirtschaftsgebiet darstellt.

Aber nehmen wir das Gesamtbild, im Endresultat. Schlesien führt Weizen ein (23 000 t zu Bahn, besonders aus Sachsen und dem Ausland, dazu [1921] noch rund 70 000 t auf dem Wasserweg der Oder), führt dafür aber 70 000 t Mehl und Mühlenfabrikate aus (nach Sachsen 21, Berlin 17, Bayern 15, Hessen und Württemberg je 5000 t); also ein gewaltiger Bahnversand=Überschuß. Der Zuckerversand beträgt 43 000 t zu Bahn und 34 000 t zu Wasser, besonders nach Sachsen 20 000 t, Brandenburg 6000 t und Berlin 2500 t. Auch die Kartoffelausfuhr mit 223 000 t ist beträchtlich. Hierzu gesellen sich annähernd 50 000 t Versand an sonstigen Körnerfrüchten.***) Interessant ist eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Empfänger:

	Einfuhr (in 1000 t) aus:			Ausfuhr (in 1000 t) nach:			
	Weizen	Mehl	Roggen †)	Hafer	Gerste	Zucker	Kartoffeln
Sachsen	18	22	10	5½	9	20	136
Berlin	—	17	—	1,7	2,8	2½	45
Brandenburg . .	3	5	2,2	1½	2	6	22
Westpreußen. . .	—	—	—	—	—	5	—
Thüringen	—	—	3½	—	5	—	—
Bayern	—	15	—	—	—	—	—
Württemberg . .	—	6	—	—	—	—	—
Hessen=Nassau .	—	5	—	—	—	—	—
insgesamt: . . .	23	70	6	15	28	43	223

*) Es wäre interessant, dies einmal im einzelnen näher zu verfolgen.

**) Einfuhr, auf dem Wasserwege, findet nur bei Mais statt (26 000 t).

†) 8000t Einfuhr aus Ost- u. Westpreußen u. 17 000t auf dem Oderwege nach Breslau.

Mit Ausnahme von Mehl ist also das Belieferungsgebiet fast nur die Nachbarschaft.

Zur Steigerung der Ernten bedarf die Landwirtschaft großer Mengen Kunstdüngers (Kali, Stickstoff und Phosphor); es ist eine Gunst für Schlesien, daß es sich mit Thomasmehl dank seiner beiden Schwerindustriebezirke selbst versorgen kann; 50 000 t Kunstdünger versendet Oberschlesien im Innenverkehr und eben soviel nach der Provinz Niederschlesien; 170 000 t beträgt der niederschlesische Innenverkehr mit Düngemitteln. Hierzu führen beide Provinzen allerdings noch 450 000 t Kali aus Mitteldeutschland ein. Kalk ist reichlich vorhanden.

Minder günstig als mit der Pflanzenproduktion steht Schlesien mit seinem Viehstapel. Nur hinsichtlich der Pferde und des Rindviehs übertrifft es den seiner Fläche (7 1/2 %) entsprechenden Durchschnitt um ein wenig, während es mit Schweinen und gar mit Kleinvieh erheblich dahinter zurückbleibt. Die Viehbestände haben sich seit dem Kriege leidlich erholt, wenn auch die Zahlen hinter den Vorkriegszahlen zum Teil noch erheblich zurückbleiben.

Schlesiens Viehbestände

1913:	Pferde	Rinder	Schafe	Schweine
Breslau	135 000	635 000	93 000	508 000
Liegnitz	85 000	501 000	74 000	366 000
Oppeln	125 000	515 000	19 000	520 000
Schlesien	345 000	1 651 000	186 000	1 395 000
gesamt Deutschland . . .	3,8 Mill.	18,5 Mill.	5 Mill.	22,5 Mill.
1922				
Breslau	123 000	539 000	99 000	364 000
Liegnitz	86 000	444 000	77 000	267 000
Oppeln	84 000	323 000	23 000	244 000
Schlesien	293 000	1 306 000	199 000	876 000
gesamt Deutschland . . .	3,6 Mill.	16,3 Mill.	5,6 Mill.	14,7 Mill.
Schlesien 1913 %	8,1%	8,9%	3,8%	6,2%
Schlesien 1922 %	8 %	8 %	3,6%	6 %

Es entfallen auf je 100 Einwohner:

	Pferde		Rinder		Schafe		Schweine	
	1913	1922	1913	1922	1913	1922	1913	1922
Breslau	7,3	6,8	34,5	28,5	5,0	5,5	27,6	20,1
Liegnitz	7,4	7,3	43,6	37,6	6,4	6,5	31,8	22,6
Oppeln	5,7	6,5	23,3	24,9	0,9	1,8	23,5	18,8
Schlesien	6,6	6,8	31,6	30,5	3,5	4,6	26,7	20,4
Deutschland	5,9	6	28,5	27,3	7,7	9,4	34,6	24,6

Die Zahlen sind lehrreich; sie zeigen, daß Schlesien im Ganzen die Folgen des Krieges für die Viehhaltung besser überwunden hat, als das Reich, ja, in der Pferdehaltung einen relativen Aufschwung gegen den Vorkriegsstand genommen hat. Daß die Zahlen der Tabelle für Schlesien günstiger sind, als die absoluten Zahlen der vorigen Tabelle liegt daran, daß Schlesiens Bevölkerung hinter dem Reichsdurchschnitt zurückbleibt; es hat (1919):

Einwohner pro qkm:

Deutschland:	127	} Schlesien insgesamt: 121
Oberschlesien:	134	
Breslau:	139	
Liegnitz:	87	

Ein Vergleich der beiden Tabellen läßt die beträchtliche Selbständigkeit Schlesiens in der Fleischversorgung verstehen.

Die Ursachen des geringeren Viehstapels sind klar ersichtlich; sie liegen einmal darin, daß ein beträchtliches Stück Schlesiens Gebirge und waldreiches Gebirge ist; Almwiesen für Rindviehhaltung sind wohl vorhanden, dagegen ist der Ackerbau dort mühselig und minder ertragreich, so daß wenig Anreiz zu größerer Schweinezucht gegeben ist. Die ausgedehnten mageren Heidewälder sind der Viehhaltung ungünstig. Aber auch auf den intensiv bewirtschafteten Rüben- und Weizengütern ist kein breiter Platz für reichliche Viehhaltung, obwohl die Abfälle und Nebenprodukte der Rübenkultur ausgezeichnetes Viehfutter abgeben. So ist wohl ein befriedigender Rindviehstapel vorhanden, aber der Bestand an Schweinen ist gering. Die großen

Schweinelieferanten in Deutschland sind die in reichem Überschufß Kartoffeln produzierenden Provinzen, also besonders das nordöstliche Deutschland mit seinem rauheren Klima (allerdings auch Hannover=Oldenburg).

Die Stadt Breslau und die ober- und auch niederschlesische Industriebevölkerung sind starke Konsumenten; so reicht der Rindviehbestand für Schlesiens Selbstversorgung ungefähr aus, ja, Niederschlesien kann noch 10 000 Stück Rindvieh und 5500 Kälber an Sachsen abgeben; dagegen ist eine recht erhebliche Zufuhr von Schweinen nötig, weniger bei Niederschlesien, das 34 000 Schweine an die Stadt Breslau und 9000 Stück an Oberschlesien abgibt (allerdings 12 000 Stück, vor allem über Berlin und aus Ostpreußen, einführt), als bei Oberschlesien. Hatte dieses schon eine Zubuße von 10 000 Stück Rindvieh und 2000 Kälbern (über Berlin und aus Ostpreußen) nötig, so ist sein Bedarf an Schweinen sehr erheblich *); 37 000 Stück werden eingeführt, zur größeren Hälfte aus Berlin, zur anderen Hälfte zumeist aus Ostpreußen und den Elbhäfen.

Daß die Qualität des schlesischen Viehs eine sehr hohe ist und daß für ständige weitere Verbesserung durch große Zuchtvielmärkte, Herdbücher, Kurse und Schulen eifrig Sorge getragen wird, sei nur nebenbei erwähnt.

Alles in allem, landwirtschaftlich steht Schlesien äußerst günstig da und die gute Entwicklung ist weniger einseitiger natürlicher Bevorzugung als einer beträchtlichen gegenseitigen Ergänzung des Gesamtgebietes zu verdanken; hervorragend gute Böden neben Mittelböden und magersten Sandböden. Die Nachteile des kontinentalen Winters werden durch leidlich südliche Lage und die Vorteile des kontinentalen Frühjahrs und Sommers wettgemacht. So hat Schlesien ungefähr alles, was es zu seinem landwirtschaftlichen Gedeihen braucht und in intensiver Wirtschaft weiß der Großteil der schlesischen Besitzer aus dem Boden das bestmögliche herauszuholen und auch bei den Bauern auf dem Lande beginnt allmählich das Verständnis für ertragreichere Wirtschaft aufzukommen. Schlesien als Ganzes betrachtet steht landwirtschaftlich wesentlich auf eigenen Füßen, ja es kann von seinem Überschufß noch den Nachbarn abgeben.

*) Mit der vollständigen Abtrennung Ostoberschlesiens, das in den gegebenen Zahlen noch bis Juni 1922 enthalten ist, wird eine Änderung eintreten.

IV. Schlesiens Industrie.

Die Wurzeln der Industrie.

Aber Schlesiens wesentliche Bedeutung beruht auf seiner *Industrie*. Man hat Schlesien und speziell Oberschlesiens Schwerindustriebezirk den „zweiten Lungenflügel“ Deutschlands genannt, wobei man das Ruhrrevier als den ersten und allerdings erheblich größeren sich dachte. Dies Wort kennzeichnet kurz und scharf die große Bedeutung Schlesiens im deutschen Wirtschaftsleben; es unterstreicht die Tatsache der Bedeutung — uns interessiert aber hier lebhaft auch die andere Frage: Wieso kommt Schlesien zu dieser Bedeutung?

Hier kommt zunächst einmal die natürliche Ausstattung Schlesiens mit Bodenschätzen in Betracht und vor allem sein Reichtum am schwarzen Diamanten, der Steinkohle. Der gesamte Südosten Oberschlesiens ist unterteuft von mächtigen Steinkohlenflözen, deren mächtigste bis zu 13 bis 16 m mächtig sind und der Gesamtvorrat an Steinkohle steht demjenigen des Ruhrreviers oder ganz Englands kaum nach; in dem Sattel, der von Gleiwitz an Hindenburg und Zaborze vorbei nach Osten zieht, tritt die Kohle bis nahe an die Oberfläche und ist bequemem Abbau erreichbar. So hat sich hier der Hauptabbaubezirk entwickelt mit den Städten, neben den soeben genannten Orten Beuthen, Königshütte, Kattowitz und Myslowitz; allmählich hat der Betrieb weiter und weiter gegriffen, nach Gieschewalde und Nikolai zu, und vor allem auch der stets wachsende Bedarf an guter Kokskohle, die im Sattel nur in beschränkter Menge vorhanden ist, hat dazu geführt, weiter südlich, im Rybniker Bezirk, neue Gruben zu eröffnen. Die Produktion stieg rapide und erreichte vor dem Kriege mit 44 Millionen t ihre Höchstleistung, ging aber im Kriege und nach dem Kriege stark hinab, um dann in den letzten Jahren wieder langsam auf etwa 36 Millionen Jahresproduktion zu steigen. Somit steht das oberschlesische Kohlenrevier an hoher Stelle in Europa und seine Jahresproduktion übertrifft die gesamte französische Produktion und die belgische gar um das Doppelte. Oberschlesien lieferte 23% der deutschen Kohlenförderung und wurde nur vom Ruhrrevier (mit 60%) übertroffen. — Hierzu gesellt sich das niederschlesische Kohlenrevier im Waldenburger Bergland, das etwa 4% der deutschen Steinkohle fördert. Mit diesen Zahlen ist die überragende Bedeutung Schlesiens innerhalb Deutschlands gegeben; und wenn uns jetzt auch vier Fünftel der oberschlesischen Kohlenproduktion durch den Genfer Schandspruch entrissen ist — desto wichtiger wird das uns Ver-

bliebene, zumal auch das Saarrevier uns entzogen ist — Schlesien ist nach wie vor ein Hauptkohlenlieferant Deutschlands. Und auf der Kohle baut sich die übrige Industrie auf.

Auch an anderen Bodenschätzen ist Schlesien reich, an Erzen, Steinen, Erden usw., so daß hiermit der Grundstock zur Entwicklung einer weitverzweigten, mannigfaltigen Industrie gegeben ist.

Gut und schön; aber aus diesen Tatsachen allein werden wir die schlesische Industrie nicht verstehen und nicht erklären können; Schlesien ist kein Amerika, sondern uraltes deutsches Kulturland; auch die schlesische Industrie ist im Lauf langer Jahrhunderte geworden, wenn auch das Tempo des Werdens mannigfach gewechselt hat und in der jungen Vergangenheit gewaltige Impulse durch Ganzdeutschlands Aufschwung erhalten hat.

Schlesiens Industrie hat eine doppelte Wurzel; sie beruht einmal auf Schlesiens mittelalterlicher Kultur=, Handels= und Gewerbeblüte; sie ist zum anderen moderne Schwerindustrie. Erstere ist auf Schlesiens geographischer Lage begründet, letztere auf seinem großen Reichtum an wertvollen Bodenschätzen, besonders an Steinkohle.

Als im frühen Mittelalter aller Handelsverkehr Landverkehr war, hatte Schlesien eine geradezu ideale Lage. Hier wurde die natürliche Ost=West= Straße, welche am deutschen Mittelgebirge entlang vom atlantischen Ozean und aus West= und Süddeutschland nach Polen und Südrußland und dem fernen Orient hinzog, zum letztenmal in den Sudetenpässen, der mährischen Pforte und dem Jablunka=Paß von natürlichen Nord=Süd=Strassen gekreuzt, die von Oberitalien, von Ungarn und dem Wiener Becken, von Böhmen her nach dem nördlichen Deutschland und zur Ostsee führten. So ward Schlesien und Breslau zum naturgegebenen Verkehrsknotenpunkt.

Der Handel auf diesen natürlichen Straßen ist uralt; wir kennen die Bernsteinstraße durch Schlesien schon aus der Römerzeit und die alte Salzstraße führte durch Schlesien und Oberschlesien nach Wielizka; über Kiew kamen schon im Hochmittelalter die kostbaren russischen Pelze und Gewürze und Seide aus Persien und Mesopotamien. Bereits 965 berichtet der arabische Jude Ibrahim Ibn Jakub von der Handelsbedeutung Schlesiens. Aber zu hoher Blüte kam der Handel erst, als Schlesien im 11., 12. und 13. Jahrhundert wieder ganz deutsch ward; nun erst konnte die Gunst der Lage sich voll aus=

wirken. Schlesien und vor allem Breslau ward zum Stapel- und Umschlagplatz für den deutschen Westen und den slavischen Osten. Der schlesische Humanist Bartel Stein schildert es 1512 mit treffenden Worten: „Hierher brachte man aus dem fernsten Norden und Osten Europas was Wertvolles und Nützlichendes das ganze sarmatische Tiefland erzeugt; hierher führten Ruthenen, Walachen, Litauer, Preußen, Masuren, Polen die Waren zusammen, welche die Natur, nicht eigene Betriebsamkeit ihnen bereitet, und andererseits strömte hierher aus ganz Deutschland, was die Kunstfertigkeit schuf zu Nutz und Zierde des Lebens, namentlich Stoffe zur Kleidung“. Der Landhandel blühte und Lastwagenzüge, schwerbeladen, verkehrten in großer Zahl auf den Straßen, die von Schlesien nach allen Himmelsrichtungen gingen. Die Breslauer waren unternehmende und geschäftstüchtige Kaufleute; schon 1245, wenige Jahre nach dem Mongoleneinfall, finden wir sie in Kiew. Sie unterhielten lebhaft Beziehungen mit West- und Süddeutschland, Flandern, Thorn, Danzig, London, Venedig usw. und Breslau hatte eine Bedeutung, die derjenigen von Nürnberg, Augsburg und Köln kaum nachstand. Was lag näher, als daß der Schlesier dazu überging, die Waren, die fernher aus dem Westen kamen, um nach Osten zu gehen, selbst herzustellen und so größeren Gewinn zu erzielen. Der Schlesier besorgte nicht nur die Verarbeitung der Rohprodukte des Ostens, es entwickelte sich auch ein blühendes Gewerbe und ein hochstehendes Kunstgewerbe in den meistbegehrten Artikeln des Westens. Schon 1333 war die Breslauer Tuchmacherzunft 900 Mann stark. Im 15. Jahrhundert blühte die Leinenindustrie auf und das schlesische Bier war weit berühmt; Freiburg, Lauban, Bunzlau lieferten gutes Bier, Breslau stellte vor allem Weizenbiere her, aber am beliebtesten war das süße, süffige Schweidnitzer Bier und vielerorts, so in Thorn, Prag, Krakau usw. hatte man einen Schweidnitzer Keller. Von der Berühmtheit des Breslauer Schöpsbiers zeugt der alte Vers:

Die Polen halten Schöps in solchem Wert,
daß sie ihn holen mit Wagen und Pferd.

Neben der Tuchmacherzunft spielten vor allem die Mälzer, Kürschner und Goldschmiede eine große Rolle. Obstbau, Fischzucht und Schweinemast wurden mit Fleiß betrieben; aber auch andere Gewerbe waren wichtig geworden und in großer Zahl wurden Topfwaren, Sensen und andere Eisenwaren, vor allem für die Ausfuhr nach Polen hergestellt.

Auch der Bergbau blühte; Gold wurde bei Reichenstein gewonnen, Silber und Blei schon im 12. Jahrhundert bei Scharley, Bobrek und Beuthen in Oberschlesien.

So hatte der schlesische Handel die Entwicklung einer großzügigen Industrie im Gefolge*), einer Industrie, die sich durchaus auf bodenständiger Grundlage entwickelte. Die Schafzucht stand hoch in Schlesien und die Lössböden am Gebirge lieferten reiche Flachsernten, Hanf wurde besonders auf dem rechten Oderufer bei Trebnitz und Oels angebaut. Guten Ton lieferte die Bunzlauer, aber auch die Schweidnitzer und Löwenberger Gegend.

Etwa um 1500 brach der schlesische Großhandel zusammen; Ursache war einmal das Aufkommen der Hochseeschifffahrt und sodann der Türken= einbruch, der den direkten Landweg nach dem Orient verschloß. Durch den Hochseehandel kamen die Waren des fernen Ostens nunmehr zu Schiff nach den Häfen der atlantischen und Nordseeküste, zudem war der Seetransport billiger und sicherer als der teure Transport auf dem Lastwagen, der nur geringe Mengen befördern konnte. Nun gewannen die Städte am Ozean und an der Nordsee, Lissabon, London, Hamburg, auch Köln, hohe Bedeutung und Schlesien ward ausgeschaltet; sein Handel schmolz dahin und blieb auf den Lokalhandel beschränkt. Immerhin hatte auch dieser eine gewisse Bedeutung, die allerdings stark von den politischen Zuständen abhing und somit wechselte. Aber sank der Welthandel auch dahin — Schlesiens Industrie blieb.

Im XVI. Jahrhundert ward Jauer zum Mittelpunkt der schlesischen Leinenindustrie; allmählich zogen die Leineweber immer weiter in das Gebirge, nach Waldenburg, Gottesberg und Landeshut, nach Hirschberg und Schmiedeberg. Die niederschlagsreicheren Bergwiesen boten treffliche Bleichplätze und das klare Gebirgswasser eignete sich gut zum Bleichen. Der Bedarf an Leinen war groß und die armen Gebirgsbauern hatten in den langen Wintermonaten Zeit genug zum Weben und der karge Lohn kam ihnen bei dem mageren Ertrag ihrer Äcker wohlzustatten. So brachte gerade die Leinenweberei weniger den Webern als dem Lande guten Verdienst und wenn der

*) Noch heutzutage ist in dem alten Zentrum Breslaus die große Anzahl von Straßennamen nach Gewerben auffallend: z. B. Schuhbrücke, Schmiedebrücke, Kupfer= schmiedestraße, Messergasse, Büttnerstraße, Weißgerber=Ohle usw. und weiterhin am anderen Oderufer und den Oderinseln die Mehlgasse, Salzstraße, Kohlenstraße, Vorder= und Hinterbleiche usw.

alte Fritz in seinen politischen Testamenten wiederholt Schlesien als das „Peru der preußischen Könige“ bezeichnet, so war es um der Leinenindustrie willen.

Auch heutzutage spielt die Leinenweberei im schlesischen Gebirge eine große Rolle (Landeshut, Wüstewaltersdorf usw.); zumeist ist sie durch Baumwollweberei ersetzt, die sich hier mit fremdem Material auf bodenständiger Basis aufbaut und heute eine große Bedeutung gewonnen hat (Langenbielau, Reichenbach, Tannhausen, Wüstegiersdorf usw. und weiterhin im Glätzschen und am Nordhang der Sudeten, Marklissa usw.).

Auch die alte Töpferei ist geblieben. Bunzlauer Tonwaren haben noch jetzt einen großen Ruf und die Tonwarenindustrie hat sich weit ausgedehnt nach Lauban, Siegersdorf usw. An die alte Tonwarenfabrikation der Schweidnitzer Gegend gemahnen die Schamotte- und Porzellanfabriken um Königszelt und Saarau, wenn sie vielfach auch jungen Datums sind. Und wenn heute Schlesien Tonwaren, Porzellan, Steingut usw. in großem Maßstabe produziert und bis nach Bayern, an den Rhein und die Ostsee versendet, ja beträchtliche Mengen ins Ausland exportiert — der Grundstock wurde im Mittelalter gelegt.

Ganz ähnlich liegt es mit der schlesischen Bierbrauerei. Wer jemals Breslau näher kennengelernt hat, wird den Schweidnitzer Keller besucht haben; ihm wird die große Zahl von kleinen, alten Lokalen aufgefallen sein, die ein eigenes gutes Bier verschenken, die schwarze Krähe, Wiesner, der Rotkegel, schwarze Adler und wie sie alle heißen. Ihrer viele sind schon verschwunden und haben modernen Bierpalästen mit modernen Bieren Platz gemacht; aber diese alten, niedrigen Schankstätten sind noch eine Erinnerung an die aus dem Mittelalter stammende Blütezeit schlesischer Braukunst. In Norddeutschland wird man derartige Wirtschaften vergeblich suchen; man findet dergleichen besonders noch in Bayern und Mitteldeutschland. Ähnlich steht es auch in Mittel- und Niederschlesien; hier lebt eine uralte ererbte Bierbraukunst; sie hat sich modernisiert, aber ganz Schlesien trinkt fast ausschließlich schlesisches Bier. Nur die Einfuhr bayerischen Bieres ist nicht unbeträchtlich; andere Einfuhr kommt kaum in Frage.

Die Art des Bieres ist durch die Natur des Landes vorgeschrieben; die guten Böden liefern vorzügliche Braugerste, während Boden und Klima für Hopfenbau minder geeignet sind. So ist das alte schlesische Bier zumeist dunkles, süffiges schweres Malzbier — im Gegensatz zu den hopfenreichen Bieren des nordbayerischen Hopfenlandes.

Die Schwerindustrie und ihre Hilfsindustrien.*)

Die gewaltige Basis schlesischer Geltung im deutschen Wirtschaftskörper ist die *Schwerindustrie*; sie geht in ihren Anfängen weit ins Hochmittelalter zurück und schon im Beginn des 18. Jahrhunderts kennen wir in größerer Zahl kleine Frischfeuer- und Luppenwerke, die das oberschlesische Eisenerz mit Holzkohle verhütten. Eisenerze hat Oberschlesien genug, Brauneisenstein, Toneisenstein, Raseneisenerz u. a., aus den verschiedensten geologischen Horizonten, aber alles sind kleinere Vorkommen von lokaler Bedeutung, auch sind die Erze größtenteils von mäßiger Güte, oft mulmig. Immerhin baute sich darauf schon früh eine kleine Eisenindustrie auf, deren letzte Reste erst vor kurzem zum Erliegen gekommen sind. Friedrich der Große hat diese Hüttenindustrie gehoben und erweitert und sie leistete ihm bei der Munitionsherstellung für die schlesischen Kriege gute Hilfe; ihr Hauptgebiet war das Stober- und Malapanengebiet mit seinen ungeheuren Wäldern — denn Holzkohle war das Feuerungsmaterial; die Werke im jetzigen Industriebezirk, bei Gleiwitz usw., hatten nur geringere Bedeutung.

Das Bild änderte sich mit der Dampfmaschine; diese bedurfte eines hochwertigeren Heizmaterials und sie machte daher die früher wenig beachtete Steinkohle wertvoll, vor allem, als man die Dampfmaschine in Schiffe einbaute, als man sie auf Räder setzte als Eisenbahn. Zugleich wuchs der Bedarf an Eisen ungeheuer — für den Maschinenbau, für Eisenbahnschienen usw. Damit war die Eisenverhüttung vor gewaltige Aufgaben gestellt und ihre Ausdehnung wuchs je länger je mehr. Die Holzkohlenhütten waren Kleinbetriebe, die nur geringe Mengen Erz verhütten konnten, so trat die Steinkohle an die Stelle des Holzes und die Produktion wuchs; es wuchs aber auch der Bedarf an Steinkohle und 1791 wurden in staatlicher Regie neue Gruben eröffnet — der Beginn des modernen Aufschwunges. Damit bahnte sich eine Verlegung des alten Industriebezirks an, er wanderte zur Kohle; hier war alles beieinander, Kohle und Erze, auch die Blei- und Zinkerze (der Tarnowitzer Gegend).

*) Vgl. hierzu: *Wilhelm Volz*. Die wirtschaftsgeographischen Grundlagen der oberschlesischen Frage (Berlin, Georg Stilke, 1921) — ders., Oberschlesien und die oberschlesische Frage (Zeitschr. d. Ges. f. Erdk., Berlin 1922) — Festschrift des 12. allgemeinen deutschen Bergmannstages zu Breslau, 1913. 5 Bde. — Denkschrift des oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins und der Handelskammer 1921.

Eine Großindustrie allerdings konnte sich erst entwickeln, als 1845 die Eisenbahn in den Industriebezirk geführt wurde; die Bedeutung der Eisenbahn ist dreifacher Art: einmal blühte die Kohle verbrauchende Industrie auf, sodann hatte die Eisenbahn selbst zu ihrem Betriebe gewaltige Mengen Kohle notwendig und schließlich gestattete die Eisenbahn die Verfrachtung der Kohle auf größere Entfernungen und eröffnete Oberschlesien damit den Weltmarkt. Die Kohlenförderung selbst betrug

1860	2.5	Millionen	t
1880	10	"	t
1900	25	"	t
1910	34.5	"	t
1913	44	"	t
1920	31.75	"	t

Damit ist Oberschlesien das zweitwichtigste Kohlengebiet Deutschlands und produziert fast $\frac{1}{4}$ der deutschen Steinkohle; aber es hat zu kämpfen mit den aus seiner meerfernen Lage resultierenden Transportschwierigkeiten und ist nur durch größte Energie und feinste Methoden konkurrenzfähig.

Es verlohnt sich wohl, mit einer Reihe von Tatsachen und Zahlen uns das Industriegebiet vor Augen zu halten und daran seine Bedeutung zu ermessen (vor der Abtrennung Ostoberschlesiens.):

Am Südostende des Muschelkalkrückens, des Chelm, liegt das heutige Industriegebiet, fast genau 500 qkm groß, allseits vom Walde eingerahmt; im Norden die großen Waldgebiete des Lublinitzer Kreises, fast bis an die Stadt Tarnowitz heranreichend; im Süden umschließt gleichfalls zusammenhängender Wald das Revier, vom Koseler Kreis bis tief nach Polen hinein; nur längs der großen Verkehrsbahnen nach Süden zu ist er gelichtet und neuerdings dringt die vorschreitende Industrie in die Wälder des Südrandes ein, oft einfach Rechtecke zur Bebauung in den Forstbestand rodend (z. B. Gieschewalde). Auch im Nordwesten zwischen Tarnowitz und Gleiwitz ist der alte Waldsaum in größeren und kleineren Resten noch deutlich erhalten. Im südlich angrenzenden Waldgebiet ist der Wald durch das Vorschreiten der Industrie z. B. um Knurow, Nikolai usw. stark aufgelockert. So ist das Industriegebiet eine dem Wald abgerungene Siedlungsoase. Schon diese Tatsache bekundet den deutschen Charakter.

Auf diesem Gebiet wohnen rund fünfviertel Millionen Menschen — d. h. fast 2% der Gesamtbevölkerung Deutschlands! — das ergäbe eine mittlere Siedlungsdichte von etwa 2 500 Einwohner pro qkm.

Die wichtigsten Städte auf diesem Gebiet sind: Königshütte mit 75 000 Einwohnern, Beuthen 71 000 Einwohnern, Gleiwitz 69 000 Einwohnern, Hindenburg 67 000 Einwohnern, Kattowitz 45 000 Einwohnern und Tarnowitz 14 000 Einwohnern. So macht denn der Industriebezirk in seinem größten Teil fast den Eindruck einer einzigen großen, stellenweise ein wenig gelockerten Siedlung: mächtige Häuserblöcke, schornsteinstarrende Industrieanlagen, bisweilen Halden und Odland, Schrebergärten usw., während Ackerland stark zurücktritt. So ist schon das äußere Bild eigenartig.

Was bedeutet Oberschlesien für die deutsche Industrie? Oberschlesiens Kohlenvorräte betragen 40% der deutschen Vorräte, 24% der europäischen Vorräte (d. h. fast ebensoviel wie die gesamten englischen Kohlenvorräte); seine jährliche Förderung ist fast genau $\frac{1}{4}$ der gesamten deutschen Förderung. Die Zinkproduktion ist $\frac{4}{5}$ der deutschen Zinkproduktion, $\frac{1}{6}$ der Weltproduktion; seine Bleiproduktion 48% der deutschen Bleiproduktion. Weniger bedeutend ist die Eisenerzproduktion, wie denn auch die Vorräte relativ unbeträchtlich sind (1913: 1.8% der deutschen Vorräte); so verhüttet denn Oberschlesien 74% fremde Erze neben 13% oberschlesischen und 13% deutschen Erzen; dadurch steigt seine Roheisenproduktion auf 5% der deutschen Roheisenproduktion. Es hat 9 von 98 Hütten Deutschlands, 28 von 316 Hochöfen mit einer täglichen Leistungsfähigkeit von 2820 von 55 000 Tonnen deutscher Leistungsfähigkeit (= 5%). Dementsprechend liegt seine Bedeutung auf dem Gebiete der *Eisenindustrie*; sind doch Oberschlesiens: 32% der Schweißeiwerke, 10% der Flußeisenwerke, 9% der Walzwerke und 3% der Gußeisenwerke Deutschlands.

Die Bedeutung der Industriebildung in Oberschlesien liegt aber keineswegs nur auf wirtschaftlichem und finanziellem Gebiet; die Bevölkerungszunahme Oberschlesiens steht in tiefbegründetem Zusammenhang damit — eine vielgliedrige Kette innerer Zusammenhänge. Friedrich der Große übernahm Oberschlesien in trostlosem Zustande; war Mittel- und Niederschlesien das „Peru“, ein recht wohlhabendes Land innerhalb des armen Preußens, so klagen zeitgenössische Reisende über den unsagbaren Jammer der oberschlesischen Verhältnisse, so daß sie sich dort wie von der Kulturwelt ausgeschieden vorkommen. Ordnung, die Kartoffel und Arbeit wurden die

Segensspender Oberschlesiens; mit der Kartoffel gewann der Oberschlesier dem unfruchtbaren Boden größere Nahrungsmengen ab, so konnte die Bevölkerung zahlenmäßig zunehmen; die Arbeit in der wachsenden und gehegten Industrie gab Verdienst und damit die Mittel zu besserer Lebensführung — damit wieder nahm die ungeheure Kindersterblichkeit ab und so wuchs und wuchs die Bevölkerungszahl. Die mehr und mehr sich ausbreitende Industrie brauchte Hände — die rasch sich vermehrende Bevölkerung lieferte sie: so gedieh Mensch und Wirtschaft im Wechselspiel der Wirkungen. In den reinen Landwirtschaftskreisen hat sich in 130 Jahren (1781—1910) die Bevölkerung etwa verdreifacht, im heutigen Industriebezirk wuchs sie aber von 12 300 auf 835 000 Seelen!

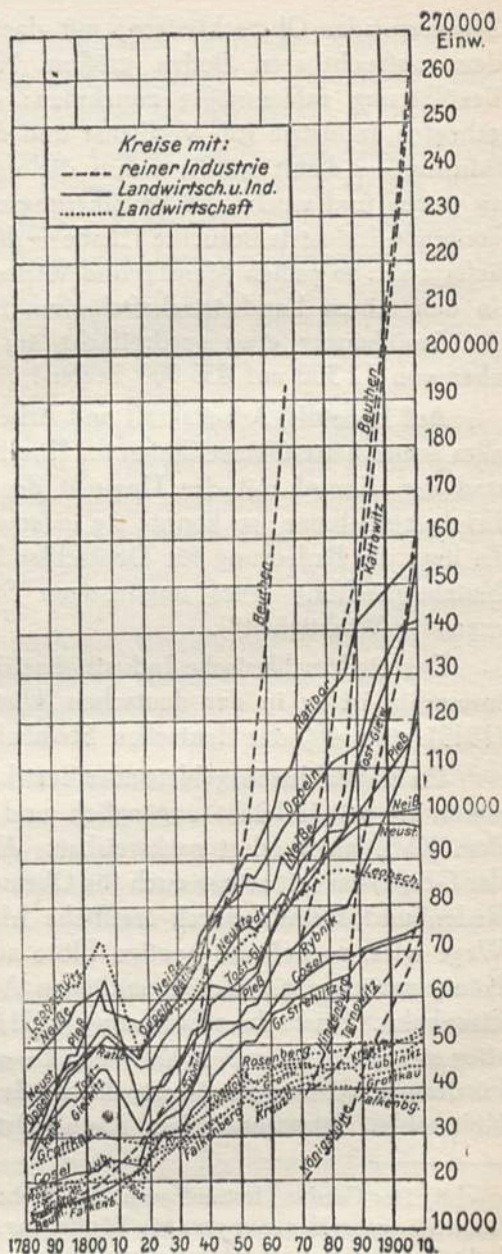
Auf Rohstoff, Arbeitskraft und Arbeitshänden baut sich die Industrie auf; alles dreies hatte Oberschlesien im Überfluß; so konnte die Industrie gedeihen und den Kampf mit der Ungunst der kontinentalen, entrückten Lage mit Erfolg aufnehmen, so konnte sie in amerikanischem Tempo sich entwickeln. Es liegt die Bedeutung für Deutschland kurz gesagt darin: Ausnützung und Nutzbarmachung eines ungünstigen Stückes deutschen Bodens zu übertragender Wichtigkeit*).

Der niederschlesische Industriebezirk spielt eine erheblich geringere Rolle, immerhin ist er in der deutschen Wirtschaft von hohem Wert und liefert (1913) etwa 4% der deutschen Steinkohlen.

Da im Waldenburg=Neuroder Bezirk die Kohlenflöze zu Tage austreichen, waren sie seit je leicht zugänglich und so ist ein kleiner Abbau schon seit dem XVI. Jahrhundert nachweisbar. Aber auch hier war es wieder Friedrich der Große, der mit seinen auch für Oberschlesien bahnbrechenden Mitarbeitern Reden und Heinitz durch treffliche Maßnahmen dem Bergbau die rechten Wege wies, so daß die heutige Blüte auch hier auf diesen Preußens größten König zurückgeht. Den eigentlichen Aufschwung brachte natürlich erst die Eisenbahn. Bis zu ihrer Eröffnung (1851) war die Produktion bescheiden, dann stieg sie rasch bis auf 5 Millionen t — d. h. zirka $\frac{1}{7}$ der ober-schlesischen Förderung. Besonders wertvoll ist der beträchtliche Reichtum an guter Kokskohle. Jetzt, nach dem Raube Ostoberschlesiens, wird die Zubeße an

*) Der Genfer „Irrtum“ vom 20. Oktober 1921 hat uns den Großteil der deutschen Industrie genommen, nur etwa ein Fünftel uns gelassen. Es wird gewaltiger Anstrengungen bedürfen, den Verlust wieder einzubringen — aber deutscher Kraft wird es gelingen.

Abbildung 8.
Die Entwicklung
der Einwohnerzahlen der Kreise
Oberschlesiens von 1781—1910,
 In absoluten Zahlen.
 (nach Dr. M. Vogt aus W. Volz,
 Oberschlesien und die oberschlesische Frage,
 in Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde
 in Berlin 1922, S. 209.)



niederschlesischer Steinkohle — bei gesteigertem Betriebe — für Schlesien, aber auch für ganz Deutschland — besonders wichtig. Daß natürlich der ganze Komplex der Schwerindustrie auch in Niederschlesien mit dem Kohlenabbau verbunden ist, sei nur nebenbei erwähnt. Die Kohle liegt in einer Mulde im Gebirge, ohne die Gunst natürlicher Wasserstraßen; wenn auch der Eisenbahnweg zur Oder bei Breslau—Malsch (70 km) erheblich kürzer ist, als bei Oberschlesien (\pm 200 km bis Breslau), so ist doch auch hier das Transportproblem nicht ohne Bedeutung. Günstiger als bei Oberschlesien ist aber die Nähe reicher Ackerbaugebiete für die Ernährung der Arbeitermassen.

Was Oberschlesien für die deutsche *Eisenindustrie* bedeutet, lehren die oben gegebenen Zahlen (im Augenblick ist ja ein beträchtlicher Abstrich zu machen). Die unübersehbare Wichtigkeit liegt klar vor Augen.

Zwar die Eigenförderung an Erzen ist nur gering und in ständiger Abnahme begriffen:

1889 —	800.000 t
1901 —	457.000 t
1912 —	154.000 t
1920 —	48.000 t

und es müssen fremde Erze in so bedeutender Menge eingeführt werden, daß der Anteil der oberschlesischen Erze 1913 nur 13%, 1920 gar nur 6% betrug. Für die Anfuhr ist der billige Oderweg von unschätzbarem Werte.

Die Roheisenproduktion mit einem Vorkriegsbetrage von 1 Million Tonnen (1920 — 580.000 t) ist etwa 6% der deutschen Erzeugung. Auf sie gründet sich eine mächtige Eisenindustrie, die 1920 rund 58.000 Arbeiter beschäftigte. Den Hauptanteil an der Erzeugung bildet neben Roheisen und Walzeisen vor allem Eisenbahnobermaterial, Walzröhren und Bleche. Der weitaus größte Teil des Roheisens wird in Oberschlesien selbst verarbeitet, nur etwa 7% gehen heraus. Von dem Fertigeisen verbrauchen etwa:

Oberschlesien	39 %	
das übrige Schlesien	21 %	= 55% seines Bedarfes
Berlin u. Brandenburg	12 %	= 14% " "
Sachsen	7½%	= 12% " "

d. h. vier Fünftel der Produktion bleibt in größter Nähe Oberschlesiens und selbst die Nachbargebiete decken nur einen Teil ihres Bedarfes aus Ober-

schlesien. Das zeigt die Bedrängnis der Lage Oberschlesiens, die starke Konkurrenz des übrigen Deutschland; so ist es denn auch typisch, daß sich die oberschlesische Eisenindustrie je länger je mehr auf die Verfeinerung einstellt — vom Erz bis zum feinen Fertigfabrikat in einer Hand.

Und doch ist die Eisenindustrie Oberschlesiens unbedingt notwendig, ihre Entwicklung und Stützung geboten, um die Kohlenschätze ausnutzen zu können, die zu einem erheblichen Teil anders überhaupt nicht würden abgesetzt werden können.

Nicht unerheblich gestärkt wird die Bedeutung der oberschlesischen Eisenindustrie für das gesamtdeutsche Wirtschaftsleben durch die immerhin beträchtliche Breslauer und niederschlesische Eisen- und Maschinenindustrie.

Steinköhle wird verwandt als Heizkohle in Industrie und für Lokomotiven, für Hausbrand und weiter zur Krafterzeugung; sie wird aber auch durch Vergasung zur Gewinnung von Gas, Teer und Koks gebraucht; Benzol, Ammoniak, Thomasmehl als Kunstdünger und das Heer der Kohlenderivate sind weitere Nutzprodukte, für die also Oberschlesien (und auch der niederschlesische Kohlenbezirk) Hauptlieferanten Deutschlands sind.

Aber was für die Eisenindustrie galt, zeigt sich auch bei der Kohle: die Beschränkung des Absatzes auf die nähere Nachbarschaft; bei der Kohle ist das wesentlich in den Transportschwierigkeiten begründet, da für die Abfuhr der billige Wasserweg nur in geringem Maße (mit 5%) in Betracht kommt; vor dem Kriege hatten oberschlesische, englische und westfälische Kohle in Berlin den gleichen Preis. Man konnte für den Bahnabsatz der schlesischen Kohle etwa die Linie Leipzig, Berlin, Bromberg nehmen, also Südost-Deutschland. Nicht unbedeutend ist der Auslandsabsatz, der allerdings, was Polen und die Czechei etc. anlangt, durch den Raub Ostoberschlesiens entschieden zurückgeht (vergl. die Kärtchen 9 und 10).*)

Der Absatz niederschlesischer Kohle außerhalb Schlesiens ist bei der viel geringeren Produktion erheblich geringer und beschränkt sich im wesentlichen auf die nähere Nachbarschaft (vgl. Abb. 11). Nach Oberschlesien wird in immerhin beträchtlichem Maße Hüttenkoks geliefert. An der Kohlenversorgung der Nachbarschaft beteiligt sich auch Braunkohle in merklichen Quantitäten.

*) Neuerdings hebt sich die Produktion von Kohle im deutsch gebliebenen Teil Oberschlesiens stark und will sich verdoppeln, auf zirka 12 Mill. t jährlich, sodaß Karte 10 auch für die folgenden Jahre zutreffend bleiben dürfte.

Aber die Rohstoffversorgung der Schwer- und Montanindustrie ist mit Erz und Kohle noch lange nicht erschöpft, vielerlei anderes kommt unmittelbar hinzu. Für den Verhüttungsprozeß sind *Zuschläge* von Sinter, Schlacken, Abbränden ferner von Kalk und Dolomit erforderlich; während letztere im Triasgebirge Oberschlesiens gut und reichlich vorhanden sind, müssen erstere größtenteils aus dem übrigen Deutschland und auch dem Ausland

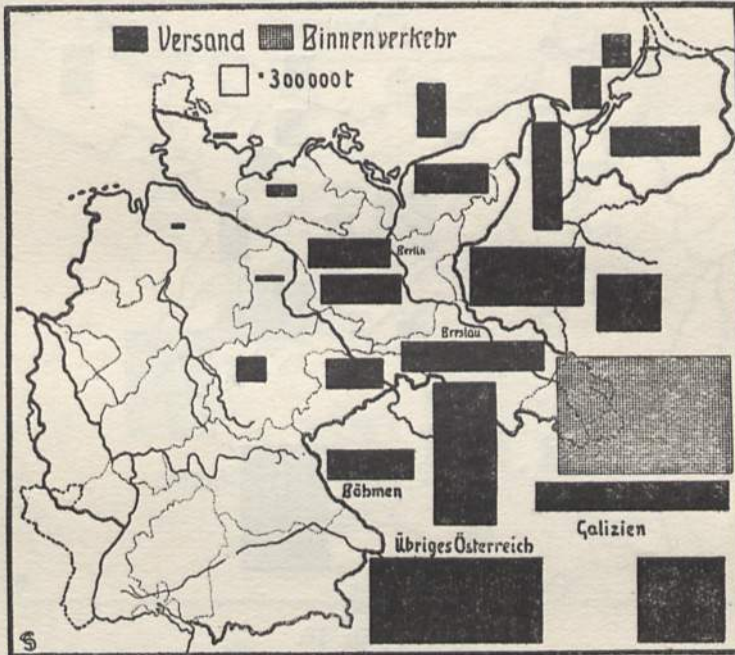


Abbildung 9.

Die Ausfuhr Oberschlesischer Kohle im Jahre 1913.

Sie ist entsprechend der hohen Produktion von 44 Mill. t sehr beträchtlich, beschränkt sich aber völlig auf den Osten und das nähere Ausland. Gewaltig ist der Oberschlesische Eigenverbrauch.

angeführt werden. Auch hier erweist sich der Oderweg trotz seiner relativ geringen Leistungsfähigkeit durch seine Billigkeit als überaus wertvoll. Der Bergbau hat einen ungeheuren Bedarf an Holz; hier ist der große Waldreichtum Oberschlesiens, aber auch Niederschlesiens segensreich.

Es ist bei der wirtschaftlichen Struktur Ober- und Niederschlesiens mit ihrem starken Bergbau nur verständlich, daß sie die ungeheure Gruben-

holzproduktion selbst verbrauchen und sogar (Oberschlesien) noch fremde Einfuhr, besonders aus der Czechei und Polen, notwendig haben, während hingegen an Nutz- und Werkholz sowie Rundholz und Stämmen ein bedeutender Überschufß erzielt wird, der zur Ausfuhr kommt. Rechnet man ferner damit,

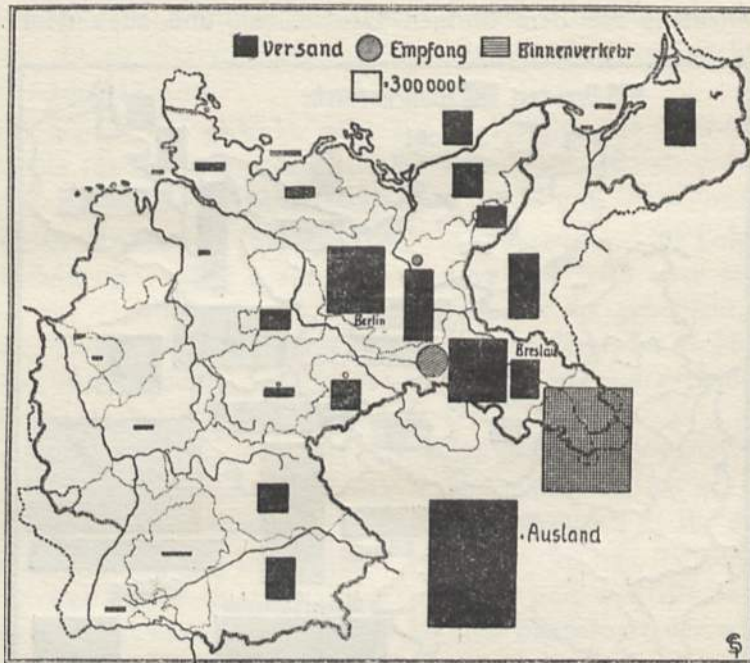


Abbildung 10.

Die Ausfuhr oberschlesischer Kohle im Jahre 1922.

Die Gesamtförderung ist auf 36 Mill. t herabgesunken; in der Karte ist aber der ostoberschlesische Anteil nur bis Ende Juni mitberücksichtigt, da mit dem 1. Juli die praktische Abtrennung Ostoberschlesiens eintrat. Obwohl also für das erste Halbjahr die ostoberschlesische (jetzt polnische) Kohle mit auftritt, dürfte das Bild doch auch für die folgenden Jahre zutreffend bleiben, da in der letzten Zeit die Förderung im deutschverbliebenen Anteil sich etwa verdoppelt hat und damit ein Teil des durch die Abtrennung verursachten Verlustes eingebracht ist.

Bemerkenswert ist der Einbruch oberschlesischer Kohle in Bayern.

daß an den langen Grenzen eine nicht unerhebliche Einfuhr auch dieser drüben billigeren Hölzer — auch als Brennholz — stattfindet, die eine Entlastung der eigenen Holzwirtschaft bedeutet und vorteilhaftere Verwertung der Eigenproduktion gestattet, so kommt man zum vollen Verständnis der

günstigen Lage Schlesiens; hier wird ihm seine meerferne Sackgassenlage zum Vorteil. Es zieht vom Holzüberschuß Nord- und Ost-Deutschlands sowie des nahen Auslands an sich und versorgt alsdann vor allem Sachsen und gibt selbst noch an das holzärmere Nordwest- und West-Deutschland nicht unerhebliche Mengen wertvoller Hölzer ab, und wird so ebensowohl als Lieferant mit einem Versandüberschuß von rund 100 000 t wie als Mittler für das übrige Deutschland wichtig.

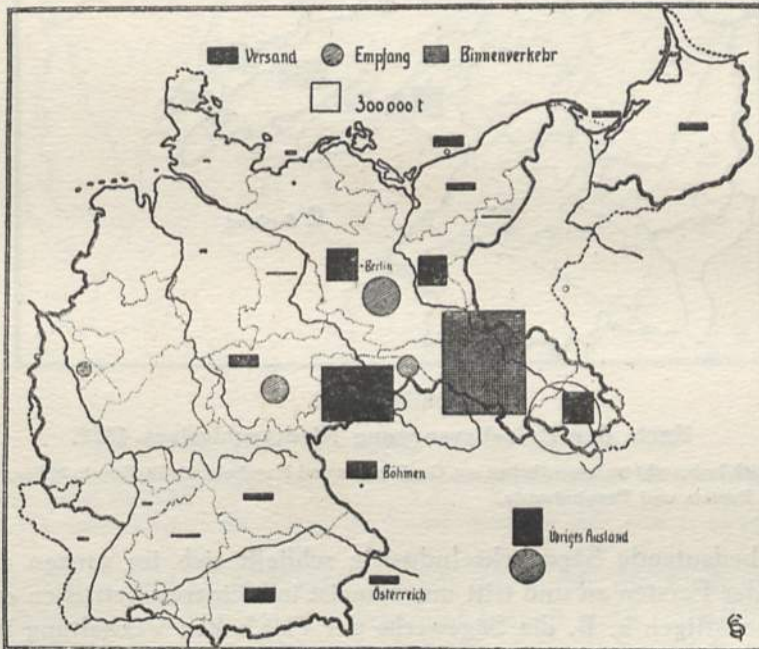


Abbildung 11.

Die Ausfuhr niederschlesischer Kohle im Jahre 1922.

Berücksichtigt ist Stein- und Braunkohle.

Es wird eine beträchtliche Menge Hüttenkoks nach Oberschlesien ausgeführt, da der niederschlesische Koks erheblich besser ist; dafür wird viel Kohle aus Oberschlesien eingeführt — der entsprechende Kreis auf der Karte ist, um das Bild der Hüttenkoksausfuhr nicht zu beeinträchtigen, nicht schraffiert worden. Es sprechen hier eben Rücksichten des kürzesten Weges, also der Ersparnis, nicht aber Verwaltungsgrenzen.

Das kommt auch im Verkehr von Braunkohle mit Brandenburg und Sachsen zum Ausdruck; sie geht hinüber und herüber zum nächsten Verbraucher; die Kraftwerke Lauta und Trattendorf liegen fast auf der Grenze und versorgen sich über die schlesische Grenze hinüber mit Braunkohle.

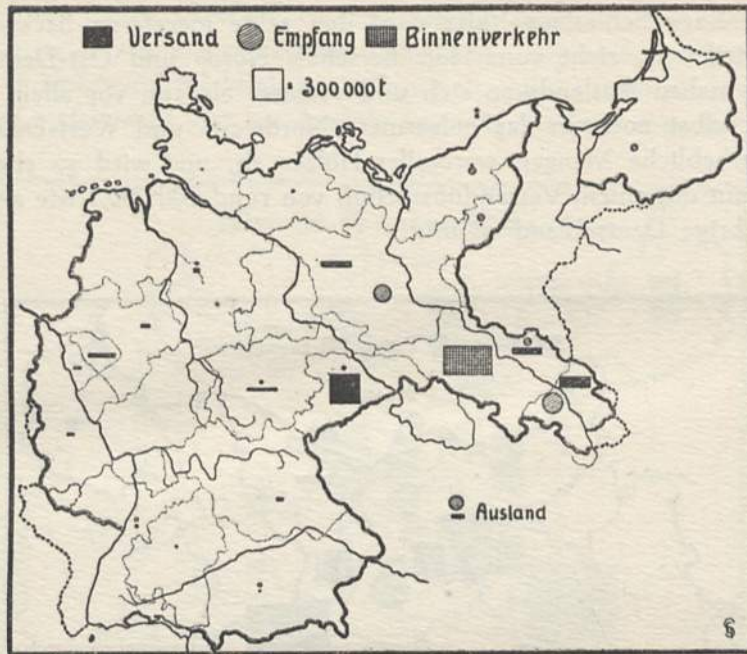


Abbildung 12.

Karte der Holz-Versorgung Niederschlesiens 1922.

Die Ausfuhr besteht im wesentlichen aus Grubenholz und Nutzholz, die Einfuhr in billigem Zelluloseholz für die Papier- und Pappindustrie.

Die bedeutende Sägewerks-Industrie schließt sich im ganzen der Verbreitung der Forsten an und tritt uns zumeist in kleineren Betrieben entgegen. Doch beschäftigen z. B. die Sägewerke der Pleß'schen Verwaltung in Oberschlesien (Schädlitz, Emanuelsegen, Kobier) etwa 1200 Personen und die Raudtner Holzverwertungs=A.=G. zu Ratibor-Hammer etwa 500 Leute. Hier werden mehrere 100000 Festmeter Holz zu weiterem Verbrauch in der Holzindustrie verarbeitet, einer Holzindustrie, die sich in mannigfachen Betrieben besonders auf die Städte verteilt und zum Teil auch im Großbetrieb arbeitet.

Als Holzproduzent steht Schlesien in Deutschland an dritter Stelle; es wäre aber ein Fehler, nun danach seine Bedeutung im Rahmen des deutschen Wirtschaftslebens einzuschätzen. Die großen Holzlieferanten Deutschlands sind vor allem Südbayern, aber auch Nordbayern, Brandenburg, Preußen

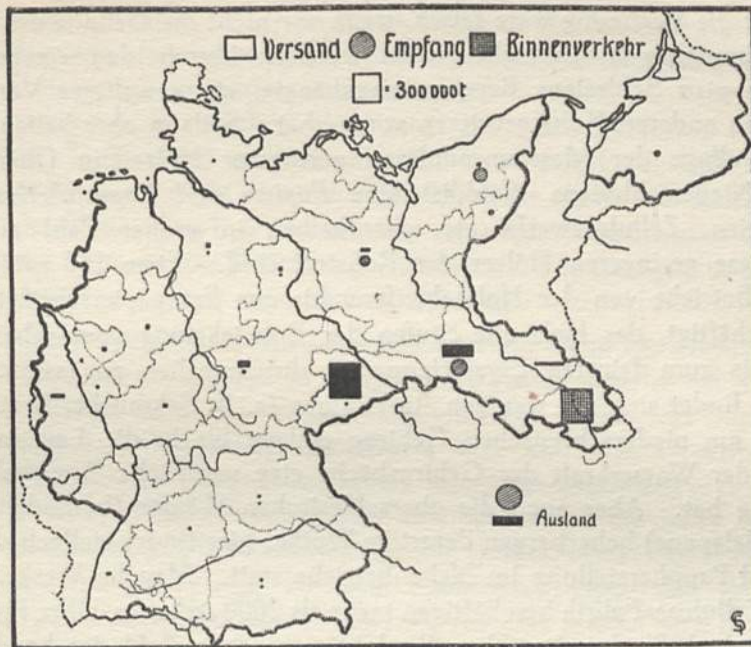


Abbildung 13.

Karte der Holzversorgung Oberschlesiens 1922.

Die Ausfuhr besteht aus Nutzholz und billigem Zelluloseholz, die Einfuhr aus Grubenholz, besonders auch aus dem nahen Ausland.

NB! Versehentlich ist in der Legende das Versand-Rechteck nicht schwarz ausgefüllt worden.

und Pommern. Schlesiens Eigenverbrauch ist durch die hochentwickelten Holz verbrauchenden Industrien enorm und beträgt rund: 350 000 t Rundholz pp., 315 000 t Nutz- und Bauholz, 230 000 t Brennholz und fast 200 000 t Grubenholz; hierzu kommt Einfuhr aus dem Ausland mit rund 230 000 t; insgesamt also 1 315 000 t Verbrauch — und es bleibt ein Versandüberschuß von 100 000 t Rund- und Nutzholz, dem ein Defizit von 30 000 t Brennholz und 85 000 t Grubenholz gegenübersteht, so daß die Rechnung also etwa mit ± 0 abschließt d. h. Schlesiens großartige Holzerzeugung, die rund 10% der deutschen Produktion ausmacht, reicht etwa zur Selbstversorgung*).

*) Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß der Wasserweg für das schlesische Holzgeschäft so gut wie gar nicht in Betracht kommt.

Aber die Rechnung wäre falsch, wenn wir nicht die Gründe des enormen Eigenverbrauches in Betracht ziehen würden: durch den eigenen Holzreichtum wird Schlesiens Bergbau unabhängig, ein gewaltiger Vorteil, den es vor den anderen Kohlenrevieren voraus hat. Sodann aber haben sich auf der Grundlage der Massenproduktion geringerer Hölzer in Oberschlesien wie in Niederschlesiens Walddistrikten *Papier- und Pappfabriken*, Holzschleifereien, Zellulosewerke etc. allenthalben in großer Zahl entwickelt, denen diese geringeren Hölzer der Rohstoff sind. Etwa 150 größere und kleinere Betriebe von der Holzschleiferei bis zur Feinpapierfabrikation sind dort beschäftigt, das Holz alle Stufen der Entwicklung vom rohen nassen Schliff bis zum feinsten Zigarettenpapier durchmachen zu lassen. Diese Industrie findet sich mit wenigen Ausnahmen (z. B. Sakrau bei Breslau 1000 Arbeiter) am niederschlesischen Gebirge entlang bis in die Lausitz, wo sie meist in der Wasserkraft der Gebirgsbäche eine natürliche Betriebskraft zur Verfügung hat. Aber auch die oberschlesischen Wälder (besonders an der oberen Malapanne) beherbergen derartige Werke; hier findet vielfach die Holzstoff- und Papperstellung im Nebenbetriebe statt. Manche Werke, wie die Koseler Zellulosefabrik beschäftigen mehr als 2000 Arbeiter. Ihre Produktion ist mehr als 10% der deutschen Produktion und an Zahl der beschäftigten Arbeiter (= 12% der deutschen Arbeiter), wie auch an Erzeugung steht Schlesien nur hinter Sachsen zurück; während aber Sachsen seinen ersten Platz durch ungeheure Holzimporte (rund 1 300 000 t) aufrecht erhält, ist Schlesien Selbstversorger. Die Lieferung des gewaltigen über den Eigenbedarf Schlesiens hinausgehenden Überschusses dieser Industrien (Papier, Pappe etc.) geht über ganz Deutschland, größtenteils auch in das Ausland. Damit wird Schlesiens Stellung in diesen Zweigen außerordentlich wichtig.

In innigstem Zusammenhang mit der Montan- und Schwerindustrie steht auch die *Stein-Industrie* in ihren verschiedenartigen Zweigen, Ziegeleien, Kalk- und Portlandzementfabriken, Steinbrüche für Bau- und Pflastersteine etc.

Der Oppelner Kreidemergel und der Muschelkalk von Gogolin-Goradsze, Groß-Strehlitz, Sakrau etc. in Oberschlesien liefern vorzüglichen Rohstoff zur Portlandzementfabrikation und zwar in schier unerschöpflichen Lagern; so hat sich die oberschlesische Zementindustrie zur dritten Stelle in Deutschland — hinter Hannover-Oldenburg und Westfalen — aufgeschwungen und setzt vor allem nach Niederschlesien, Brandenburg einschließlich Berlin und Sachsen, sonst aber auch nach Nord- und Ostdeutschland

ab, insgesamt 231 000 t, bei einem Eigenverbrauch von 119 000 t. Der Oderweg spielt eine ganz untergeordnete Rolle; seine geringe Leistungsfähigkeit wird von andern Gütern voll in Anspruch genommen.

Ebendaher (z. B. Naklo), aber auch aus Niederschlesien (Groß=Hartmannsdorf, Tschirnhaus etc.) stammt der Bau= und Düngekalk, den Nord= und Ostdeutschland nötig hat, rund 214 000 t, für deren Transport gleichfalls fast nur der Bahnweg in Betracht kommt; vor allem Pommern und Ostpreußen decken fast ihren ganzen Bedarf aus Schlesien. Für Sachsen und Brandenburg bedeutet er einen wesentlichen Zuschuß.

Für Bau= und Pflaster=usw.=steine kommt vor allem das niederschlesische Gebirge und seine Vorberge in Frage, die Sandsteinbrüche der Heuscheuer und des Glätzer Landes sowie der Löwenberger Mulde, die Marmorwerke von Kauffung, Kunzendorf, Seitenberg etc. und die Granitbrüche von Striegau, Strehlen=Rummelsberg, Jauer, Jannowitz=Fischbach etc., die Basaltbrüche des Bober=Katzbachgebirges bei Görlitz, Lauban, Goldberg, Greifenberg und am Annaberg in Oberschlesien, um nur einiges wenigens zu nennen. Auch bei Steinen tritt der Versand auf dem Wasserwege gegen den Bahnversand, der 90% des Transportes übernimmt, sehr zurück, wieder eine bezeichnende Illustration der ungünstigen Wirkung der meerfernen Lage Schlesiens.

Etwa 10% sind bearbeitete Platten und Gesteine, 90% dagegen Bau= und Bruchsteine. Hauptabnehmer für die große niederschlesische Produktion (2½ Mill. t) sind neben Schlesien selbst (über 1½ Mill. t) vor allem Berlin und Brandenburg, ferner Sachsen und Thüringen, für die die niederschlesischen Steine allerdings nur eine Zubuße ihres, besonders bei Sachsen gewaltigen Eigenbedarfs bedeuten. So steht Schlesien an vierter Stelle im deutschen Steingeschäft.

Nicht unerwähnt bleiben möchten die Hunderte von Ziegel= und Dachstein= Werken in allen Teilen Schlesiens, deren Produkte nicht nur den Bedarf der Provinzen decken, sondern zur Ausfuhr gelangen. Besonders wichtig werden diese Ziegeleien natürlich an den Stätten großer Bautätigkeit; so haben die meisten der großen oberschlesischen Industriewerke eigene Ziegeleien im Betriebe und rund um die großen Städte, vor allem Breslau, ragen die Schöte der Ziegelindustrie.

Wir können die Schwerindustrie nicht verlassen, ohne der Verwertung der Abfallprodukte gedacht zu haben; auch hier tritt ja das geographische Moment deutlich vor Augen, handelt es sich doch um Erzeugnisse der

natürlichen Ausstattung des Bodens — mindestens mittelbar — und die entstehenden Industrien sind zweifellos bodenständige. Zunächst und unmittelbar kommt das *Thomasmehl* in Betracht, gemahlene Eisenschlacke aus dem Verhüttungsprozeß, die als phosphorhaltiger Kunstdünger für die Landwirtschaft überaus wertvoll ist; die reiche Erzeugung der beiden schlesischen Kohlenreviere versorgt nicht nur Schlesien selbst mit diesem unentbehrlichen Düngemittel, sondern kann bedeutende Mengen auch an Sachsen, Brandenburg und Ostpreußen, aber auch Pommern und Westpreußen abgeben. So greifen Ernährung und Industrie hier in vorteilhaftester Weise ineinander, wie sonst in Deutschland nur noch in den Kaliegebieten und den dem Ruhrgebiet nahen Ackerbauprovinzen.

Die *Steinkohlenteer-Derivate* werden von chemischen Fabriken verarbeitet; der Rohstoff ist so wenig voluminös und von so geringem Gewicht, daß auch ein weiter Transport nicht ins Gewicht fällt; so ist die chemische Industrie und anschließend die Sprengstoffindustrie kaum an den Ort der Rohstoff-erzeugung gebunden. Wenn auch der reichlich anfallende Rohstoff Schlesien den Impuls zur Entwicklung einer bedeutenden chemischen Industrie gegeben hat, so ist sie doch vom wirtschaftsgeographischen Gesichtspunkt so wenig typisch für dies Land, wie etwa die Maschinenindustrie; andere Gesichtspunkte walten vor. Immerhin spielt Schlesien auch in dieser für Deutschland so überaus bedeutungsvollen Industrie eine wichtige Rolle.

Eine Anzahl chemischer Betriebe in und um Breslau (Goldschmieden 500 Arbeiter) machen die Hauptstadt zu einem Vorort dieser Industrie. Als Hauptwerk ragt die Ida- und Marienhütte in Saarau mit etwa 1300 Arbeitern hervor. Mit der chemischen Industrie verbunden ist die Zündholzindustrie, die vor allem um Habelschwerdt verbreitet ist.

Von Wichtigkeit für den Bergbau und den Hüttenbetrieb ist besonders die Sprengstoffindustrie, welche in Altberun, Kriewald, Pniowitz usw. die benötigte Sprengmunition herstellt. In loserem Zusammenhang hiermit sei auch die Güttler'sche Pulverfabrik in Maifritzdorf erwähnt.

Auch die elektrische Industrie ist gerade für die Industrie-Bezirke von eminenter Bedeutung. Sie hat in Oberschlesien ihren Sammelpunkt in der Elektrizitäts- und Gas=A.=G. mit ihren ober-schlesischen Kraftwerken Zaborze und Chorzow. Als Zentrum der Gasgewinnung gilt die ober-schlesische Gas-zentrale zu Bismarckhütte. Nachdem die ganze ober-schlesische Industrie

elektrifiziert ist (in Kraft, Licht und Transport), hat das elektrische Leitungsnetz Lebensbedeutung gewonnen. Ähnlich liegen die Verhältnisse im niederschlesischen Industriebezirk, das im wesentlichen von Waldenburg aus versorgt wird; auch die Stadt Breslau mit ihrem gewaltigen Elektrizitätswerk und das Elektrizitätswerk Schlesien A.=G. mit seinen Kraftwerken Tschechnitz und Wölke sei erwähnt.

Werfen wir einen Blick zurück. Wirtschaftsgeographisch ist die Schwerindustrie nicht nur Kohle und Eisen, sondern ein größerer Komplex, ich möchte geradezu sagen, ein Rhythmus ineinander arbeitender bodenständiger Industrien; je vollständiger die natürlichen Gegebenheiten der Ausstattung im Lande gegeben sind, desto unabhängiger steht er da, ja, es kann gradezu ein Hauptfaktor unzureichend vorhanden sein, — wie in Schlesien das Eisenerz — für den großen Industrieorganismus wird das durch die andern positiven Faktoren ausgeglichen. Es ist nur natürlich, daß diese Nebenindustrien der Schwerindustrie nicht nur Aushilfsindustrien sind, sondern daß sie, einmal durch die Schwerindustrie ins Leben gerufen, weit über deren Bedarf produzieren und Selbständigkeit erlangen — sehr zum Wohle der heimatlichen Wirtschaft.

Die alten Industrien.

Wir haben eingangs von der mittelalterlichen Industrie Schlesiens gesprochen und gesehen, daß sie aus den natürlichen Verhältnissen dieses Landes, aus seiner geographischen Lage und seiner großen Verkehrsbedeutung sich zu ihrer damaligen Blüte entwickelt hat. Verkehrslinien sind Blutbahnen; wenn sie einmal entwickelt sind, so werden sie auch bei einem Wechsel der Verkehrssysteme nicht völlig atrophieren, sondern immerhin ihre lokale Bedeutung behalten. Schlesien verlor im XVI. Jahrhundert seine Geltung im Weltverkehr, aber der Lokalverkehr mit der näheren Nachbarschaft blieb und so blieb auch die Industrie, soweit sie der Eigenversorgung und der Versorgung dieser Nachbarschaft diente. Damit blieben auch alle die alten Erfahrungen und Kenntnisse, sie wurden mehr oder weniger latent und lauerten gewissermaßen auf die Gelegenheit zu größerer Betätigung. Als diese Gelegenheit mit der Eisenbahn und dem erneuten Anschluß Schlesiens an den Weltverkehr kam, konnte die uralte Industrie neu erblühen und dem Außenbedarf entsprechend sich ausdehnen.

Wir sehen diesen Prozeß deutlich in der Tonwarenindustrie und den damit zusammenhängenden Erzeugungszweigen, Porzellan, Schamotte, Glaswaren usw. sich vollziehen. Die natürlichen Rohstoffe hat Schlesien in reicher Menge — in der Bunzlauer Gegend, im mittelschlesischen Sudetenvorlande, in den feuerfesten Tonen der Neuroder Gegend, im Glätzischen Gebirge und neuerdings auch in den Heidesanden der Lausitzer und niederschlesischen Heide. So hat Schlesien den ersten Platz in der *Glasindustrie*, und ein Viertel aller deutschen Glasarbeiter beschäftigt Schlesien; nur halb so viel hat das nächstwichtige Brandenburg. Dementsprechend ist auch die schlesische Ausfuhr an Glaswaren am größten in Deutschland — mit 75 000 t, von denen zwei Drittel nach Berlin und Sachsen gehen bzw. dem Auslandsexport dienen. Daß der Versand nicht noch größer ist, liegt daran, daß Schlesien etwa ein Drittel seiner Erzeugung selbst verbraucht; die Art der Fabrikate bringt es mit sich, daß es wiederum rund 23 000 t Glaswaren einführt.

Ihren wertvollsten Schatz besitzt die Glasindustrie in den Sanden von Hohenbocka, von wo aus fast alle schlesischen Glashütten sowie die sächsischen, märkischen und selbst die böhmischen Glasindustrieen versorgt werden. Während früher die Glasfabrikation des schlesischen Gebirges im Vordergrund stand, liegt heute ihr Schwerpunkt in der Lausitzer Heide und die alten Glashütten der Grafschaft Glatz und des Hirschberger Tales sind heute mehr zur Verfeinerung und zu Luxusartikeln übergegangen. Dabei beschäftigt die Oranien-Hütte bei Seitenberg etwa 500 Leute, die Werke der Josefinenhütte bei Schreiberhau, die noch die alte Holzfeuerung zum Teil beibehalten hat, etwa 400. Die Vororte der Glasindustrie in der Lausitz sind Weißwasser und Penzig, mit Betrieben, die zum Teil 1000—2000 und mehr Arbeiter beschäftigen.

Auch in der Produktion von *Tonwaren*, Steingut, Porzellan sowie Ton- und Zementröhren steht Schlesien an hoher Stelle und hat einen großen Versandüberschuß. In der Versorgung Deutschlands mit Ton=usw.=Röhren konkurriert es mit Thüringen, hinter den Rheinlanden, um den zweiten Platz; in der Belieferung mit Ton=usw.=Waren stehen ja Nordbayern, Thüringen und Sachsen an erster Stelle, dann aber folgen Brandenburg, Provinz Sachsen, Hessen-Nassau und Schlesien als zweite Gruppe; für die richtige Einschätzung der schlesischen Industrie aber muß man den gewaltigen Eigenverbrauch berücksichtigen. Durch den Abbau von wertvollem Tone und der darauf gegründeten Industrie ist Schlesien weit über seine Grenzen bekannt geworden.

So versorgt das deutsche Ton- und Steinzeugwerk von seinem Münsterberger Hauptwerk und den Lausitzer Nebenwerken aus die halbe Erde mit Steinzeugen. Weltbekannt sind die Erzeugnisse der Bunzlauer Tonwarenindustrie, die zum Teil noch im Handwerksbetrieb zahlreicher Töpfermeister, zum Teil auch im Großbetrieb die hauswirtschaftlichen Gefäße und darüber hinaus auch technische Artikel herstellt. Eng verknüpft ist die Industrie feuerfester Tone, welche in Schlesien in über 1 Dutzend Werken vertreten ist. Besonders bemerkenswert sind die Vereinigten Schamottfabriken von Saarau mit fast 1000 Arbeitern, die Neuroder Tonwerke usw. Die feinkeramische Industrie entnimmt ihren wichtigsten Rohstoff, das Kaolin, nicht mehr schlesischem Boden. Ihren Hauptsammelpunkt hat diese Industrie in der Schweidnitz=Striegau=Waldenburger Gegend (Altwasser, Waldenburg), sowie in der Lausitz (Tiefenfurt, Weißwasser).

In allen Zweigen der keramischen und Glasindustrie ist Niederschlesien der wesentliche Produzent, während die oberschlesische Industrie nur eine sehr bescheidene Rolle spielt und nicht annähernd imstande ist, den großen Eigenbedarf zu decken, also, wie in so vielen Punkten auf Niederschlesien angewiesen ist.

Ein eigenartiges Gesicht hat die deutsche *Bierbrauerei*, sie verleugnet ihr hohes Alter nicht; das weinlose Bayern und das weinarne Mitteldeutschland waren die mittelalterlichen Zentren. Schlesien als Land mittelalterlicher deutscher Hochkultur und mittelalterlicher Handelsblüte schloß sich dem an, auch Schlesien war und ist nicht Weinland; der Schlesier liebte einen guten Trunk und Schlesiens Lage als Grenzland deutscher Gewerbetätigkeit förderte die Bierausfuhr. Noch heutigen Tages schimmert dieses mittelalterliche Bild im gesamten deutschen Biergeschäft unverkennbar durch — Bayern in seiner überragenden Bedeutung auf der einen Seite, die Provinzen Sachsen und Hessen auf der andern. Dazu tritt aber ein ganz moderner Zug: die großen Menschenanhäufungen der Industriereviere und Groß-Berlins als Großkonsumenten, deren Bedarf Großindustrien erzeugt; Berlin und das Ruhrgebiet haben nächst Bayern den größten Bierversand Deutschlands. Der Durst der oberschlesischen Industriearbeiter wird zum größten Teil mit Breslauer Bier gelöscht — so wirkt der moderne Bedarf belebend auf das alte Gewerbe. Schlesien versorgt sich fast ganz selbst mit Bier, der Versand ist winzig, der Empfang (besonders aus Bayern) sehr unbedeutend;

aber als Brauzentrum steht Breslau hinter Nord- und Südbayern, Berlin und dem westfälischen Ruhrgebiet an fünfter Stelle. Vergrößert wird die Bedeutung Schlesiens durch einen lebhaften Malzversand.

Bekannte große Brauereien sind in Breslau: Haase und Kipke, in der Provinz die Orte Gorkau und Tichau.

Auch die bedeutende und mannigfaltige schlesische *Textilindustrie* beruht auf mittelalterlicher Basis; damals kamen die Tatsachen der natürlichen Ausstattung des Landes zur vollen Geltung, die zentrale Grenzlage und der lebhafte Handel entwickelten das Spinnerei- und Webereigewerbe. Leinen- und Wollweberei fanden die günstigsten natürlichen Bedingungen.

In der *Leinenindustrie* ist Schlesien noch heute führend und beschäftigt etwas über ein Drittel der Arbeiter Deutschlands; dem entspricht seine Erzeugung und Versorgung des übrigen Deutschlands. Ihre Hauptorte sind Landeshut und Freiburg, aber auch Neustadt in O.=S.; Flachsveredelungsanstalt Tschirne im Kreis Breslau. Daß natürlich nicht mehr der gesamte verarbeitete Flachs auf Schlesiens Boden gewonnen wird, sondern zu erheblichem Teil auch aus dem Ausland eingeführt, harmoniert nur mit der gesamten großen Entwicklung der Weltrohstoffherzeugung. Aus letztgenanntem Grunde auch ist die Wollweberei zurückgegangen.

Noch vor zwei Menschenaltern war Schlesien führend in der Erzeugung feiner *Wollen* und der Breslauer Wollmarkt hatte Weltbedeutung. Zwei Gründe waren es vor allem, die dem ein Ende setzten; einmal die notgedrungene Umstellung der deutschen Landwirtschaft von extensiverem zum intensivsten Betriebe und dem damit Hand in Hand gehende Rückgang der Schafzucht zum Besten der Haltung des wertvollen Schweines — die Zahl der Schafe sank von 1885 bis 1910 von 25 auf 5 Millionen, während sich diejenige der Schweine in umgekehrtem Verhältnis hob — zum andern die übermächtige Konkurrenz überseeischer Wollen. Anfangs hatte gerade Schlesien mit seinen feinen Merinoherden großen Vorteil von der in Übersee immer mehr anschwellenden Schafzucht, denn die hochedlen, durchgezüchteten Schafböcke Schlesiens erzielten außerordentlich hohe Preise, aber allmählich versiegte dies Geschäft, nachdem die Überseegebiete mit gutem Zuchtmaterial genügend versehen waren. Schlesien konnte nicht annähernd so billig produzieren wie Australien oder Argentinien und so wurde die Schafhaltung unrentabel und ging mit Riesenschritten zurück; noch 1873 hatte Schlesien über

2 Millionen Schafe, 1907 nurmehr $\frac{1}{4}$ Million. Während in Deutschland die Schafhaltung in diesem Zeitraum auf 31% zurückging, sank sie in Schlesien gar auf 13%. So ging denn auch schon vor dem Kriege der Breslauer Wollmarkt ein, gewissermaßen ein äußeres Zeichen des Ausscheidens der altberühmten schlesischen Konkurrenz. Aber auch heute noch ist die schlesische Wollweberei und Wollbereitung bedeutend, wenn auch fast nur eingeführte Wolle verarbeitet wird; nächst Sachsen, das weitaus an erster Stelle in Deutschland steht, verarbeiten Hannover, Brandenburg und Schlesien am meisten Wolle.

Ein neues Rohmaterial lieferte Amerika mit der *Baumwolle* und dieser fremde Faserstoff drängte langsam die bodenständigen Rohstoffe mehr und mehr zurück; einst war Baumwolle Luxusware und Leinen Massenartikel, heute ist es gerade umgekehrt.

Für die Einführung der Baumwollweberei war natürlich die alte Webe-tradition Schlesiens ein ungeheurer Vorteil und so siedelte sie sich in den alten Weberdörfern des Gebirges an; die alte Hand- und Hausweberei wurde mehr und mehr zurückgedrängt und ist jetzt nahezu verschwunden; Maschinenweberei und Fabrikarbeit ist an ihre Stelle getreten und die Baumwolle spielt neben dem Leinen eine außerordentlich wichtige Rolle. Dieser Teil der Baumwollweberei ist gewissermaßen eine Umstellung alter bodenständiger Industrie; aber daneben tritt die Baumwollweberei und -Spinnerei auch als bodenfremde Industrie auf, vor allem in den größeren Städten. Industrie braucht einmal Rohstoff, Arbeitskraft und Arbeitshände — auf der andern Seite aber Absatz und günstige Verkehrsmöglichkeiten. Letzteres bieten die größeren Städte, zudem auch intelligente Arbeitskräfte; so werden die großen Städte gern zu Stätten der Industrie, natürlich nicht all und jeder, sondern der hochwertigen Industrie. Und so hat sich auch die Baumwolltextilindustrie nicht nur in Schlesien, sondern allenthalben in Deutschland und der Welt gern in solchen Städten angesiedelt, wo Arbeitsenergie (auch Wasserkraft, Elektrizität) billig zu haben ist; denn der Rohstoff, die Baumwolle, muß doch angeführt werden.

In mehr als 200 größeren und kleineren Betrieben, von denen etwa 40 mehr als 500 Arbeiter beschäftigen, wird die Zurichterei des Rohstoffes und die Weiterverarbeitung von den ersten Anfängen bis zur Fertigstellung betrieben. Es lassen sich vier Hauptzentren der Textilindustrie unterscheiden: Neustadt in Oberschlesien (Fränkel), der Umkreis des Eulengebirges (Langenbielau, Reichenbach, Wüstegiersdorf), die Landeshut-Hirschberger Gegend und endlich der Umkreis von Lauban, Sagan, Görlitz.

Aus diesem Rahmen heraus fällt der Bezirk Neusalz=Grünberg (Gruschwitz) und Breslau (Schoeller). Seidenspinnerei und =weberei (Landeshut) ist sehr unbedeutend. Die Hausweberei ist fast ganz zum Erliegen gekommen.

Schlesien beschäftigt mit rund 100 000 Arbeitern über 9% der deutschen Textilarbeiter (bei einem Anteil von 7% an der deutschen Bevölkerung) und steht unter den preußischen Provinzen in der Textilindustrie an dritter Stelle, hinter Sachsen, Bayern. Bei der großen Exportbedeutung der deutschen Textilindustrie ist damit die Rolle Schlesiens deutlich.

Zu den alten Industrien kann man vielleicht wohl auch die Kürschnerei und Lederverarbeitung (Brieg, Görlitz) rechnen, erwachsen auf dem alten Boden des mittelalterlichen Pelz=usw.=Handels. Sie ist, unter moderner Einstellung, beträchtlich genug und in dem Spezialzweig der Schäftefabrikation steht Breslau an hoher Stelle und folgt direkt hinter Berlin.

Von den Zuckerfabriken und =Raffinerien (ca. 50), der Müllerei (30 Großbetriebe und fast 2000 Kleinbetriebe) und Mälzerei wurde bereits an anderer Stelle gesprochen; auch die Brennereien möchten nicht unerwähnt bleiben, sowie die Stärkefabriken, Kartoffelflockenfabriken und Korn= und Weinbrennereien; und bei der Autarkie Schlesiens hinsichtlich der Ernährung, die für Mittel= und Niederschlesien gar noch Abgabe eines gewissen Überschusses gestattet, nimmt es nicht wunder, daß sich eine umfangreiche Herstellung von Fleisch=, Gemüse= und Obstkonserven entwickelt hat, die in Preußen sogar mit an führender Stelle steht. Als Auswertung der selbsterzeugten Landesprodukte, wenn auch vielfach unter Einführung von Rohstoffzubeußen zur Produktionssteigerung, gehören alle diese Industriezweige zweifellos zu den bodenständigen. So manche allerdings sind moderne Schöpfungen.

Industrie fördert die Industrie und so hat die hohe, alte und bodenständige Blüte Schlesiens auch *bodenfremde Industrien* nach sich gezogen und zur Einwanderung veranlaßt — aus der Gunst der allgemeinen Wirtschaftslage und der neuen Möglichkeiten heraus; geschulte Arbeiter, Arbeitsenergie, Absatz und Verkehrsgunst lockten. Um nur einige Beispiele anzuführen, sind Maschinenbau und Metallverarbeitung, Waggonfabriken und zahlloses andere hierherzurechnen. Das Zentrum ist Breslau mit einem halben Hundert von Betrieben der Metallverarbeitung, darunter größere Unternehmungen, wie die Linke=Hofmann=Lauchhammer=Werke und spezielle Unternehmungen wie Archimedes, Kemna, Cäsar Wollheim usw. Weiter sind etwa 150 große

und mittlere Betriebe der Metallindustrie über die ganze Provinz verbreitet, vor allem auch in den größeren Städten wie Görlitz, Waldenburg, Altwasser, Liegnitz, Schweidnitz, Grünberg, Ratibor usw. Aber das wirtschaftsgeographische Interesse daran ist gering, so groß die wirtschaftliche Bedeutung auch sein mag.

Schlesiens jüngste Industrien.

Es leuchtet ein, daß damit das industrielle Bild Schlesiens keineswegs erschöpft ist — das würde auch viel zu weit führen —, aber die skizzierten Züge reichen doch aus, uns eine Vorstellung von dem Was? und Wie? und Warum? der schlesischen Industrie zu geben, zu zeigen, wie der Schlesier es in langen Jahrhunderten ausgezeichnet gelernt hat, die hohe Gunst der natürlichen Ausstattung seines Landes auszunutzen und seinem Heimatlande eine große Bedeutung weit über die engeren Grenzen hinaus zu geben.

Es ist das Bild einer ungeheuren rastlosen Entwicklung, eines unermesslichen und unermüdlichen Ineinandergreifens zahlloser Räder, eines gewaltigen Rhythmus, das wir vor uns sehen. Und die Entwicklung ist im Gange und treibt weiter und weiter.

Arbeitende Kraft ist die Seele neuen Schaffens; mit der Steinkohle und der Dampfmaschine ward dem Menschen ungeheure arbeitende Kraft gegeben und er hat sie eingestellt in den Kampf mit der Natur, mit ihr beginnt das Zeitalter der überragenden abendländischen Industrie. Aber die Steinkohle ist an enge Bezirke gebunden; ihre Kraft steht erst auf dem Umwege des Transportes dem Menschen zur freien Verfügung; und der Transport ist teuer, um so teurer, je weiter der Weg. So entwickelten sich die Industrieviere als mächtige, engbegrenzte Arbeitskonzentrationen. Je unabhängiger sich der Mensch von der geographischen Beschränkung der Energie machen kann, desto breiteres Feld öffnet sich der Industrie. Schon frühzeitig ward die lebendige *Kraft des fließenden Wassers* vom Menschen zum Betriebe von Mühlen, Sägewerken usw. benutzt, in bescheidenem Maße freilich. So hat Schlesien bereits gegen 700 Kleinbetriebe, die sich der Wasserkraft bedienen. Großzügig gelang es erst durch die Verwendung elektrischer Kraft und deren Fernleitung; nun kann das stärkste Gefälle voll ausgenutzt werden, ja, je stärker, desto höher die gewonnene Energie.

Ich nannte die Naturgrenzen Schlesiens, das mächtige Gebirge, die öde Heide, eingangs nicht Gebiete der Ungunst, sondern Gebiete starker Einseitigkeit; nun wird der Ausdruck für das Gebirge verständlich: das Gefälle der Gebirgsflüsse bietet latente Arbeitsenergie; es heißt nur, sie gewinnen. Man ist auf dem Wege dazu durch den Bau von Talsperren. Ausgegangen ist der Bau der gewaltigen Sperrmauern ja nicht von dem Gedanken der Krafterzeugung — nein, den oft katastrophalen Folgen der Hochwässer sollten sie durch Regelung des Ablaufes vorbeugen; aber aus den Schutzanlagen wurden zugleich Nutzenanlagen, indem man Elektrizitätswerke anschloß. Im Bobertal bei Mauer, im Weistritztal, dem ob seiner landschaftlichen Schönheit altberühmten Schlesiertal, im Queistal bei Marklissa sind derartige gewaltige Talsperren, welche die „weiße Kohle“, wie man die Wasserkraft wohl gern nennt, ausnützen. So ist es für Schlesien außerordentlich vorteilhaft, daß es am Gebirge guten Anteil hat; denn das erschließt ihm zu dem natürlichen Segen der Steinkohlenschätze neue Kraftquellen. Wie groß diese sind, ist schwer zu sagen; die Schätzungen weichen unendlich weit von einander ab. Man hat die nutzbaren Wasserkräfte Deutschlands auf $1\frac{1}{2}$ Millionen PS. geschätzt, aber auch auf 12 Millionen PS. Vielleicht kommt eine dritte Schätzung von 8 Millionen PS. der Wahrheit am nächsten. Danach hätte Bayern 3 Millionen PS., Preußen ebensoviel, während die restlichen 2 Millionen PS. sich auf das übrige Deutschland verteilen. Legt man diese Zahlen zugrunde, so darf man wohl Schlesiens Anteil auf rund $\frac{1}{3}$ des preußischen, also auf etwa 1 Million PS. gewinnbarer Kraft veranschlagen, ein gewaltiger Reichtum.

Aber noch in anderer Richtung ist das Gebirge für Schlesien von beträchtlichem Werte; wohl steht es landwirtschaftlich ungünstig da, wenn auch die Almweiden der Viehzucht zustatten kommen; des hohen Wertes der Hölzer und Steine ward bereits Erwähnung getan; die Gunst, die Schlesiens Textilindustrie aus dem Gebirge ward, ist uns bekannt; die Schönheit des Gebirges selbst ist es, sein Reichtum an bewährten Heilquellen, der dem Lande Ströme Goldes zuführt. Es ist fast eine geographische Ironie, daß die Talsperren alleweil grade die schönsten Partien des Gebirges sind, malerische, tief eingeschnittene Waldtäler; aber die Sudeten vom Iser- und Riesengebirge an bis zur Bischofskoppe sind an Schönheiten der Landschaft so reich, daß Sommers und Winters ungezählte Scharen von Fremden es aufsuchen; und die Bäder — von Flinsberg und Warmbrunn, von Salzbrunn bis Kudowa,

Reinerz und Langenau und Landeck, um nur einige der bekanntesten zu nennen — führen alljährlich Zehntausende Heilung Suchender von nah und fern ins Gebirge, daß man diese *Fremden- und Bäderindustrie* für Schlesiens Wirtschaft nicht gering anschlagen darf.

Und die Heide? Auch sie nannte ich trotz ihrer Öde und Menschenleerheit — gibt es doch hier Gebiete von Dutzenden, ja Hunderten von Quadratkilometern Größe, auf denen die Förster fast die einzigen Bewohner sind! — nicht ungünstig, sondern einseitig. Sicher ist das Holz wertvoll, aber Schlesien könnte es ohne Schaden entbehren. Wie steht es mit der öden Heide? — Durch den Schandspruch von Genf vom 20. Oktober 1921, den kürzlich der englische Ministerpräsident in feierlicher Rede als „Irrtum“ bezeichnen mußte, ward uns mit Ostoberschlesien etwa $\frac{4}{5}$ der oberschlesischen Großindustrie genommen, sind uns von 113 Milliarden t Steinkohlevorrat Oberschlesiens 106 Milliarden t geraubt worden, so daß uns nur 6—7 Milliarden t dieses wertvollen Kraftstoffes verblieben sind. Ein unermesslicher Verlust! Für Deutschland, für Schlesien. Nun gewinnen die *Braunkohlenfelder* der niederschlesischen und Lausitzer Heide eine Bedeutung, die wir früher kaum ahnten. Kraft ward Deutschland genommen; Kraft, heißt es für Deutschland, gewinnen!

Mit Macht geht es an die Arbeit; vor allem der westliche Zipfel Schlesiens ist reich an Braunkohle und die Förderung ist auf fast 6 Millionen t jährlich gestiegen bei einer Belegschaft von 9000 Arbeitern. Nur zum Teil wird die Kohle als Briketts usw. der Allgemeinheit zugeführt, zum Teil wird sie sofort in gewaltigen Elektrizitätswerken (Lauta-Werk, Tschöpelner Werke, Kohlfurt) in Kraft umgesetzt und nimmt teil, im Anschluß an das sächsische und märkische Leitungsnetz, an der großartigen Kraftversorgung Mitteldeutschlands, die sich bis Berlin, Magdeburg, Leipzig, ja bis Hof in Bayern erstreckt. So überspannt der elektrische Draht die natürliche Wirtschaftsgrenze.

Aber nicht nur die Braunkohle, auch der Quarzsand der Kiefernheide schafft neue Werte; die *Glashütten* der Heide in ihrer großen Zahl — über 60, in Weißwasser allein 11 Hütten mit 3000 Arbeitern, in Penzig 7 Hütten mit über 2000 Arbeitern — geben der niederschlesischen Glasindustrie ihre überragende Bedeutung. Für die chemische Industrie, zur Verschmelzung, ist die niederschlesische Braunkohle weniger geeignet.

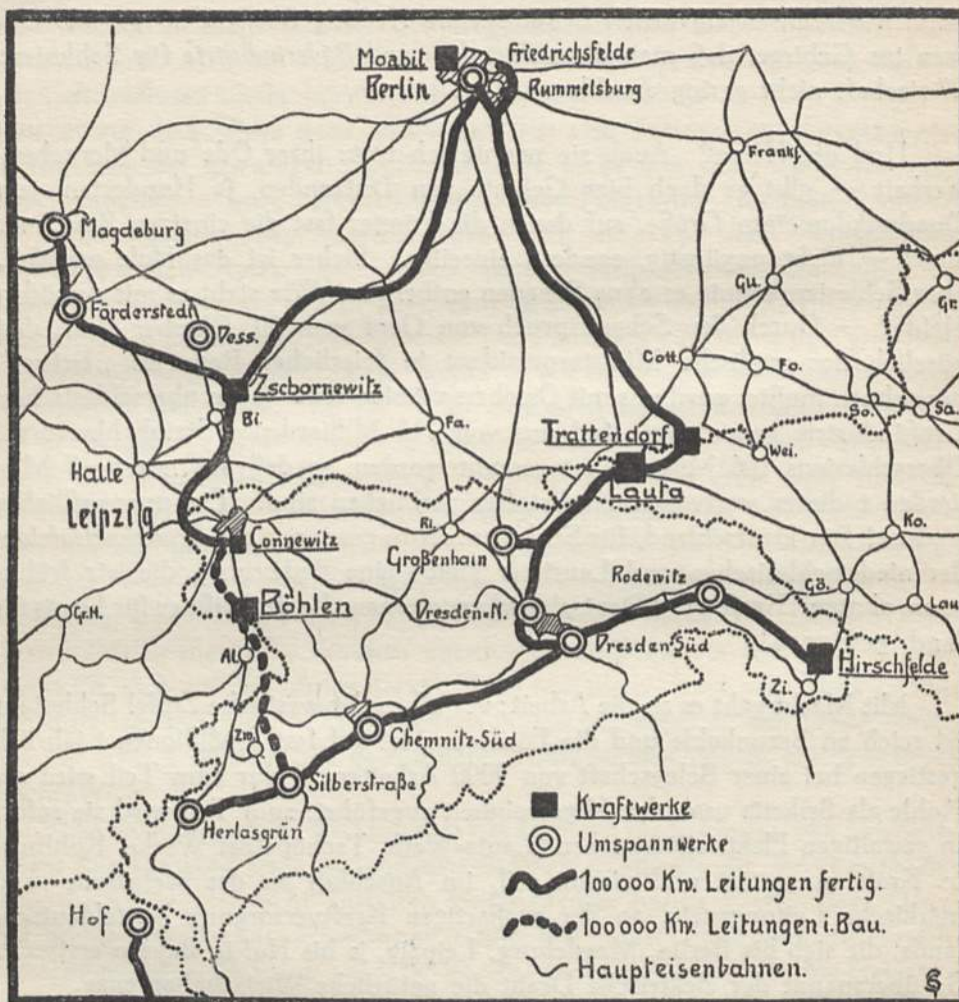


Abbildung 14.

**Das mitteldeutsche Kraftleitungsnetz
mit dem schlesischen Anschluß.**

(unter Benutzung einer Skizze von P. Barthel, Dresden
in „Deutsche Allgemeine Zeitung“ vom 29. August 1924.)

So nimmt Schlesien Anteil an dem neu sich bildenden mitteldeutschen Industriegebiet. Das Bild der Heide beginnt sich langsam zu ändern; wo früher in menschenleeren Wäldern nur der Schrei des Brunfthirsches dröhnte, da ragen heut hohe Schlote, der Wald lichtet sich und Scharen von Arbeitern halten ihren Einzug, Neuland intensiverer Wirtschaft eröffnend. Die uralte, menschenleere Grenzzone beginnt zu schwinden. Wie der oberschlesische Industriebezirk eine Kulturoase ist, in den Wald gerodet, noch heute rings von Wald umgeben, so beginnt langsam hier in den niederschlesisch=lausitzer Wäldern ein Industriebezirk sich neu zu bilden; Braunkohlen=Tagebaue größten Maßstabes unterbrechen die Kiefernwälder und verändern das gesamte Landschaftsbild, Werke wachsen wie Pilze aus der Erde — kraftvolle Kraftspender.

Überblick.

Versuchen wir ein kurzes zusammenfassendes Bild über Schlesiens Bedeutung zu gewinnen:

Schlesien, mit seiner Größe von 36 000 qkm, ist ein außerordentlich mannigfaltiges Land, aber diese Mannigfaltigkeit ist, wenn ich so sagen darf, organisch; eine große, langgedehnte, fruchtbare Ackerbauebene wird allseit von unfruchtbareren Waldgebieten umgeben und bildet somit zugleich das natürliche Ernährungszentrum; Schlesien als ganzes steht in der Ernährung auf eigenen Füßen, ja, kann von seiner Erzeugung noch — besonders Zucker — abgeben; wenn es Weizen einführt, so führt es dafür Mehl aus. Aber verwaltungstechnisch besteht Schlesien aus zwei Stücken, den jetzigen Provinzen Nieder= und Oberschlesien; in der Ernährung steht das waldreiche Oberschlesien mit seinem Industriebezirk erheblich ungünstiger und ist auf Niederschlesien stark angewiesen. So ist die Teilung ungünstig; das zeigt auch der Verkehr, denn es findet im nördlichen wie im südlichen Schlesien ein starker Austausch zwischen den Nachbarn über die Verwaltungsgrenze, nicht so aber innerhalb des Verwaltungsbezirks statt. (Vgl. S. 267)

Das Schwergewicht wirtschaftlicher Geltung liegt in dem großen ober= schlesischen und kleineren niederschlesischen Schwerindustriebezirk; der erstere, früher der „zweite Lungenflügel Deutschlands“, ist durch den Genfer Irrtum auf vier Fünftel des einstigen Wertes reduziert; aber trotzdem wird

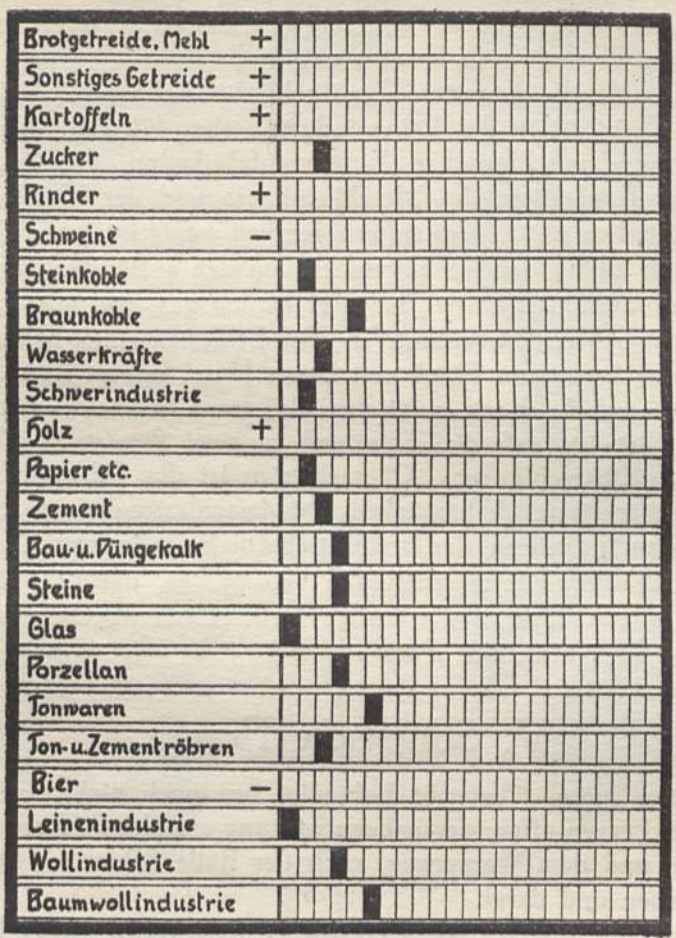
noch auf Jahre hinaus auch der geraubte Teil auf den Rest seine tonisierende Wirkung behalten, so daß die Bedeutung höher einzustellen ist, als dem zahlenmäßigen Verhältnis entsprechen würde. Lieferte Oberschlesien einst 23% der deutschen Steinkohle, so ist jetzt die Förderung auf 8% zurückgegangen*); dazu kommen 6% der niederschlesischen Produktion, so daß Schlesien mit 14% immer noch der zweite Lieferant Deutschlands ist. Ebenso steht die Eisenindustrie in Deutschland an zweiter Stelle. Die Rolle Schlesiens in der Schwerindustrie ist also nach wie vor überragend; allerdings ist das Absatzgebiet im wesentlichen der Osten Deutschlands, vielleicht gekennzeichnet durch eine Linie Leipzig—Berlin—Bromberg. Allerdings ist Schlesien zum größten Teil auf ausländische Erze angewiesen, für die der Oderweg gut und billig ist. Einen gewissen Ersatz für die geraubte Kohle bieten die Wasserkräfte des schlesischen Gebirges und sein beträchtlicher Anteil an den Braunkohlenfeldern der nördlichen Heide. So steht Schlesien hinsichtlich verfügbarer Arbeitsenergie auffallend günstig da; das ist vor allem auch für die weitere Entwicklung überaus wichtig, zur Einbringung des Verlustes.

Auch hinsichtlich der Hilfsindustrien der Schwerindustrie ist Schlesien sehr gut ausgestattet; es hat so viel Holz in seinen eigenen Wäldern, daß es, auch wenn man die Einfuhr von billigen Spezialhölzern aus dem nachbarlichen Ausland über die nahe Grenze berücksichtigt, letzten Endes doch einen Ausfuhrüberschuß hat. So ist es autark zu nennen. Auch die Verhüttungszuschläge hat es größtenteils selbst und Steine und Zement, so viel es braucht, ja, es kann große Mengen dem übrigen Deutschland liefern; Düngekalk und Thomasmehl produziert es im Überschuß und versorgt das östliche Deutschland. Die Folgeindustrien (Benzol, Ammoniak, Kohlenderivate) spielen eine beträchtliche Rolle; in der Papier- und Pappefabrikation steht Schlesien an zweiter Stelle, in der Glasfabrikation an erster Stelle in Deutschland, sowohl in Gesamtproduktion wie im Ausfuhrüberschuß; es überwiegt allerdings weitaus die niederschlesische Industrie. Mit Ton- und Zementröhren, Tonwaren, Porzellan ist Oberschlesien so gut wie ganz von Niederschlesien abhängig, das außerdem noch große Mengen ausführt und so an hoher Stelle im deutschen Wirtschaftsleben steht. Schlesien trinkt fast

*) Neuerdings ist sie dabei, sich durch Intensierung des Abbaues zu verdoppeln; die Förderung der letzten Monate betrug etwa je 1 Mill. t — das bedeutet 12 Mill. t jährlich!

Page 6 of 36 1/2

1913/36?



*1)
4)
7)
8)
9)
2)
5)
10)
6)
3)*

Polen...

Abbildung 15.

Schlesiens Stellung in der deutschen Wirtschaft.

Die schwarz ausgefüllten Felder bezeichnen den Platz, den Schlesien hinsichtlich seiner Ausfuhr unter den jeweiligen Industrien usw. der 23 deutschen Wirtschaftsbezirke einnimmt.

Ein + Zeichen bedeutet Selbstversorgung mit kleinem Überschuß, ein - Zeichen Selbstversorgung mit kleinem Defizit.

Das Diagramm zeigt die auffallend starke Autarkie Schlesiens.

ausschließlich eigenes Bier und Breslau nimmt innerhalb Deutschlands als Bierlieferant die fünfte Stelle ein; sein Bier wird allerdings fast restlos in Nieder- und vor allem Oberschlesien konsumiert.

In Deutschlands gesamter Textilindustrie behauptet Niederschlesien den fünften Platz, ist in der Leinenindustrie aber führend. Gedenken wir der Bedeutung der schlesischen Konservenfabrikation, der Lederindustrie, der Breslauer Konfektion, des Maschinenbaues und der Metallverarbeitung usw. usw., so sehen wir, daß es außerordentlich wenig ist, was Schlesien ganz oder auch nur fühlbar fehlte; abgesehen von den ausländischen Rohstoffen, wie Mais, Baumwolle, Öle usw., ist es eigentlich nur Kali und Erze. Selbst Tabak wird in Schlesien angebaut. So hat Schlesien einen hohen Grad von Autarkie und kein anderes Stück von Deutschland kommt ihm darin gleich.

Ein Blick auf die Karte zeigt uns, daß ganz Schlesien ein natürliches Wirtschaftsgebiet ist, daß die Trennung in zwei Provinzen fehlerhaft ist, zu Ungunsten Oberschlesiens. Oberschlesien ist der Schwerindustriebezirk in voller Einseitigkeit und Abhängigkeit. Niederschlesien dagegen das gesegnete Land der vielen Industrien, das landwirtschaftlich wie industriell das einseitig reiche Oberschlesien mit zu versorgen vermag, ja darüber hinaus noch wesentliche Überschüsse an das übrige Deutschland abgeben kann; es ist wirklich auch heut noch ein „Peru“.

V. Schlesische Fragen.

Aber diese kurze Übersicht befriedigt uns noch nicht recht; sie läßt noch vielerlei Fragen offen, deren Beantwortung erst das Bild recht rundet — nach Breslau und dem Wasserweg, nach der Rolle Schlesiens im deutschen Wirtschaftsleben und dergl.

Zunächst der **Wasserweg der Oder**. Mehrfach wurde betont, daß er für den Verkehr bei diesem und jenem Zweige belanglos wäre. Was leistet der Wasserweg?

Im Gegensatz zum Rhein, der als großer Alpenfluß in deutsches Land tritt und dauernd vom abschmelzenden Gletscherwasser gespeist wird, also ständig über Wasser verfügt, ist die Oder ein Fluß des deutschen Mittelgebirges; sie entspringt in den schlesischen Gebirgsrändern und strömt aus vielen kleinen Flößchen allmählich zum Oderstrom zusammen. So ist einmal die oberschlesische Oder herzlich klein, zum andern ist die Wasserführung

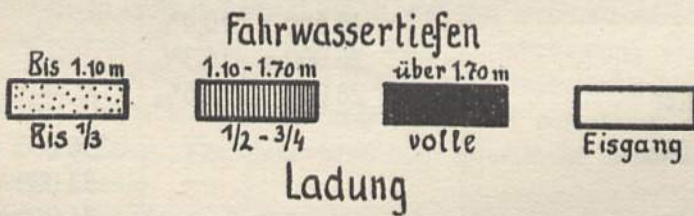
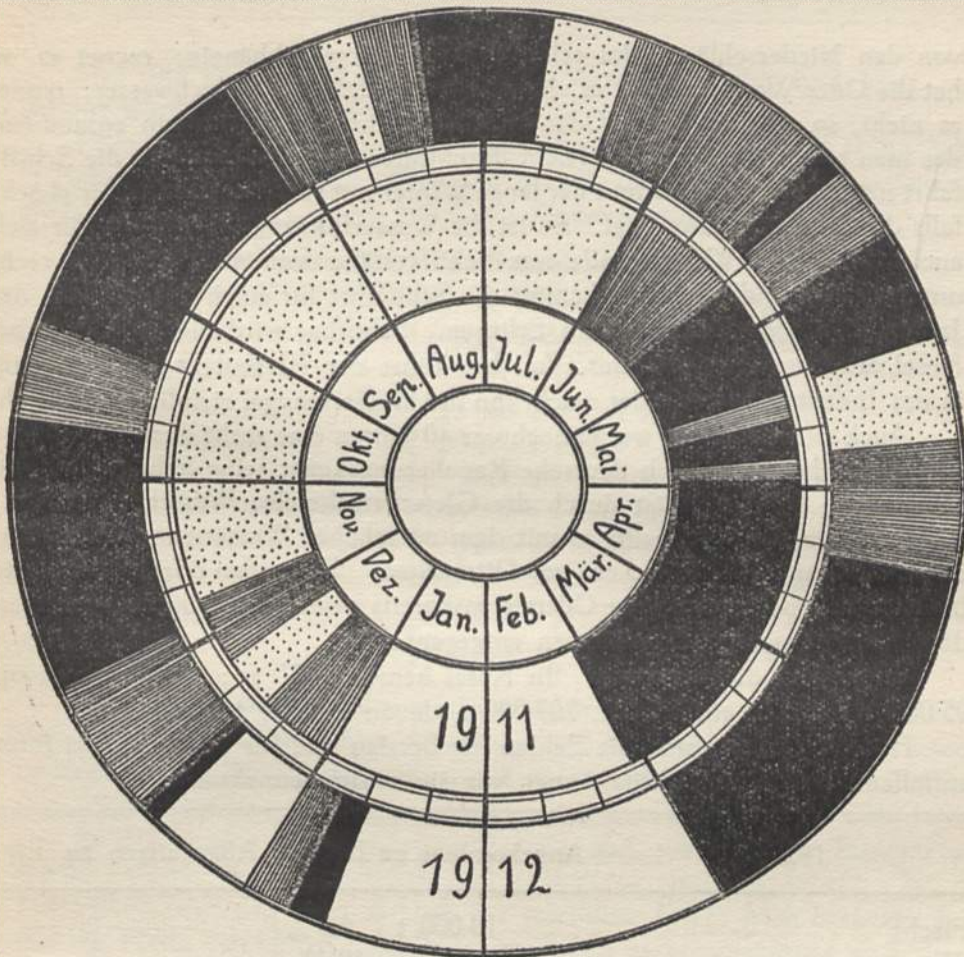


Abbildung 16.

**Schiffahrtsdauer und Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe
auf der oberen Oder (1911 und 1912)**

(nach E. Breitkopf, Die Oder als Verkehrsstraße. Ungedruckte Dissertation. Breslau 1921).

von den Niederschlägen des schlesischen Gebirges abhängig; regnet es, so hat die Oder Wasser, regnet es viel, sogar oft gefährliches Hochwasser; regnet es nicht, so schrumpft die Oder zu einem schmalen Wasserlein zusammen, das man selbst in Breslau oft leicht durchwaten kann. Dann ruht die Schifffahrt natürlich. Dazu kommt der lange Winter mit seiner Eisdecke, der gleichfalls die Schifffahrt lahm legt. So ist die Wasserführung, die an und für sich auch bei hohem Wasserstande nur Schiffsgefäße von 400 t zuläßt, recht unzuverlässig und oft genug kommt die Schifffahrt für einen großen Teil des Jahres ganz oder fast ganz zum Erliegen. Schiffbar wird die Oder erst bei Kosel, etwas unterhalb Ratibor. Von hier führt der Klodnitzkanal 70 km lang in das Industrieviertel; leider macht ihn der Wassermangel ziemlich illusorisch.

Auch der Oberrhein war ja noch vor 40 Jahren eine recht dürftige Wasserstraße und hat erst durch deutsche Regulierungskunst seine hohe Bedeutung bekommen; aber dort ist durch die Gletscherschmelze Wasser vorhanden; bei der Oder hingegen heißt es mit dem natürlichen Wassermangel kämpfen, daher der Plan des Staubeckens von Ottmachau. Wenn man überlegt, was die bisherigen Arbeiten aus dem Oderstrom bereits gemacht haben, so kann man dem neuen Projekt mit Vertrauen entgegensehen.

Was leistet der Oderweg? In Kosel kamen 1921 an: 99 000 t, davon 95 000 t Erze; es gingen ab: 707 000 t, davon 688 000 t Steinkohle.

Höchst lehrreich sind die Zahlen für Breslau und für Malsch; bei ihrer auffallenden Gleichartigkeit können wir sie zusammennehmen:

1921	Angekommen zu Berg*)		Abgegangen zu Tal	
Fische	10 000 t	6,3%	—	—
Weizen	79 000 t	49,4%	—	—
Roggen	16 500 t	10,4%	—	—
Mais	26 000 t	16,3%	—	—
Sonstige Güter	28 000 t	17,6%	—	—
Steinkohle, Koks	—	—	230 000 t	77%
Zucker	—	—	34 000 t	11%
Sonstige Güter	—	—	36 000 t	12%

*) Der Verkehr aus Oberschlesien bis Breslau und Malsch ist höchst unbedeutend und beträgt 36 000 t, davon 34 000 t Steinkohle.

Das Bild ist überaus klar: angeführt werden Getreide und Mais, ausgeführt werden Steinkohle und Zucker.

Etwas anders gestalteten sich die Verhältnisse vor dem Kriege (1911—13): in Kosel kamen an 844 000 t Erze und Metalle (89% des Gesamtempfanges), gingen ab 1 875 000 t Kohle (94% des Gesamtversandes).

Für Breslau war das Bild folgendermaßen:

Durchschnitt 1911/13	Angekommen zu Berg		Abgegangen zu Tal	
Getreide	19 000 t	4 %	92 000 t	11 %
Mehl, Mühlenfabrikate . . .	33 000 t	7 %	35 000 t	4½ %
Zucker	5 000 t	1 %	119 000 t	14 %
Düngemittel (Chilesalpeter) .	104 000 t	23 %	—	—
Holz	9 000 t	2 %	8 000 t	1 %
Kohle	—	—	473 000 t	56 %
Eisen und Metalle	80 000 t	18 %	28 000 t	3½ %
Sonstige Güter	205 000 t	45 %	89 000 t	10 %

Das Bild ist wesentlich ausgeglichener, speziell was die Anfuhr und die Gesamtleistung betrifft. Aber immerhin wird mehr als das Doppelte, sowohl in Kosel wie in Breslau, abtransportiert als angeführt. Die Art der Güter ist wesentlich dieselbe.

Es drängt sich ohne weiteres die Frage auf, warum diese Eintönigkeit, warum werden nicht mannigfaltigere Güter an- und abgeführt? Ist die Mangelhaftigkeit der Oder wirklich der schuldige Teil? Man brauchte doch nur die Flotte vermehren, um die guten Zeiten besser ausnützen zu können; es muß doch einen inneren Grund haben, daß das nicht geschieht. Zweifellos ist es abschreckend für den Schiffer, wenn er wochenlang ohne Verdienst stilliegen muß. Das Verderben von Waren kann auch nicht der Grund sein; denn zahllose Waren sind dem Verderben nicht ausgesetzt, wie Pflaster-, Bau- und Bruchsteine, Tonwaren usw. oder aber nicht mehr ausgesetzt, als Getreide und Zucker.

Ich glaube, der Grund liegt in der starken Autarkie Schlesiens begründet: sein Defizit ist gering, während der abzuführende Überschufß an Gütern vielerlei Art sehr bedeutend ist; so kann zwar der Schiffer, der Güter nach Schlesien führt, mit Sicherheit auf Rückfracht rechnen, nicht aber der Schiffer,

der schlesische Güter stromab bringt. Zweifellos hätte Schlesien ein sehr starkes Interesse daran, so viel Massengüter als möglich auf dem Wasserwege billig zu versenden; aber die Billigkeit leidet unter dem Mangel an Rückfracht. Es ist doch an und für sich schon eine merkwürdige Tatsache, daß Schlesien, das seinen Weizenbedarf beinah vollständig aus eigener Erzeugung decken kann, noch 79 000 t Weizen auf dem Wasserwege einführt und 70 000 t Mehl auf dem Bahnweg versendet; es liegt der Gedanke nahe, daß hier eine geschickte Konstellationsausnutzung seitens des Müllergewerbes vorliegt, nicht ein innerer Bedarf. Das zeigen auch die Vorkriegszahlen.

Da liegen die Verhältnisse am Rhein ganz anders. Schlesien hat nur den einen Pendelverkehr auf der Oder, der Rhein hingegen hat einen gewaltigen Austausch von Basel bis zur Mündung zu betätigen und an seinen Ufern liegen Produktions- und Konsumtionsgebiete nebeneinander; so ist für jede Fahrt stromauf oder stromab lohnende Rückfracht sicher. Damit ist für den Schiffer ein ganz anderer Anreiz gegeben, als bei den mageren Bergfahrten auf der Oder. Wir können ja ohne weiteres ausrechnen, daß für Kosel sechs Siebentel des stromab gehenden Frachtraumes leer ankommt (im Jahre 1920 war es etwa die Hälfte); für Breslau, Maltsch usw. gilt ähnliches. Um die Oderschiffahrt für Schlesien zu heben, müßte der Bedarf Schlesiens gehoben werden. Es ist also zweifellos nicht nur die Mangelhaftigkeit der Wasserstraße an dem geringen Schiffsverkehrsverkehr schuld, sondern auch die geographische Lage Schlesiens und speziell des oberschlesischen Industriegebietes im äußersten Winkel der norddeutschen Tiefebene sowie — so eigenartig das klingen mag — die überaus günstige natürliche Ausstattung Schlesiens, also rein geographische Gründe. So braucht sich Schlesien der Mangelhaftigkeit der Oder nicht zu ärgern; gut, daß sie da ist — für den Erztransport.

Es liegt nahe, ähnliche Gedanken auf den Eisenbahnverkehr auszudehnen. Schlesiens Versand nach dem außerschlesischen Deutschland betrug 1922 rund 13 Millionen t, sein Empfang aber nur 5 Millionen t. Wieviel Tausende von Leerzügen müssen gekommen sein, nur zwecks Abtransport der schlesischen Überproduktion?! Eine deutliche Illustration der Ungunst der Lage Schlesiens, der Sackgassenlage — das schlesische Verkehrsproblem!

Auf rund 18 Millionen t Versand und Empfang der Bahn kommen nur 1,3 Millionen t Versand und Empfang auf dem Wasserwege, d. h. $6\frac{3}{4}\%$ des Gesamtverkehrs. Beim Ruhrrevier ist dasselbe Verhältnis etwa ein Viertel des Gesamtverkehrs!

Wie ist die **Stellung Breslaus** zu Schlesien? Prüfen wir zunächst den Verkehr. Der Empfang zu Bahn und Wasser betrug etwa 2 Millionen t, davon 1,4 Millionen aus Schlesien, der Versand rund 1 Million t, davon zwei Drittel nach Schlesien. Damit ist die enge Beziehung Breslaus zu Schlesien gegeben, zumal, wenn man bedenkt, daß von dem Versand über Schlesiens Grenzen ein Viertel aus Kohle und Nutzholz, also schlesischen Erzeugnissen, besteht, die nur weitergegeben werden; dazu kommt noch Papier, Mehl usw. Auch beim Empfang sind viele Durchgangsgüter, z. B. Weizen, Mais, Eisenbruch usw. Damit ist Breslaus Mittlerrolle für Schlesien gekennzeichnet. Aber weiter: Breslau mit seinen 560 000 Einwohnern ist eine gewaltige Menschenanhäufung, die Nahrungsmittel kaum produziert; so lebt sie fast ganz von Schlesien. Dagegen spielt Breslau industriell eine große Rolle. Der Maschinenbau steht in hoher Blüte, wie überhaupt die Verarbeitung von Eisen und Stahl, und zwar nicht nur auf Grund schlesischer Belieferung mit dem Rohmaterial; ein beträchtlicher Teil kommt von auswärts. So versendet denn Breslau auch Stahlwaren, Kessel, Eisenbahnmaterial usw. in größeren Quantitäten über Schlesien hinaus, während allerdings die Hauptmenge in Schlesien bleibt. Sachsen, Berlin und Brandenburg sind auch hier die Hauptabnehmer. Von Breslaus Konfektion und Lederindustrie ward bereits gesprochen, ebenso seiner Rolle als Hauptbierlieferant Schlesiens gedacht. Kurz, wo man hinschaut, tritt uns Breslau als schlesische Zentrale, als typische Provinzhauptstadt, entgegen. Daß es auch im geistigen Leben so ist, Breslau das geistige Haupt Schlesiens, sei nur nebenbei erwähnt. Die geschichtliche Entwicklung mit Breslaus mittelalterlicher Kulturhochblüte — aber auch die geographische Lage — mögen schuld daran sein. Zweifellos war es aber ein Fehler der letzten Menschenalter, daß von der Regierung nicht mehr getan wurde, Breslau zum geistigen Zentrum, zur Hauptstadt des gesamten Osten Deutschlands zu machen. Der deutsche Osten hätte unendlich viel dadurch gewonnen! Bei der großen Rolle, die Schlesien und damit auch Breslau wirtschaftlich für Ostdeutschland hat, wäre es ein leichtes gewesen.

Wir haben Schlesiens große Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben kennengelernt und möchten noch ein wenig auf seine **speziellere Rolle** eingehen.

Blicken wir auf die kleine Tabelle auf Seite 267 über den Versand landwirtschaftlicher Produkte, so sehen wir, daß der Überschuß Schlesiens nach Sachsen, Berlin und Brandenburg im wesentlichen geht, nur Mehl auch nach

Süddeutschland. Ganz ähnlich ist das Bild für den Absatz von Steinkohle und der Produkte der Eisenindustrie; Sachsen, Brandenburg und Berlin, dazu der deutsche Nordosten sind die Hauptabnehmer; kleinere Mengen gehen nach Süddeutschland, vor allem Bayern. Dazu tritt das nahe Ausland. Das gleiche gilt für Schlesiens Überschuf an Kunstdünger und Düngekalk; ein wenig verschoben sich die Verhältnisse für das Holz. Schlesien zieht gewaltige Quantitäten von Grubenholz, Zellulose- und Brennholz aus der Mark, aus Pommern und dem nahen Ausland an sich, um seinerseits Sachsen, die Mark, aber auch den holzärmeren Nordwesten Deutschlands, ja selbst das Ruhrrevier mit Nutzhölzern zu beliefern. Die Steinindustrie findet ihr wichtigstes Belieferungsfeld in der Mark, Berlin und Pommern; Sachsen hat Steine genug; dagegen bezieht Südbayern viel aus Schlesien, auch die Czechei. Der oberschlesische Zement ist wieder mehr auf den engeren Kreis, Sachsen, die Mark und die Grenzmark beschränkt. Für die Braunkohle ist starke Belieferung Sachsens und reger Austausch mit der Mark charakteristisch, hervorgehend aus der engen Verknüpfung von Braunkohle und Elektrizitätswerken, welche ihre Kohle natürlich aus nächster Nähe beziehen, ohne Rücksicht auf Verwaltungsgrenzen. Anders gestalten sich die Absatzverhältnisse natürlich bei den Artikeln, in denen Schlesien überragende Bedeutung hat oder aber Spezialartikel liefert, also in Papier und Pappe, Glas, Tonwaren, Porzellan usw. Auch hier macht sich ja eine Bevorzugung des östlichen Marktes, Sachsen, Berlin, der Mark, auch der Ostseeprovinzen bemerkbar; daneben aber geht die Belieferung in kleinerem Maße ziemlich regelmäßig über ganz Deutschland und ansehnliche Quantitäten kommen zum Auslandsexport, vor allem über Hamburg und Stettin. Auch für die Erzeugnisse der Textilindustrie ist das Bild ähnlich.

Überraschend ähnlich gestaltet sich das Bild der *Einfuhr nach* Schlesien; aus der nächsten Nachbarschaft zieht Schlesien an, was es braucht; so besteht ein enger Austausch mit Sachsen, der Mark, auch Berlin, wobei allerdings Schlesien der überwiegend Gebende ist.

So ist die Rolle Schlesiens klar: es ist der Versorger des Südostens, in erster Linie Sachsens und der angrenzenden, armen Mark Brandenburg. Für Berlin bedeutet die schlesische Belieferung natürlich nur einen kleinen Zuschuf; die Nordost-Provinzen Ostpreußen und Pommern stehen mit Schlesien nur in partiellem Tausch- und Absatzverhältnis. Der Schwerpunkt des Abflusses des schlesischen Überschusses ist der Südosten; für ihn aber ist Schlesien lebensnotwendig.

VI. Vom Deutschen Wirtschaftsbild.*)

Volle Deutlichkeit gewinnt Schlesiens Rolle erst, wenn wir einen Blick auf das übrige Deutschland werfen. Da springen uns einige charakteristische Züge ins Auge: Deutschland hat zwei große Industrieviere, Gebiete intensivster Industrie auf kleinem Raum mit ungeheuer dichter Besiedlung (2000 und mehr Menschen pro Quadratkilometer!), das Ruhrgebiet und Oberschlesien; sie teilen sich in die Kohlen- und schwerindustrielle Versorgung Deutschlands — den Großteil übernimmt das Ruhrrevier; Schlesien fällt der Südosten zu, nach dem Krieg auch der Osten (früher machte hier die billige englische Kohle scharfe Konkurrenz). Diese Menschenanhäufungen produzieren einseitig und haben gewaltigen Bedarf an tausenderlei Sachen, mit Brot und Fleisch angefangen. So ziehen sie die Überschüsse der näheren und weiteren Umgebung an — da meldet sich ein Konkurrent, Berlin mit seinen fast 4 Millionen Einwohnern, auch kleinräumig und engst besiedelt. Das Ruhrrevier ist auf die westdeutschen Überschüsse gestellt, so absorbiert Berlin die ostdeutschen — und Oberschlesien bleibt auf den Südosten angewiesen; glücklich, daß Niederschlesien zur Genüge abgeben kann. Denn das benachbarte Sachsen ist gleichfalls Konsument. Im Verhältnis zum Ruhrgebiet und Oberschlesien ist es ein sekundäres und weiträumiges Industrie- und Bevölkerungszentrum; auch gegenüber Berlin ist es bei ähnlicher Menschenzahl weiträumig. Industriell von hoher Produktionskraft hat es andererseits recht ansehnlichen Bedarf zu decken — natürlich möglichst aus der Nachbarschaft, auch aus Niederschlesien. So wird Oberschlesien weiter eingeengt.

In der Versorgung mit Brotgetreide, vor allem Weizen, ist Deutschland aus seiner natürlichen Ausstattung heraus recht mager gestellt; der klimatisch bevorzugte Westen und Südwesten ist größtenteils gebirgig,

*) Hier sei auf einige interessante neuere Aufsätze hingewiesen: H. Baumann, Energiewirtschaft auf der Braunkohle Mitteldeutschlands (Technisch-wirtschaftliche Bücherei, Heft 2, Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin, Erscheinungsjahr wohl 1921) — ders., Kraftquellen und Verkehr als bestimmende Faktoren für deutsche Wirtschaftsgebiete (ebendort Heft 24, wohl 1922) — G. Aubin, Entwicklung und Bedeutung der mitteldeutschen Industrie. Ein Vortrag. (Beiträge zur mitteldeutschen Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftskunde. Herausgegeben v. G. Aubin. Heft 1. Halberstadt 1924.)

Es sei auch auf das soeben erschienene Büchlein von E. Scheu=Leipzig, Deutschlands wirtschaftsgeographische Harmonie (Verlag Ferd. Hirt in Breslau, 1924) aufmerksam gemacht.

so daß weite Flächen für anspruchsvollen Getreidebau ausfallen; so hat Süddeutschland ein Getreidedefizit. Der Norden und Nordosten ist klimatisch minder günstig, so hat auch er kaum einen Überschuß an Weizen, nachdem Posen uns genommen ist. Es bleiben zwei Weizengebiete in Deutschland, das große mitteldeutsche Gebiet von Hannover, Provinz Sachsen und Teile von Thüringen sowie die schlesische Ackerbauebene. Beide sind Weizen- und Rübenproduzenten. Hannover und Provinz Sachsen liegen außerordentlich günstig, zwischen dem Ruhrrevier und Berlin, den beiden Großkonsumenten. So bleibt Schlesien für den oberschlesischen Industriebezirk und den Freistaat Sachsen, eine glückliche Verteilung. Beide Weizenkammern sind gut gestellt, indem das mitteldeutsche Gebiet Kalidünger, das schlesische Phosphordünger in der im Industriebezirk anfallenden Thomasschlacke in reicher Menge hat; Stickstoffdünger liefern die nahen Stickstoffwerke. So liegen Produzenten und Konsumenten von Brotgetreide und Zucker denkbarst günstig zueinander. Aber der deutsche Weizen reicht nicht; starker Import ist nötig. Vor dem Kriege war es 30%, jetzt ist der Import durch den Verlust fruchtbarer Böden im Osten und durch den Rückgang der Ernte auf etwa 45% gestiegen. Auf dem Rheinwege vor allem vollzieht sich die Einfuhr — nach dem Ruhrgebiet, für das der mitteldeutsche Anteil nicht ausreicht, und nach Süddeutschland. Auch Schlesien benutzt den billigen Oderweg zur Einfuhr von Auslandweizen; natürlich hat auch Berlin großen Bedarf.

Die Nord- und Ostseeprovinzen erhalten ihre Physiognomie größtenteils durch den starken Kartoffelanbau und die darauf gegründete Schweinezucht; der gewaltige Überschuß geht nach der Ruhr und Berlin. Schlesien versorgt sich selbst. Auch das Holz der genannten Provinzen wandert meist denselben Weg; auch hier ist Schlesien so gut wie selbständig.

So zeigen sich uns aus der großen Harmonie des deutschen Wirtschaftslebens zahlreiche Züge, die die eigenartige Rolle Schlesiens in ein helles Licht setzen und seine bemerkenswerte Selbständigkeit hervorheben.

Die Zentren pulsierenden Wirtschaftslebens sind die großen Kohlengebiete; der schwarze Diamant liefert die große Arbeitsenergie als die unmißbare Grundlage aller weiterschaffenden Arbeit. So konzentriert sich das gewaltigste Leben um die Kohle. So günstig Deutschland dasteht mit seinen ungeheuren Kohlenvorräten, der unheilvolle Krieg hat gelehrt, daß eine Ungunst in das herrliche Patengeschenk der Natur mit eingebunden war, eine Ungunst von fast katastrophaler Wirkung: sämtliche

Steinkohlegebiete liegen an den Grenzrändern Deutschlands, feindbedroht. Das Saargebiet ward schon, wenn auch nur auf 15 Jahre, unserm Einfluß entzogen; von Oberschlesien sind uns vier Fünftel geraubt. Wie arg bedroht das Ruhrgebiet von wälscher Habsucht ist, haben die letzten Jahre gezeigt. Und auch die Waldenburger und die sächsische Kohle liegen nahe feindlicher Grenze. So leben wir, die Schlagadern unserer Wirtschaft feindlichem Zupacken ausgesetzt.

Eine Reaktion beginnt sich zu zeigen. Der Kernpunkt der Industrie ist die Energiequelle. Bisher war es die Steinkohle; es heißt Ersatz suchen. Er findet sich in der „weißen Kohle“, der Wasserkraft. Bayern durch seinen Anteil am Alpengebirge begünstigt, ist am Werke, sich neue Grundlagen der Industrie und Kraftversorgung zu schaffen; auch Schlesien hat reichlich Wasserkraft zu seiner Verfügung und dem übrigen Deutschland, soweit es am Mittelgebirge teil hat, fehlt sie nicht und der Ausbau schreitet vor. Von viel höherer Bedeutung aber ist für Mitteldeutschland die Braunkohle, die im Freistaat Sachsen und den Provinzen Sachsen, Brandenburg und Niederschlesien in gewaltigen Feldern auftritt. (Die linksrheinische Braunkohle liegt ja auch feindnah.)

Einen Ausdruck der hohen Bedeutung, die Wasserkraft und Braunkohle bereits gewonnen haben, gibt die Tatsache, daß bereits 1919 in Deutschland die Braunkohle mit 38% und die Wasserkraft mit 10% an der Elektrizitätsgewinnung beteiligt war; seither hat der Anteil beider durch den rasch sich steigernden Ausbau erheblich zugenommen. Das bedeutet eine gewaltige Entlastung der Steinkohle.

Deutschlands Gesamtkohlenförderung war:

	Steinkohle	Braunkohle	davon Schlesien
1890	70 Mill. t	10 Mill. t	0,5 Mill. t
1913	190 " "	87 " "	2 " "
1920	131 " "	112 " "	4,7 " "
1922	130 " "	137 " "	6 " "

Man rechnet, daß 3,14 t Braunkohle = 1 t Steinkohle ist. Da die Braunkohle nicht nur zu Heizzwecken (als Rohbraunkohle, Brikett) verwertbar ist,

sondern im Schwel- und Generatorverfahren auch Brenngas, Teer und Ole, Paraffin und weitere Derivate liefert, bildet sie auch den Ausgangspunkt einer chemischen Industrie.

So sehen wir auf Grundlage der Braunkohle*) in Mitteldeutschland rechts und links der Elbe ein neues Industriegebiet sich bilden, an dem auch Niederschlesien mit den westlichsten Kreisen Anschluß hat. Großzügig ist die Elektrizitätsgewinnung zur Versorgung Mitteldeutschlands bis Berlin; Schlesien ist mit den bedeutenden Werken Lautawerk und Trattendorf sowie Hoyerswerda etc. beteiligt (s. Karte S. 300). Dagegen ist es an der bedeutenden und mannigfaltigen mitteldeutschen chemischen und Stickstoffindustrie aus der Natur seiner Kohle heraus nicht beteiligt. Wichtig ist auch die, zum Teil auf älteren Anfängen sich aufbauende Eisen- (Lauchhammer-Werke usw.), Erz- (Kupfer) und Metall-Industrie; das Lautawerk bei Hoyerswerda ist eins der größten Aluminiumwerke. Von höchster Bedeutung endlich ist die Versorgung der mitteldeutschen Zucker- und Kali-Industrie. So zieht sich dieser neue Industriebezirk weiträumig von Braunschweig über Magdeburg, Wittenberg bis Kottbus und Görlitz; östlich um den Harz herum (Wasserkräfte!) bis Nordhausen, Erfurt und schließt durch das nördliche Sachsen dann mit seiner Südgrenze an Niederschlesien wieder an. Im westbischen Teil ist mehr Industrie zu Haus, während der ostelbische Teil sich wesentlich an der Kraftzuführung beteiligt.

Seine Bedeutung wird durch die Tatsache gut gekennzeichnet, daß dieser mitteldeutsche Wirtschaftsbezirk ohne den Freistaat Sachsen (also mit einer Einwohnerzahl von rund 5 Millionen Seelen) etwa 400 000 Industriearbeiter beschäftigt, davon

im Braunkohlenbergbau	rund 90 000
in der Maschinenindustrie	„ 70 000
in der chemischen Industrie	„ 60 000
im Mansfelder Kupferbergbau	„ 11 000
im Kalibergbau	„ 11 000

Hierzu kommen die Arbeiter des ostelbischen Anteils (besonders Kohlen- und Kraftindustrie) und des sächsischen Anteils.

*) Geschätzter Vorrat in Mitteldeutschland etwa 5 Milliarden t, in Lausitz und Schlesien etwa 4 Milliarden t — das ist etwa die Hälfte des gesamten deutschen Braunkohlenvorrats.

Dieser weiträumige Bezirk gründet sich völlig auf die natürliche Ausstattung des Landes mit Bodenschätzen; das verbürgt seine Entwicklungsfähigkeit. Für Deutschland ist es von besonderem Wert, daß er völlig im Herzen Deutschlands gelegen ist, feindlichen Eingriffen nach Möglichkeit entrückt. Seine reichen Ackerböden können ihm nur zustatten kommen und ihm einmal einen hohen Grad von Autarkie geben, der den anderen engräumigen Großindustriebezirken fehlt.

Natürlich stehen ja auch die engräumigen Industriegebiete nicht für sich allein, sondern beeinflussen die Umgebung wirtschaftlich so stark, daß man sie wirtschaftlich mit ihnen zu einem Wirtschaftsgebiet vereinigen muß; wir haben für den oberschlesischen Industriebezirk gesehen, daß das natürliche Wirtschaftsgebiet nicht Oberschlesien, sondern ganz Schlesien ist; so müssen wir auch als natürliches Wirtschaftsgebiet des Ruhrbezirks ganz Westfalen und Rheinland hinzunehmen.

Ein kurzer Vergleich der Verkehrsbewegung der Wirtschaftsgebiete wird Schlesiens Bedeutung im Rahmen Deutschlands die rechte Perspektive geben.

Wirtschaftsgebiet	Bezirks=Verkehr		Versand		Empfang		Auslands=Verkehr		Sa.		
			mit d. übrigen Deutschland				Versand	Empfang			
	in Millionen Tonnen										
	%		%		%		%		%		
Rhein= Ruhrgebiet .	88,1	60,3	28,2	19,3	16,4	11,2	10,5	7	3,3	2,2	146,5
Mitteldeutschland .	46,2	55,3	17	20,3	18	21,5	0,5	0,7	1,7	2,2	83,5
Schlesien	20	44,4	13	29	5	11	5	11	2,2	4,6	45,2

Der gesamte deutsche Bahnverkehr betrug 1922:

362 Mill. t innerhalb Deutschlands

39,5 Mill. t mit dem Ausland,

davon haben:

Rhein= Ruhrgebiet	36,6% d. deutsch. Innenverkehrs	34,7% d. Auslandverkehrs
Mitteldeutschland	22,4% „ „ „	5,6% „ „
Schlesien	10,5% „ „ „	18,2% „ „
zusammen	69,5% d. deutsch. Innenverkehrs	58,5% d. Auslandverkehrs

Der Wasserverkehr des Rhein-Ruhrgebietes betrug 1921 17 Mill. t
 " " Mitteldeutschlands betrug 1921 1,8 Mill. t
 " " Schlesiens betrug 1921 1,3 Mill. t
 d. h. etwa $\frac{1}{2}$ des deutschen Binnenschiffverkehrs (1921 = 42 Mill. t
 1922 = 59 Mill. t).

Diese Zahlen zeigen die überragende Bedeutung der genannten Wirtschaftsgebiete, wobei zu bemerken ist, daß Schlesien durch den Verlust von Ostoberschlesien natürlich stark verloren hat (rund 10 Millionen t Verkehr, zumeist Steinkohle).

Das Rhein-Ruhrgebiet nimmt mit 50 000 qkm 10,6% der Fläche Deutschlands ein, Mitteldeutschland mit 55 000 qkm 11,7% und Schlesien mit 36 000 qkm 7,6%, also zusammen = 30% der Fläche, aber 68% des Gesamtverkehrs.

Aber die Struktur der Gebiete ist verschieden:

Es entfallen t Bahnverkehr pro qkm Fläche:

	Rhein= Ruhrgebiet	Mittel= deutschland	Schlesien	Rest von Deutschland
im Bezirksverkehr	1760	840	550	
Versand } mit dem	564	310	360	
Empfang } übrigen	328	330	137	
Versand } mit dem	210	9	137	
Empfang } Ausland	66	30	60	
Sa. Bahnverkehr	2928	1519	1244	385
davon Versand	774	319	497	
Empfang	394	360	197	

oder im prozentuellen Verhältnis:

Rhein-Ruhrgebiet	60,3%	Bezirksverkehr	26,3%	Versand	13,4%	Empfang
Mitteldeutschland	55,3%	" "	21,2%	" "	23,5%	" "
Schlesien	44,4%	" "	40%	" "	15,6%	" "

Von den drei großen Wirtschaftsgebieten verwendet also Mitteldeutschland fast ein Viertel seines Gesamtverkehrs zur Einfuhr, während die hohe Bedeutung Schlesiens in dem hohen Überschuß seiner Wirtschaft (40% Versand!), mit dem es die andern versorgt, gelegen ist.

VII. Schlesiens Bedeutung im Rahmen Deutschlands.

Überblicken wir Schlesiens Verkehr mit dem übrigen Deutschland:

Wirtschaftsgebiet	Versandnach in tausend t	Empfang von	Überschuß des	
			Versandes	Empfanges
Ostpreußen	650	60	590	—
Pommern	580	115	465	—
Mecklenburg	140	10	130	—
Schleswig-Holstein . . .	56	50	6	—
Hannover-Oldenburg . .	94	320	—	226
Magdeburg-Merseburg . .	730	1000	—	270
Hessen-Nassau	80	125	—	45
Rhein-Ruhrgebiet	360	365	—	5
Grenzmark Posen	390	130	260	—
Berlin	2440	240	2200	—
Brandenburg	1990	875	1115	—
Sachsen	3000	780	2220	—
Hessen-Pfalz	35	4	31	—
Baden	86	19	67	—
Württemberg	90	20	70	—
Nordbayern	410	95	315	—
Südbayern	620	40	580	—
Deutsche Häfen	975	730	245	—
Ausland	4940	2160	2780	—

Die Tabelle redet eine beinah verblüffend deutliche Sprache. Für Schlesiens Wirtschaftsbeziehungen kann man Deutschland in vier Stücke teilen:

1. Der Nordwesten (Ruhrbezirk, mitteldeutsche Weizenkammer, Zucker) braucht Schlesien nicht; Schlesien braucht sein Kali — das ist aber auch Schlesiens einziger Bedarf.

2. Der Südosten (Sachsen, Berlin, Brandenburg usw.) nimmt drei Viertel von Schlesiens Überschuß auf; also engste Beziehungen.

3. Die Ostseeprovinzen }
4. Süddeutschland } teilen sich gleichmäßig in den Rest des

schlesischen Überschusses und zwar wird der Aufnahmeanteil um so größer, je weiter entfernt die Gebiete von Nordwestdeutschland liegen, also bei Ostpreußen und Südbayern am größten.

Also: Schlesien ist der wirtschaftliche Gegenpol zu Nordwestdeutschland. Entsprechend seiner Größe von nur 36 000 qkm kann es nicht dasselbe Gewicht haben, wie das 157 000 qkm große Nordwestdeutschland; es ist tatsächlich der „zweite Lungenflügel Deutschlands“ — nicht nur schwerindustriell, sondern gesamtwirtschaftlich.

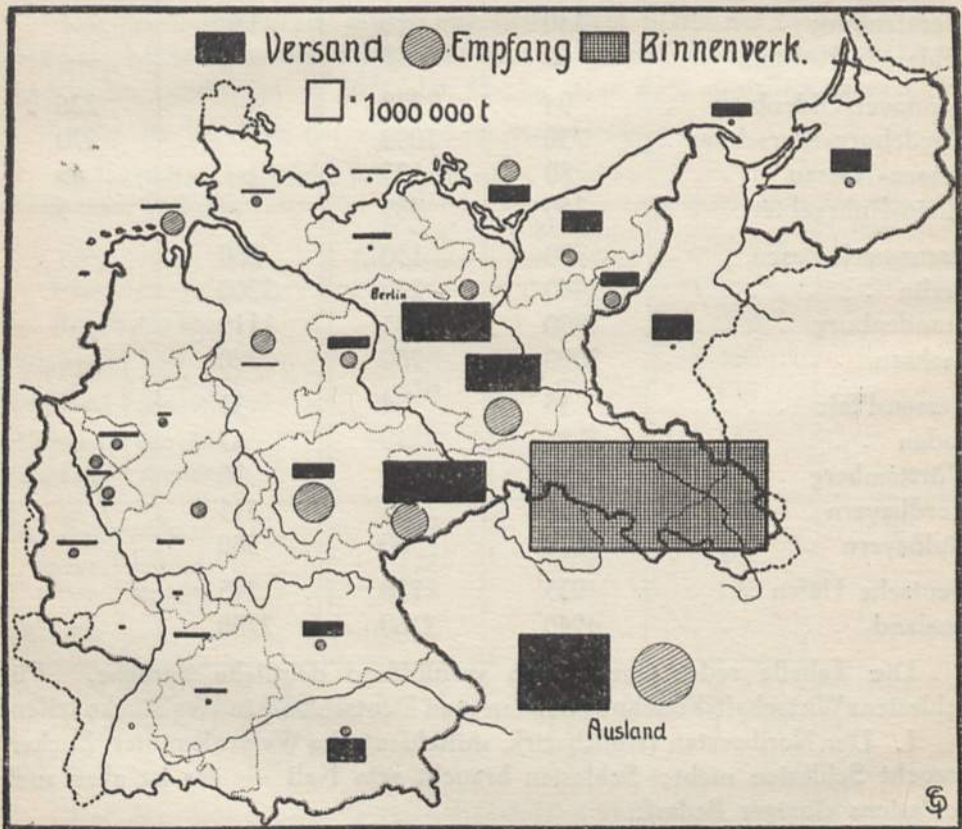


Abbildung 17.

Schlesiens Austausch mit dem übrigen Deutschland.

Die Karte zeigt den gewaltigen Binnenverkehr, das starke Überwiegen des Versandes über den Empfang und gibt ein gutes Bild der bemerkenswerten Autarkie Schlesiens.

Wie steht es denn überhaupt in Deutschland mit der Verkehrsbilanz? Wir haben gesehen, daß Schlesien einen gewaltigen Ausfuhrüberschuß von rund 8 Millionen t im Inland hat; abgesehen vom engen rheinischen Industriebezirk, der natürlich einen gewaltigen Versandüberschuß hat, haben sämtliche Verkehrsbezirke Deutschlands, auch die Rheinlande und Westfalen, einen mehr oder weniger beträchtlichen Einfuhrüberschuß mit Ausnahme der Mark Brandenburg und des Bezirks Merseburg=Thüringen. Hier gründet sich der hohe Ausfuhrüberschuß von 9 Millionen t auf Braunkohle und Kali; dort der Überschuß von 3 Millionen t auf Braunkohle und Holz. Die Ausfuhr von Braunkohle und Holz beträgt bei Brandenburg aber 5,8 Millionen t, derjenige von Braunkohle und Kali bei Merseburg=Thüringen 12 Millionen t; läßt man sie beidemal außer Betracht, so entsteht also beidemal ein Einfuhrüberschuß von ca. 3 Millionen t.

Wie liegen die Verhältnisse bei Schlesien? Die folgende Tabelle, bei der Steinkohle, Koks und Braunkohle bei Versand und Empfang außer Betracht gelassen sind, zeigt es:

	Vers. nach Empf. von		Überschuß des	
	in Tausenden t		Versandes	Empfangs
Ostpreußen	126	60	66	—
Pommern	160	115	45	—
Mecklenburg	26	10	16	—
Schleswig=Holstein . .	34	50	—	16
Hannover=Oldenburg .	80	320	—	240
Magdeburg=Merseburg .	320	600	—	480
Hessen=Nassau	57	125	—	68
Rhein=Ruhrgebiet . . .	354	300	54	—
Grenzmark Posen . . .	350	130	220	—
Berlin	580	240	340	—
Brandenburg	725	600	125	—
Sachsen	1360	610	750	—
Hessen=Pfalz	35	4	31	—
Baden	32	19	13	—
Württemberg	28	20	8	—
Nordbayern	54	95	—	41
Südbayern	46	40	6	—

Es bleibt ein Versandüberschuß von rund 850 000 t (daran ändert auch der bescheidene Wasserverkehr kaum etwas). Das große Bild der Versorgung bleibt das gleiche — vgl. S. 317 —, nur mit kleineren Zahlen.

Bei diesen Zahlen dürfen wir nicht außer acht lassen, daß die in der Tabelle genannten Wirtschafts- und Verkehrsbezirke an Größe wie Einwohnerzahl außerordentlich verschieden sind, sodaß also die absoluten Ausfuhrmengen kein unmittelbar vergleichbares Bild geben; die westlichen Bezirke sind erheblich volkreicher als die Ostbezirke. Auf der beifolgenden Tabelle sind daher die Überschufmengen (mit sowie ohne Kohlen) umgerechnet auf die Quadratmeterzahl sowie die Einwohnerzahl der mit Schlesien im Austausch stehenden Wirtschaftsbezirke: wieviel t schlesischen Austausches entfallen auf 1 qkm Landes? und wieviel kg schlesischen Austausches auf 1 Einwohner des betreffenden Wirtschaftsbezirkes?

Schlesiens Verkehr mit Wirtschafts- gebiet:	Größe in qkm	Zahl der Einw. in 1000	Überschuß pro qkm in t				Überschuß pro Einw. in kg			
			mit Kohle		ohne Kohle		mit Kohle		ohne Kohle	
			Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Ostpreußen	38 500	2 230	15,0		1,7		265,0		30,0	
Pommern	30 000	1 790	15,5		1,5		260,0		25,0	
Mecklenburg	16 000	860	8,0		1,0		150,0		18,5	
Schleswig-Holstein .	16 000	1 600	0,4			1,0	4,0			10,0
Hannover-Oldenburg	50 000	5 200		4,5		5,4		44,0		46,0
Magdeburg-										
Merseburg	40 000	4 940		6,7		12,0		55,0		97,0
Hessen-Nassau . . .	16 000	2 270		3,0		4,0		20,0		30,0
Rhein-Ruhr-Gebiet	50 000	11 260		0,1	1,0			0,4	5,0	
Grenzmark Posen . .	7 700	325	34,0		29,0		800,0		677,0	
Berlin	1 000	3 800	2 200,0		125,0		578,0		33,0	
Brandenburg	39 000	2 450	28,0		8,8		456,0		139,0	
Sachsen	15 000	4 700	150,0		50,0		476,0		161,0	
Hessen-Pfalz	12 500	2 250	2,5		2,5		14,0		14,0	
Baden	15 000	2 200	4,5		1,0		30,0		6,0	
Württemberg	20 600	2 600	3,5		0,4		27,0		3,0	
Nordbayern	33 000	2 750	9,6			1,3	115,0			15,0
Südbayern	43 000	2 960	13,8		0,2		196,0		2,0	

Das Resultat ist dasselbe, wie es auf S. 317 zusammengefaßt wurde; aber es kommt — besonders bei der Umrechnung auf Einwohner — in seiner Wesenheit und wirtschaftsharmonischen Wichtigkeit deutlicher und feiner zum Ausdruck.

Schlesien und der rheinische Wirtschaftsbezirk stehen sich völlig unabhängig gegenüber, schließen einander aus, brauchen einander nicht: das beleuchtet Schlesiens hohe Bedeutung mit grellem Licht! Die Ostseeländer, der Südosten und Südwesten Deutschlands sind stark auf Schlesiens Lieferungen angewiesen, während der Nordwesten (besonders Kali) an Schlesien absetzt.

Im ganzen aber bleibt ein gewaltiger Ausfuhrüberschuß von rund 24 t pro qkm schlesischen Landes (ohne Kohle!), 258 kg pro Einwohner Schlesiens (ohne Kohle!).

Schlesien ist das einzige Stück deutschen Landes, das auch ohne die großen Massengüter der Steinkohle und Braunkohle einen **Ausfuhrüberschuß** hat; eine eminent wichtige Tatsache.

Wir kommen zum Ende. Schlesien in der glücklichen Kombination von Ober- und Niederschlesien ist *ein* natürliches Wirtschaftsgebiet von einer Mannigfaltigkeit und Ausgeglichenheit wie kein anderes Stück Deutschlands. Der mitteldeutsche Bezirk ist erst im Werden — Schlesien ist fertig; nicht, daß es keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr hätte, im Gegenteil, seine Wirtschaft ist durch wachsende Ausnützung der neuen Energiequellen eines weiteren hohen Ausbaues fähig; aber Schlesiens Wirtschaft hat bereits eine staunenswerte innere Harmonie, die sich aus dem vielseitigen Reichtum seiner natürlichen Ausstattung und deren intensiver Nutzbarmachung erklärt. So ist es dasjenige Stück Deutschlands, das man am ehesten als autark bezeichnen kann; was es braucht, produziert es zum allergrößten Teil selbst, und ist damit auf auswärtige Versorgung so wenig angewiesen, als es bei einem modernen Wirtschaftskörper überhaupt möglich ist. Den geringen Import gleicht es durch überlegene Belieferung mehr als aus. Es ist die wirtschaftliche Stütze des nachbarlichen südöstlichen Deutschland und entlastet damit den produktiven Nordwesten Deutschlands, als dessen wirtschaftlichen Gegenpol

man es füglich bezeichnen kann. Dem großen nordwestdeutschen Zentrum steht in Schlesien ein kleineres, aber nichtsdestoweniger hochbedeutsames und selbständiges südöstliches Zentrum gegenüber.

Bei dieser natürlichen Einheit Schlesiens ist eine Zerreißung in zwei getrennte Verwaltungsbezirke außerordentlich unpraktisch; sie sollte je eher je lieber rückgängig gemacht werden.

Diese natürliche Einheit und Selbständigkeit Schlesiens ist nicht ohne Einfluß auf den Charakter seiner Bewohner geblieben und kommt in einem starken Heimatssinn zum Ausdruck, in der prägnanten Stellung Breslaus als Zentrum der schlesischen Lande und des schlesischen Lebens. Der Schlesier fühlt sich in erster Linie als Schlesier; das gilt auch im vollsten Umfang vom Oberschlesier, ob deutsch oder wasserpolnisch sprechend — er ist vor allem Schlesier, Slazak*).

Die mittelalterliche Hochblüte Schlesiens, die Breslau den Zentren des Westens Nürnberg, Augsburg, Köln usw. ebenbürtig an die Seite setzte, konnte sich nur aus dieser natürlichen Autarkie entwickeln; und diese Autarkie ermöglichte es Schlesien als „Peru der preußischen Könige“ die Zeiten des Niederganges zu überdauern, bis die Stunde zu neuem Aufstieg kam.

Die Ungunst Schlesiens ist seine geographische Lage, im Herzen Mitteleuropas, meerfern; einst war sie Schlesiens höchste Gunst. Jetzt wirkt sie sich aus als Verkehrsproblem; aber Schlesien und Deutschland haben das gleiche Interesse an der guten Lösung der Transportfrage — Schlesien, um Absatz zu finden, Deutschland, um Schlesiens reichen Überschuß sich nutzbar zu machen; denn es benötigt dessen.

Aus der geographischen Lage heraus ist eine Eigenart des Schlesiers verständlich, eine gewisse Verschlossenheit; einst war das Schlesierland der weit vorgeschobene Kulturpionier Deutschlands, abgeschlossen zwischen Menschen anderer Zunge und niedererer Kultur. Jetzt ist es die weit nach

*) „Kto sie w Polsce nie rodzi, niech do Polski nie chodzi“ d. h. „Wem dort nicht seine Wiege stand, der bleibe fern dem Polenland“ sagt das oberschlesische Sprichwort.

Südosten zwischen Fremdstaaten vorgeschobene Halbinsel Deutschlands; so war und ist Schlesien merklich abgeschlossen und der persönliche Verkehr aller deutschen Stämme fluktuiert mit Schlesien nicht so stark und unaufhörlich, wie im übrigen Deutschland. Der Schlesier braucht die andern nicht; so bleibt er für sich.

Umgekehrt aber hat die natürliche Autarkie dem Schlesier ein starkes Selbständigkeitsgefühl und berechtigtes Selbstgefühl verliehen; er liebt sein Schlesierland nicht nur, er ist stolz darauf. Und sicher ist es kein Zufall, daß 1813 die Erneuerung Deutschlands von Schlesiens Gauen ausging.

Schlesien hat vermöge seiner Lage und natürlichen Ausstattung eine hohe Aufgabe für Deutschland, das Deutschtum, für deutsche Wirtschaft und deutsche Kultur. Es hat sie bisher gelöst und wird sie auch weiterhin voll erfüllen. —

Die kaufmännische
Standesvertretung in Breslau
vor Begründung
der Handelskammer

*

Von

Professor Dr. jur. h. c., Dr. phil. WENDT

Direktor des Stadtarchivs Breslau

U nter den deutschen Städten, die durch ihre Lage an der Mündung großer Ströme, an der Grenze zwischen Gebirge und Ebene, an der Kreuzung wichtiger Welthandelswege zu Brennpunkten des Handels und Verkehrs vorherbestimmt waren, steht in erster Reihe, neben Hamburg und Danzig, Köln, Frankfurt a. M. und Leipzig, Augsburg und Nürnberg, auch unser B r e s l a u. Da, wo die Querlinien durch den Erdteil von der Nordsee zum Schwarzen Meere, von der Ostsee zur Adria einander an der Oder trafen, entstanden schon in vorgeschichtlicher Zeit menschliche Siedelungen, Anfänge eines Warenaustausches mit fernen Landen. Dann vom 10.—13. Jahrhundert treten hier die ersten Handelseinrichtungen: eine Münzstätte, ein Markt, ein Kaufhaus aus dem Dunkel hervor. Je rascher besonders seit der Mitte des 13. Jahrhunderts der Handel der deutschen Stadt Breslau emporblühte, um so sicherer ist, daß sich auch hier, wie anderwärts, die Träger des Handels, die K a u f l e u t e, schon früh zu einer K ö r p e r s c h a f t, einer G i l d e vereinigten.*)

Der erste mächtige Antrieb zum Zusammenschlusse lag darin, daß damals der Handel größtenteils Wander-, Markt- und Messehandel war. Wenn der Breslauer Kaufmann, um seine Waren gegen fremde einzutauschen, nach Danzig, Brügge oder Venedig reiste, und vor allem, wenn er nach dem wenig kultivierten Osten, nach Kiew, Wladimir=Wolynsk, Smolensk oder Nowgorod zog, suchte er die seinem Gut und Leben durch Raub und Mord drohenden Gefahren zu beschwören, in dem er sich, wie noch heute in unwirtlichen Gegenden, mit seinesgleichen zu Karawanen vereinigte. Diese zeitweiligen Fahrtgenossenschaften unter selbstgewählten Führern wuchsen sich dann aus

URSPRUNG
DER STANDES-
VERTRETUNG

*) Nachstehende Darstellung der Entstehung und Entwicklung der kaufmännischen Körperschaft oder Gilde, die in Breslau, anders als in anderen Orten, als „K a u f m a n n s c h a f t“ bezeichnet wurde, stützt sich zum Teil auf das hinterlassene Werk eines hoffnungsvollen jungen Forschers Dr. Otto Scholz „Die Korporation der Kaufmannschaft zu Breslau“ 1. Teil, 1339—1810“, das nach dem Heldentode des Verfassers (1918) vom Verein christlicher Kaufleute zum Zweck späterer Veröffentlichung erworben worden ist. Für die Erlaubnis zur Benutzung des Scholz'schen Werkes ist der Verfasser dem Verein zu Danke verpflichtet.

zu einem ständigen Organ, einer „Platzgilde“, die daheim die gemeinsamen Interessen der Kaufleute, besonders gegenüber der Stadtbehörde, dem Rat, vertrat und gemeinsame Handelseinrichtungen, wie das Kaufhaus, verwaltete.

Zuerst ist eine kaufmännische Standesvertretung in Breslau bezeugt durch eine, wahrscheinlich vor 1266 anzusetzende Urkunde, in der Herzog Heinrich „auf den Rat und die Bitte der Kaufleute“ die Abgaben vom Kaufhause festsetzt. Dann verschwindet sie wieder aus den Quellen, um uns erst in einem am 5. Februar 1339 vom Rate erlassenen „Statut für die Kumpanie der Kaufleute“*) als ein „fertiges wirtschaftlich=soziales Gebilde“ entgegenzutreten. In der Bestimmung, daß die Gilde jedem „Kumpan“ im Falle von Beraubung oder Gefangennahme beistehen soll, verrät sich noch der Ursprung aus der alten „Fahrtgenossenschaft“. Aber sonst steht durchaus die Regelung des Handelsverkehrs, die Wahrung gemeinsamer Handelsinteressen im Vordergrund. Jeder, heißt es gleich im Eingang, treibe seinen Handel ehrlich und rechtlich, so daß der Stadt in fremden Landen keine üble Nachrede entstehe; er versende seine Ware nur unter den üblichen Warenzeichen, er verzichte auf wucherischen Gewinn und unlauteren Wettbewerb. Gegen die „Kumpanie“ soll er selbst „czuchtigk und bescheiden“ sein und auch sein „Gesinde“, seine Angestellten dazu anhalten. An der Spitze der „Kumpanie“, die später als „Kaufmannschaft“ bezeichnet wird, stehen zwei Geschworene, später Älteste genannt, die vom Rate zunächst jährlich, seit dem 15. Jahrhundert auf Lebenszeit, gewählt werden. Die Ältesten beaufsichtigen den örtlichen Handelsverkehr, verwalten das Kaufhaus, schlichten Streitigkeiten unter den Mitgliedern.

STATUT VON 1339

KAUFMANNS-
ÄLTESTE

MITGLIEDSCHAFT

GROSSHÄNDLER
KLEINHÄNDLER

Aufnahme in die Kaufmannschaft findet jeder Handel treibende Breslauer Bürger, aber auch Fremden ist der Zutritt nicht grundsätzlich verschlossen. Später war die Kaufmannschaft überwiegend eine Vereinigung der Großhändler, mit strengem Abschluß gegenüber den zumftmäßig organisierten Kleinhändlern: den Reichkrämern, die größere, den Partkrämern, die kleinere Mengen verschiedener Waren „vereinzeln“; aber an der „Kumpanie“ von 1339 war der Kleinhandel noch stark beteiligt. In dem Kaufhause, das vor dem Mongolenbrande von 1241 unweit

*) Abgedruckt von H. Markgraf in der Zeitschrift des Vereins für Geschichte und Altertum Schlesiens Bd. 22, S. 277 ff.

der Sandbrücke, dann bis 1820 an der Stelle der jetzigen Elisabethstraße stand, wurden ursprünglich wohl Waren aller Art verkauft. Aber in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts wurde es als „Tuchhaus“ ausschließlich Stätte des Tuchhandels. Dieser, wie in vielen deutschen Städten, so auch in Breslau die Seele, das Rückgrat des mittelalterlichen Handels, war gleichzeitig Großhandel (mit fremdem, besonders niederländischem Tuch) und Kleinhandel, „Gewandschnitt“ (teils mit fremdem Tuch, teils mit einheimischem „Landtuch“). Die Tuchkaufleute oder „Gewand-

TUCHKAUFLEUTE

schneider“, die von den Kammern, die jeder im Tuchhause besitzen mußte, auch den stolzen Namen „Kammerherren“ führten, bildeten zunächst den Kern der Kaufmannschaft; trotz der reichen Gewinne, die ihnen der Groß- und Fernhandel bei gutem Gelingen brachte, verschmähten sie daneben nicht den bescheidenen, aber sicheren Verdienst aus dem Tuchausschnitt und verteidigten diesen gegen die Ansprüche der Tuchmacher, die nach langen Kämpfen 1391 nur das Recht zum Ausschnitt selbstgefertigten Tuchs erlangen konnten. Erst seit der Mitte des 15. Jahrhunderts entwickelte sich in Breslau, zumteil unter dem Einflusse oberdeutscher Zuwanderer ein eigentlicher, ausschließlicher Großhandelsstand, der die zum Geschäftsbetrieb nötigen Kapitalien durch Bildung von Handelsgesellschaften zusammenbrachte und auf Kleinhandelsgegninn allmählich verzichten lernte. Obwohl die Tuchhändler in der Kaufmannschaft blieben, wurde diese doch seitdem entschiedene, ausschließliche Vertreterin der Großhandelsinteressen und führte als solche im 17. und 18. Jahrhundert erbitterte Kämpfe mit Reichkrämern und Partkrämern über die beiderseitigen Handelsberechtigungen.

KAUFMANN-
SCHAFT UND RAT

*) Die Anfänge des Gemeinwesens der Stadt Köln, Bonn 1922 S. 221ff, 600f.
**) Geschichte der großen Ravensburger Handelsgesellschaft Bd. I, S. 450.

Kreise von Geschlechtern entwickelt“, sondern stets durch Zuzug aus der Kaufmannschaft ergänzt hat. Betrachtet man die seit 1395 vorliegenden Verzeichnisse der Kaufmannsältesten, so sieht man recht deutlich, wie die Kaufmannschaft die Pflanzschule für die im Rate wirkenden, führenden Verwaltungsmänner und Diplomaten der Stadt bildet, bis seit dem 17. Jahrhundert das patrizische Ehrenbeamtentum allmählich einem neuen Berufsbeamtentum weichen mußte. Da finden wir vertreten alle die längst ausgestorbenen oder im Landadel aufgegangenen mittelalterlichen Kaufmanns- und Patriziergeschlechter Alt-Breslaus: die Paschke, Preusse, Bottener, Rempel, Sachewitz, von der Heyde, Glesil, Steinkeller, Banke, Koburg, Hesse, Reichel, Krig, Borg, Michelsdorff, Auer, Mümeler, Uthmann, Tempilfelt, Berlin, Saffran, Themmeritz, Hornig, Vogel, Sauer mann, Haunolt, die ihrer Stadt jahre- und jahrzehntelang als Ratsälteste, Ratsherren, häufig als Kämmerer, als Stadtschöffen und Land-schöffen, als Vertreter bei Gesandtschaften, besonders wenn Handelsinteressen auf dem Spiele standen, bei Regelung des Münzwesens, wie Konrad Sauer-mann, bei Förderung der Oderschiffahrt, wie Achatius Haunolt, tatkräftig und aufopfernd gedient haben.

KAUFMANN-
SCHAFT UND GE-
SAMTGEMEINDE

Aber nicht nur durch ihre einzelnen, in den Rat oder in andere städtische Ehrenstellen aufgestiegenen Mitglieder, auch als ganzes, als Körperschaft hat die Kaufmannschaft neben dem Rate im Verfassungsleben der Stadt eine wichtige Rolle gespielt. Zuerst in den Verfassungskämpfen unter König Wenzel, als die zünftig organisierten Handwerker teils wirtschaftliche Forderungen durchsetzten, teils einen stärkeren Anteil am Stadtre-giment erlangen wollten, tritt die Kaufmannschaft als selbständiges Organ der Stadt-verfassung deutlich hervor. Einerseits unterstützt sie wohl, entsprechend ihren Beziehungen zum Patriziat, meist die Politik des Rates; mit den Zünftern hat sie, besonders in Steuerfragen, scharfe Zusammenstöße. Aber andererseits sind, wenn der Rat vor wichtigen Entscheidungen die Gemeinde befragen zu müssen glaubt, die Kaufmannsältesten Wortführer der Ge-meinde. Sie halten unter den Gemeindevertretern Umfrage und tragen deren Meinung dem Rate vor. Wenn der Landesherr Ausschüsse einsetzt zur Überwachung der Finanzgebarung des Rats, oder wenn er das bequeme Verfahren, daß der alte Rat jährlich den neuen wählt, abändern will, ist die Kaufmannschaft hervorragend beteiligt. 1417 wurden von König Wenzel je vier Kaufleute und Zünfter dem Rate zur Seite gestellt; 1419 blieb dieser Finanzausschuß bestehen, wurde aber auf vier Kaufleute beschränkt. Der

zweimal, 1475 und 1509 mit der Wahl des Rates betraute Achtundvierziger=Ausschuß wurde so zusammengesetzt, daß zunächst die ganze Kaufmannschaft 24 aus ihrer Mitte wählte, und daß diese 24 Kaufleute sich 24 Zünftler zuwählten. Unter den 1509 in diesen Ausschuß gewählten Kaufherren waren zehn spätere Ratsherren, die als Förderer der Reformation und als Gönner der Wissenschaften gezeigt haben, daß sie nicht in den Sorgen des Erwerbslebens aufgingen.

So übte der Handelsstand und sein Organ, die Kaufmannschaft, dadurch, daß die patrizischen Ratsherren meist selbst Handel trieben, und durch die bedeutsame Zwischenstellung der Kaufmannschaft zwischen dem Rat und der übrigen Gemeinde andauernd einen maßgebenden Einfluß auf die Stadtverwaltung aus. Wie zeigte sich im einzelnen dieser Einfluß, diese Tätigkeit der Kaufmannschaft in den städtischen Angelegenheiten? Zunächst natürlich übte die Kaufmannschaft Einfluß auf die Regelung des inneren Handelsverkehrs, die Verwaltung der Handels- und Verkehrseinrichtungen durch den Rat: des Marktwesens, der Münze, Maße und Gewichte, des Botenwesens, dieses Vorläufers unserer Post. Aber auch bei der Handhabung der Gewerbeaufsicht, bei Regelung des Handwerksrechts, des Innungswesens hatten die Kaufleute wesentliche Interessen zu vertreten. Bildeten doch, neben von außen eingeführten Rohstoffen und Gewerbeerzeugnissen, die Erzeugnisse der Breslauer Handwerker einen mit der Zeit immer größer werdenden Teil der Waren, mit denen die Breslauer Kaufleute handelten. Dann waren naturgemäß die Kaufleute in finanziellen Dingen, in Zoll- und Steuerfragen besonders sachverständig und interessiert. Aber sie hatten auch Interesse an der Rechtspflege, denn wenn ein Fremder beim Breslauer Stadtgericht irgendwie nicht Recht gefunden zu haben glaubte, konnte dieser nach damaliger Rechtsanschauung anderwärts das Gut jedes beliebigen Breslauer mit Beschlag belegen und dadurch den Breslauer Handel schwer schädigen. So mußte die Kaufmannschaft eifrig bemüht sein, die Stadtbehörden in Sachen des Handelsrechts, des Handelsbrauchs sachkundig zu beraten.

KAUFMANN=
SCHAFT UND
STADT=
VERWALTUNG

Aber noch wichtiger und entscheidender als in der Regelung des Handels und Gewerbes, im Finanzwesen und in der Rechtspflege war das Wirken der Kaufmannschaft auf politischem Gebiete, im Verhältnis der Stadt zum Staate. Heute vollzieht sich das Wirtschaftsleben der einzelnen, selbst großen Stadt immer nur im Rahmen der ganzen Staats-

KAUFMANN=
SCHAFT, STADT
UND STAAT

und Volkswirtschaft, als ein ziemlich willenloses und einflußloses Glied derselben. Aber das spätere Mittelalter war das Zeitalter der Stadtwirtschaft. Bei dem verhältnismäßig loseren Gefüge und der geringeren Kraft des noch durch die Naturalwirtschaft gebundenen Staates gegenüber der straff zusammengefaßten, auf überlegener Geldwirtschaft beruhenden Kraft der Stadt, nahm diese wohl mitunter für ihren Handel und ihr Gewerbe den Schutz des Staates, dem sie unterstand, die Förderung durch landesherrliche Privilegien oder durch militärische Mittel in Anspruch. Aber andererseits brachte sie, allein oder im Bunde mit andern Städten, ihre wirtschaftlichen Sonderinteressen gegenüber dem Staate und zu dessen Schaden rücksichtslos zur Geltung und wußte unliebsame staatliche Eingriffe in ihr wirtschaftliches und politisches Sonderleben durch geschickte Verhandlungen, durch Geldopfer, schlimmstenfalls auch durch Waffengewalt abzuwehren. So hat auch Breslau, jedenfalls unter stetem Antriebe seiner im Stadregiment so einflußreichen Kaufmannschaft, im späteren Mittelalter seine Handels- und Verkehrsinteressen gegenüber dem Staate, dem es angehörte, bald friedlich-freundlich, bald trotzigdrohend vertreten und auch gegen andere Nachbarstaaten zeitweilig eine eigene Wirtschaftspolitik durchgeführt.

Die Staaten, zwischen die Schlesien, das Land der oberen und mittleren Oder, eingekeilt ist: Böhmen und Polen, haben von jeher, teils politisch, teils wenigstens wirtschaftlich auf Schlesiens Geschehnisse wesentlich eingewirkt. In ältester geschichtlicher Zeit war Schlesien von Böhmen und Polen umstritten; zeitweilig war die Oder die Grenze. Dann wurde Schlesien ein Teil des polnischen Reiches. Doch schon im 12. Jahrhundert bahnte sich, indem von dem polnischen Königshause der Piasten selbständige schlesische Herzogslinien sich abzweigten, die politische Trennung von Polen an, und um 1335 wurde durch den Anschluß Schlesiens an Böhmen die Trennung endgültig. Aber trotzdem blieb noch lange das wirtschaftliche Verhältnis zu Polen eine Schicksalsfrage für Schlesien, besonders für seine Hauptstadt Breslau.

TRENNUNG VON
POLEN

FÜRSTLICHE
PRIVILEGIEN

Gemäß der mittelalterlichen Auffassung, daß Handel- und Gewerbebetrieb der Bürger von fürstlicher Gnade gestattet werden müsse, erwirkte der Breslauer Rat, unter dem Antrieb der Kaufmannschaft, gegen Ende des 13. und im ersten Viertel des 14. Jahrhunderts von den piastischen Herzögen eine Reihe für das Wirtschaftsleben der Stadt sehr wichtiger Freiheiten und Privilegien. Vor allem erlangte die Stadt 1274 von Heinrich IV.

das Niederlags- oder Stapelrecht, vermöge dessen alle innerhalb seines Fürstentums vom Osten oder Westen kommenden Waren in Breslau eine Zeitlang „niedergelegt“ und zum Verkauf ausgebaut werden mußten. Die von der Natur vorgezeichnete, reichen Gewinn bringende Vermittlerstellung Breslaus im Handel zwischen dem meist Rohstoffe bietenden, überwiegend slawischen Norden und Osten und dem germanisch-romanischen Westen und Süden mit seinen verfeinerter Kultur dienenden Gewerbeerzeugnissen erhielt dadurch eine Art rechtlicher Bekräftigung. Ferner erhielt die Stadt unter anderm das die Umladung der Waren besorgende „Schrotamt“, eine Bleiwage, das Recht, Handwerkerinnungen zu bilden. Mehrere den Handel hemmende Zölle im näheren und weiteren Umkreise der Stadt wurden abgelöst. Die Breslauer Kaufmannspolitik, die diese fürstlichen „Gnaden“, natürlich durch Geldopfer, erwirkte, unterstützte auch die Bemühungen Heinrichs IV., Krakau, die polnische Königsstadt, dessen Bevölkerung aber damals überwiegend deutsch war, dauernd mit seinem Herrschaftsgebiet zu vereinigen. Denn Krakau war die erste und wichtigste Etappe des Breslauer Handels auf seinem Wege durch Galizien und Südrußland nach dem Orient.

NIEDERLAGS-
RECHT

Als es nicht gelang, in Polen den deutschen Einfluß dauernd zur Vorherrschaft zu bringen, als dort vielmehr eine slawische Reaktion gegen das Deutschtum einsetzte, entschädigte sich dieselbe Kaufmannspolitik für den Rückschlag in Polen durch Anschluss an Böhmen, wo unter König Johann, dem Sohne Heinrichs VII. und Vater Karls IV., das Kaisergeschlecht der Luxemburger zur Herrschaft gekommen war. Böhmen war, teils um seiner selbst willen, teils als Durchgangsland nach Oberdeutschland, Österreich und Italien, das neben Polen für den Breslauer Handel wichtigste Gebiet. Innerhalb Schlesiens war Breslau und innerhalb Breslaus die Kaufmannschaft zweifellos eine wesentliche Triebkraft, als um 1335 König Johann oberster Lehnsherr über alle schlesischen Teilfürstentümer und außerdem, nach dem Aussterben des Breslauer Piastenstammes, auch noch „Erbherr“ des Fürstentums Breslau wurde. König Johann hatte schon 1327, als er zuerst die Anwartschaft auf Breslau erlangte, seinen künftigen Untertanen Zollfreiheit in Böhmen und dessen Nebenlanden (Mähren, Oberlausitz) gewährt und ihnen versprochen, alle polnischen Gebiete, die er künftig erobern werde, mit dem Fürstentum Breslau zu vereinigen. Dieser letztere Anklang an die Krakauer Politik Heinrichs IV. blieb allerdings, da es zu keinen Eroberungen in Polen kam, ohne praktische Bedeutung.

ANSCHLUSS AN
BOHMEN

BLÜTEZEIT
UNTER KARL IV.

Noch inniger wurde die Verbindung zwischen der Breslauer Kaufmannspolitik und der weitausschauenden, kraftvollen Handelspolitik Karls IV. (1346—78), die für Breslau die erste und vielleicht schönste Blütezeit seines Handels herbeiführte. Karl IV. förderte den böhmischen Handel der Breslauer auf jede Weise, besonders durch ihre Befreiung vom Prager Stapelrecht; er erleichterte ihnen namentlich für den Tuchhandel wichtigen Verkehr mit den Niederlanden, erwirkte ihnen in Ungarn dieselben Rechte, wie sie die Prager und Nürnberger besaßen, bahnte ihnen zuerst den Weg nach Venedig, das gegen Ende des Mittelalters die hohe Schule des Breslauer Kaufmanns wurde. Selbst in Polen gelang es ihm, durch kluge Verhandlungen mit König Kasimir dem Großen, die nationale Eifersucht der Polen zu beschwichtigen und sie von der Unentbehrlichkeit des deutschen Kaufmanns zu überzeugen. Freudig und dankbar mögen die Mitglieder der Kaufmannschaft, wenn sie im Kaufhause Rats pflogen, diese weise Fürsorge ihres großen Herrschers als wichtigsten Aktivposten in ihren Rechnungen gebucht haben. Aber sie nutzten auch diese fürstliche Gunst kräftig und erfolgreich aus.

SLAWISCHE
REAKTION

König Wenzel, der schwächere Sohn Karls IV., wußte zwar noch in den ersten Jahren seiner Regierung Breslau gegen Wien, das dem schlesischen Handel die Alpenstraßen nach Venedig sperren wollte, zu schützen, aber späterhin hat er dem Breslauer Handel wohl mehr geschadet als genützt. Unter seinem kraftlos schwankenden Regiment begann in Böhmen jene nationale Reaktion des Tschechentums gegen das unter Karl IV. vorherrschende Deutschtum, die sich, durch die religiöse Reformbewegung des Hussitentums noch verstärkt, zuerst in den greuelvollen Hussitenkämpfen (1419—37), dann in dem böhmischen Thronstreit (1454—79) auswirkte. Als Breslau 1458 dem tschechisch-hussitischen Könige Georg von Podiebrad als Ketzer den Gehorsam verweigerte und sich schließlich dem Ungarnkönige Matthias Corvinus in die Arme warf, war Breslaus Handel mit Böhmen und, da die Polen vielfach die stammverwandten Tschechen unterstützten, auch mit Polen schwer gefährdet. Während, wie der Chronist Eschenloer erzählt, die breiten Massen der Stadtbevölkerung im Schweidnitzer Keller sich gegen den „Ketzerkönig“ erhitzen und im Widerstande zu beharren beschloßen, mögen die Mitglieder der Kaufmannschaft, als Ratsherren in der Ratsstube oder auf dem Remter des Rathauses mit dem Rate verhandelnd, oft genug die den Handel schädigende Kriegspolitik gegen Böhmen und Polen verwünscht haben.

Daß Matthias Corvinus Schlesiens Verkehr mit Ungarn durch Öffnung des Jablunkapasses erleichterte, war doch kein Ersatz für die Verluste in Polen und Böhmen.

Als dann seit 1490 Schlesien und Breslau dem polnischen Prinzen Wladislaw, der Ungarn und Böhmen zugleich beherrschte, unterstanden, besserten sich wohl die Beziehungen zu Böhmen, aber der Handel mit Polen durchlebte damals seine schwerste Krise. In Polen war das Streben, sich der schlesischen Handelsvermittlung möglichst zu entziehen, das schon längst durchlöchernte Breslauer Niederlagsrecht zu beseitigen, immer stärker geworden. Schon lange verkehrten die Polen unmittelbar mit Nürnberg, mit Leipzig, das zum gefährlichen Nebenbuhler Breslaus sich auswuchs. Der hierin liegenden Gefahr für ihren Handel mit Polen glaubten die Breslauer nicht wirksamer begegnen zu können, als wenn sie, gemeinsam mit Frankfurt a. O., das in ähnlicher Lage war wie Breslau, die alten Niederlagsrechte streng durchführten. Der Versuch wurde, nach einem ersten Anlaufe von 1490, im Jahre 1510 ernstlich unternommen, scheiterte aber völlig. Die Polen antworteten mit einer Handelssperre gegen Breslau, errichteten selbst in mehreren Grenzorten Niederlagen und zwangen schließlich die Breslauer, 1515 in aller Form auf ihr Niederlagsrecht zu verzichten. In diesem Niederlagsstreite hat die Breslauer Kaufmannschaft zweifellos den Rat zur Verteidigung der alten Gerechtsame der Stadt kräftig angetrieben, hat die Unterlagen zu den städtischen Denkschriften geliefert, bei den Gesandtschaften, die mit König Wladislaw, anderen Fürsten und Städten verhandelten, durch ihre führenden Mitglieder, wie Wenzel Hornig, Leonhard Vogel, Konrad Sauermann, vielfach mitgewirkt. Aber alle ihre Bemühungen, einer unaufhaltsamen wirtschaftspolitischen Bewegung mit Rechtsgründen entgegenzutreten, mußten erfolglos bleiben.

HANDELSSTREIT
MIT POLEN

Die sogenannte österreichische Zeit Schlesiens und Breslaus, als sie von 1526 bis zur preußischen Besitzergreifung von 1741 dem Kaiserhause der Habsburger unterstanden, bildet nicht nur für die politische, sondern auch für die Wirtschaftsgeschichte Breslaus einen besonderen Abschnitt. Die Organisation der Kaufmannschaft ist in dieser Zeit fester und starrer als im Mittelalter. In handels- und gewerbepolitischer Hinsicht weicht die mittelalterliche Stadtwirtschaft allmählich der neuzeitlichen Staatswirtschaft. Der Einfluß der Kaufmannschaft in Handels- und Gewerbeangelegenheiten

ÖSTERREICHISCHE
ZEIT
1526—1741

auf die städtische Politik und dieser auf die staatliche Politik ist nicht mehr so vielseitig und ausschlaggebend wie im Mittelalter, aber immer noch wirksamer als später, in preußischer Zeit.

GROSSHANDEL
KLEINHANDEL

Schon gegen Ende des Mittelalters war die Kaufmannschaft, wie erwähnt, eine ausgesprochene *Großhandelsorganisation* geworden und blieb es auch in der Folgezeit. Sie verteidigte ihre Großhandelsinteressen gegen Eingriffe der Tuchmacher und der Reichkrämer, welche letzteren das Recht zur Einfuhr der von ihnen verkauften Waren beanspruchten. Aber obwohl *Großhandelsorganisation*, verschmähte die Kaufmannschaft doch auch jetzt den *Kleinhandel* nicht. Die den „Gewandschnitt“ im Tuchhause betreibenden Tuchhändler blieben in der Kaufmannschaft; allerdings bildeten sie seit dem 17. Jahrhundert eine Art halb selbständiger Unterabteilung mit besonderen Vorstehern und eigener Kasse. Aber auch den Kleinhandel mit *andern* Waren als mit Tuch erstrebte und erlangte die Kaufmannschaft. Nach langen Kämpfen mit den Reichkrämern erwirkte sie 1708 ein Privileg Kaiser Josephs I., vermöge dessen 100 Mitglieder der Kaufmannschaft eine „Einzelungsgerechtigkeit“ erwerben und dann, ohne Mitglieder der Reichkrämerzunft zu sein, wie die Reichkrämer Kleinhandel treiben konnten.

AUFNAHME

Die *Aufnahme* in die Kaufmannschaft war jetzt gegen früher erschwert, nicht nur bei Fremden, sondern auch bei einheimischen Handwerkern. Diese wurden früher anstandslos aufgenommen, wenn sie „ihr Handwerk abgeschworen“. Jetzt, 1653, wurde bestimmt, daß nur aufgenommen werden könne, wer „bey der Handlung eine Zeit lang gedienet“ und „von Handlung rechte Wissenschaft“ habe. Handwerker waren also ausgeschlossen. Trotz dieser Beschränkung war die *Mitgliederzahl* der Kaufmannschaft seit dem Mittelalter im Wachsen. 1499 betrug sie, nach einer allerdings wohl zu niedrigen Angabe 54, 1525: 70, stieg im weiteren Verlauf des 16. Jahrhunderts ziemlich stetig bis 176 im Jahre 1600. Bis 1617 stieg sie weiter auf 198, aber der dreißigjährige Krieg brachte einen starken Rückgang, so daß sie noch lange nach dem Kriege, 1675, nur 115 betrug. Aber seitdem finden wir wieder ein Ansteigen, so daß sie 1744 auf 239 gewachsen war. Wollen uns diese Zahlen gegen heute niedrig erscheinen, so müssen wir bedenken, daß Breslaus Volkszahl um 1450 etwa 15 000, 1600 etwa 40 000 und 1749 knapp 50 000 betrug.

MITGLIEDERZAHL

ALTESTE

An der Spitze der Kaufmannschaft standen auch jetzt zwei vom Rate gewählte *Älteste*, die seit dem 17. Jahrhundert 200 Taler Jahresgehalt empfangen. Wünsche der Kaufmannschaft, ihre Ältesten selbst zu wählen,

regten sich, als allmählich der Einfluß der Kaufmannschaft im Rate durch das Aufkommen eines neuen Beamtenadels etwas geschwächt wurde. Daß aber immer noch die patrizischen Kaufmannsgeschlechter im Rate vertreten waren, zeigt die Liste der Kaufmannsältesten seit 1530. Wir finden da Namen vom besten Klange in der Stadtgeschichte, die Uthmann, Monau, Schmied von Schmiedefeld, Sebisch, Eben, Mudrach, Bresler, Ohlen und Adlerskron, Riemer von Riemberg, Wehner, Pachaly. Kaufmannsältester von 1670—87 war Ernst von Schmettau, dessen Firma 1669 den ersten in Breslaus Handelsgeschichte epochemachenden Schiffsversand durch den neuen Müllroser Kanal nach Hamburg ausführte. Der Kaufmannsälteste von 1707—18 Johann Rudolf von Schreyvogel war Bauherr des bedeutenden, leider 1886 abgebrochenen Barockbaus an der Stelle der heutigen Hauptpost. Der erste den Kaufmannsältesten zur Seite stehende Sachverständige, später Consulent oder Syndikus genannt, war der Gerichtsadvokat Daniel Franck, der 1626 mit einer jährlichen Besoldung von 50 Reichstalern angestellt wurde.

KAUFMANN-
SCHAFT UND RAT

In den Stürmen des dreißigjährigen Krieges regte sich der Wunsch, den Ältesten der den Großhandel vertretenden Kaufmannschaft eine Vertretung des ganzen Handelsstandes, auch der Kleinhändler, beizugeben. Man wählte 1626 einen Ausschuß von 27 Vertretern der verschiedenen Handelszweige: der nach Leipzig, nach Polen, der mit Nürnberger (Galanterie-) und mit Steirischen (Eisen-) Waren handelnden Kaufleute, der Juweliere, Tuchhändler, Materialisten und Spezereihändler*), der Sämischwändler**), Weinhändler, Röte-***)) und Wollehändler, Lederhändler, Buchhändler, Rauchwarenhändler und sogar der Reichkrämer und Partkrämer. Aber von der Wirksamkeit dieses Ausschusses wissen wir nichts Bestimmtes. Die monatlichen Versammlungen der ganzen Kaufmannschaft fanden erst im Kaufhause, dann in andern Ortlichkeiten am Ringe statt, bis die Kaufmannschaft 1642 ein eigenes Heim erwarb: das heute den Westteil der „Alten Börse“ bildende älteste Börsenhaus, das bisher aus dem Kaufmannsstande hervorgegangenen Patrizierfamilie von Rehdiger gehört hatte. Die für ihre Tätigkeit erforderlichen Geldmittel bezog die Kaufmannschaft aus Eintrittsgeldern, Strafgeldern und besonderen mit Genehmigung des Rats erhobenen Umlagen.

AUSSCHUSS
1626

BORSENHAUS
1642

*) Händler mit Schnittwaren und Kolonialwaren.

**) Händler mit dem feineren, weicheren Sämischwleder.

***)) Farbstoff, veredelt zu Krapp.

TÄTIGKEIT
EINFLUSS

Die Tätigkeit und der Einfluß der Kaufmannschaft wirkten, wie im Mittelalter, teils in allgemeinen städtischen Angelegenheiten, teils in wirtschaftlichen Fragen. Noch immer hatte sie eine bedeutende Mittelstellung zwischen dem Rat und der übrigen Gemeinde. Bei den mindestens jährlich einmal und sonst nach Bedarf stattfindenden Verhandlungen zwischen Rat und Gemeinde waren die Kaufmannsätesten immer Wortführer der Gemeinde, deren Wünsche und Beschwerden sie als „cives representantes“ dem Rate vortrugen.

STADT- UND
STAATS-
WIRTSCHAFT

MERKANTI-
LISMUS

Die Haupttätigkeit der Kaufmannschaft, in Handelssachen und anderen Wirtschaftsfragen, war wesentlich beeinflußt durch das seit dem Mittelalter veränderte Verhältnis zum Staate. Mit dem 16. Jahrhundert begann die Ausbildung der modernen Staatswirtschaft und -verwaltung. Jetzt belastete der Staat Handel und Gewerbe der Städte mit neuen Zöllen und Steuern. Jetzt suchte er das Wirtschaftsleben für sein ganzes Gebiet einheitlich zu regeln, ohne Rücksicht auf städtische Sonderinteressen. Dies geschah Breslau gegenüber namentlich, seit im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts die Wirtschaftslehren des Merkantilismus im österreichischen Kaiserstaate Geltung fanden. Der Merkantilismus erstrebte Unabhängigkeit vom Auslande, „Erhaltung des Geldes im Lande“, vor allem durch Hebung des heimischen Gewerbefleißes, der die eigenen Rohstoffe des Landes verarbeiten und die Einfuhr fremder Gewerbeerzeugnisse entbehrlich machen sollte. Der Handel sollte darauf beschränkt sein, eigene Gewerbeerzeugnisse und überschüssige Rohstoffe auszuführen und fremde Rohstoffe, zur Verarbeitung im Inlande, einzuführen. Diese mehr gewerbe- als handelsfreundliche, merkantilistische Wirtschaftspolitik brachte naturgemäß die Breslauer Kaufmannschaft oft in Gegensatz zum Staate, auch in Fällen, wo dieser den gesunden Fortschritt vertrat. Man war mißtrauisch gegen den Staat, wehrte seine Eingriffe in die „Handelsfreiheit“ möglichst ab, obwohl man doch andererseits Staatshilfe für Handel und Verkehr nicht immer entbehren konnte. Aus Furcht vor staatlichem Zwange verhielt sich die Kaufmannschaft sogar ablehnend gegen die Gründung einer ganz besonders zur Förderung des Handels bestimmten Staatsbehörde, des „Schlesischen Kommerzkollegs“, das von 1716—40 bestand.

HANDELSRECHT

Am ungetrübtesten waren die Beziehungen der Kaufmannschaft zum Staate auf dem Gebiete des Handelsrechts. Hier wirkten die Kaufmannsätesten verdienstlich als Schiedsrichter zwischen streitenden Kauf-

leuten und Handwerkern, ferner durch ihre „Parere“ genannten Gutachten in „dubiösen Handels- und Wechselsachen“, endlich durch die von ihnen entworfenen Breslauer Wechselordnungen, deren eine, die von 1712, sogar 1738 für ganz Schlesien Geltung erlangte.

Das staatliche M ü n z w e s e n bot der Kaufmannschaft oft Anlaß zu Beschwerden, besonders wenn es, wie in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts, den Handel nach Polen schädigte. Jahrzehntlang kämpfte die Kaufmannschaft gegen die der merkantilistischen Theorie entsprungenen staatlichen Verbote der Geldausfuhr, bis sie endlich 1725 Milderungen durchsetzte. Den Schäden des Münzwesens wollten die Staatsbehörden durch Gründung von B a n k e n abhelfen. Aber der 1705 erörterte Plan einer Bankgründung in Breslau war so phantastisch und unzweckmäßig, daß ihn die Kaufmannschaft mit Recht ablehnte. Die Regelung des B ö r s e n v e r k e h r s lag ganz in den Händen der Kaufmannschaft. Breslau hatte schon im Mittelalter bedeutenden Wechselverkehr mit Italien und wurde 1714 als „einer der vornehmsten Handels- und Wechselplätze in Deutschland, ja auch in Europa“ bezeichnet. In börsenmäßigen Formen vollzog sich allerdings das Wechselgeschäft erst, seit die Kaufmannschaft 1642 ein eigenes Haus erworben hatte.

MÜNZWESEN

BANK, BORSE

Im V e r k e h r s w e s e n betätigte sich die Kaufmannschaft besonders bei Regelung des Warentransports. Sie leitete den örtlichen Frachtverkehr durch die von den Kaufmannsältesten angestellten „Güterbestätter“, eine Bezeichnung, die übrigens auch 1696 in Hamburg erscheint. Sie förderte den Frachten-Fernverkehr durch ihr Wirken für Schutz gegen Wegezollerei, für Ausbesserung von Landstraßen, für Beseitigung der vielen, hohen Wegezölle und -mauten. Das den Brief- und Paketverkehr nach auswärts vermittelnde „B o t e n w e s e n“, das die Stadtgemeinde unterhielt, stand unter steter Aufsicht der Kaufmannschaft, die immer wieder zu Verbesserungen drängte. Neben dem städtischen Botenwesen entwickelte sich seit Ende des 16. Jahrhunderts eine kaiserliche Postverwaltung, die allmählich, trotz allen Widerstrebens der Kaufmannschaft, eine Monopolstellung erlangte, so daß das städtische Botenwesen immer mehr beschränkt wurde und schließlich 1748 ganz einging.

VERKEHRSWESEN,
BOTENWESEN

Für das zukunftsreiche Verkehrsmittel der O d e r s c h i f f a h r t zeigte die Kaufmannschaft im 16. Jahrhundert zunächst einiges Interesse, das aber später wieder erlahmte. Als 1668 der Bau des Müllroser Kanals für Breslau

SCHIFFFAHRT

die Wasserverbindung mit Hamburg und der Nordsee schuf, verhielt sich die Kaufmannschaft zunächst abwartend, lernte aber den namentlich für die Leinenausfuhr wichtigen neuen Verkehrsweg bald schätzen. Sie bemühte sich, — im Zusammenwirken mit dem „Ehrbaren Kaufmann“ in Hamburg, erfolgreich um Herabsetzung der den Elb- und Oderverkehr störenden Brandenburgischen Zölle und übernahm von der Stadtgemeinde den im 16. Jahrhundert „Niederlage“, später „Packhof“ genannten Umschlagplatz im Bürgerwerder, an der Stelle des heutigen Zoll-Packhofs. Zu dem seit dem Ende des 17. Jahrhunderts allmählich auftauchenden, heute noch nicht verwirklichten Plane eines Donau-Oderkanals vermochte die Kaufmannschaft kein Vertrauen zu fassen, sie erklärte ihn 1710 für ein Luftschloß.

ORIENTHANDEL

Der durch die Schifffahrt ermöglichte bedeutende Aufschwung im Nordwesthandel mußte Breslau für viele Verluste im Südosten und Osten entschädigen. Der Orienthandel, an dem Breslau im Mittelalter in drei Richtungen: durch Galizien-Südrußland, durch Ungarn und über Venedig beteiligt war, war teils durch Veränderungen der Welthandelswege, teils durch örtliche Störungen, wie Türkenkriege und Kosakenaufstände, sehr geschwächt worden. Die österreichische Wirtschaftspolitik erstrebte die Hebung des Orienthandels im allgemeinen, indem sie nach merkantilistischem Rezept 1666 und 1719 mit Monopolrechten ausgestattete Orientalische Handelskompanieen gründete. Die Kaufmannschaft verhielt sich gegen beide Gründungen schon aus Furcht vor Wettbewerb ablehnend, und das baldige Erliegen beider Kompanieen gab ihr Recht. Auch der seit 1728 auf Drängen des Staats angebahnte Orientverkehr über Triest kam lange Zeit nicht in Gang und nahm erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts einen gewissen Aufschwung.

POLNISCH- RUSSISCHER HANDEL

Der Angelpunkt der Wirtschaftspolitik der Breslauer Kaufmannschaft war und blieb der Osthandel, mit Polen und Rußland. Dieser hatte die Krisis am Ende des Mittelalters einigermaßen überwunden und blieb auch jetzt die Hauptgrundlage der wirtschaftlichen Wohlfahrt Breslaus, erlangte jedoch nie mehr seine mittelalterliche Hochblüte. Breslau sah seinen Osthandel zunächst bedroht durch die Wirtschaftspolitik des eigenen Staates. So oft dieser neue Zölle erhob, Ein- oder Ausfuhrverbote erließ, zitterte die Breslauer Kaufmannschaft vor Vergeltungsmaßnahmen der östlichen Nachbarn, vor einer Ablenkung des polnisch-russischen Verkehrs in andere Bahnen. Ihre Bemühungen um Herabsetzung der dem Osthandel schädlichen

ZOLLPOLITIK

Zölle hatten mehrfach Erfolg. Gegenüber dem Zollmandat Kaiser Rudolfs II. von 1600 wurden 1613 erhebliche Milderungen erreicht, die bis Ende des Jahrhunderts im wesentlichen andauerten. Erst 1696 setzte eine schärfere Schutzpolitik ein, die im Zolltarif von 1718 gipfelte. Aber die Klagen der Kaufmannschaft brachten 1739 eine neue dem Osthandel viel günstigere Zollordnung zu Wege.

Aber selbst die schonendste Zollpolitik des eigenen Staates hätte Breslaus Handel nicht vor schweren Schädigungen durch die Handelspolitik und die damaligen recht= und regellosen Zustände Polens und Rußlands bewahren können. Die von den Oststaaten immer wieder verfügten Zollerhöhungen und Prohibitivmaßnahmen und die Stapelrechte einzelner Städte waren an sich schon drückend genug und konnten nur durch Schleichhandel gemildert werden. Aber dazu kam noch nackte Willkür, schamlose Erpressung, krasse Rechtsverweigerung seitens des verlotterten Beamtentums und des zuchtlosen Adels. Der Kampf der Kaufmannschaft gegen alle diese am Mark des Handels zehrenden Schäden konnte als endlose Sisyphusarbeit erscheinen, erzielte aber doch einige Erfolge. Man erreichte 1677—81 die Aufhebung der Stapelrechte von Krakau, Thorn, Lissa, Fraustadt. Der österreichische Gesandte, beraten von Vertretern der Kaufmannschaft, kam 1727 mit dem polnischen Kronschatzmeister überein, daß statt der Wertzölle, die ewig zu Streit Anlaß gaben, ein fester Zoll von jedem Frachtwagen, ohne Rücksicht auf den Wert der Waren, erhoben werden sollte. Auch als Peter der Große Breslaus Verkehr mit der Ukraine dadurch schwer schädigte, daß er die Ausfuhr von Juchten und anderen Handelswaren auf Petersburg beschränkte, half man sich teils durch Schleichhandel, teils erreichte man 1723 durch diplomatische Verhandlungen Milderung der Maßnahme.

Die Rücksicht auf den Osthandel beeinflusste auch die Juden= JUDENPOLITIK politik der Kaufmannschaft. Weniger aus religiöser Unduldsamkeit, als in dem Gefühl des Gegensatzes zwischen den Anschauungen und Gewohnheiten dieser östlichen Zuwanderer und ihrer eigenen kaufmännischen Gepflogenheiten drängte die Kaufmannschaft bei Staats= und Stadtbehörden dauernd auf Beschränkung der Niederlassung und des Handels der Juden in Breslau. Aber es zeigte sich doch, daß völlige Fernhaltung der Juden ohne schwere Schädigung des Osthandels unmöglich war. Seit die Breslauer Handelsherrn verlernt hatten, auf eigenen Handelsreisen nach dem unkultivierten Osten Leben und Gesundheit zu gefährden, wurden die schlaun, abgehärteten

Ostjuden als Vermittler unentbehrlich. Um 1700, sagt ein amtliches Gutachten, vermittelten die Juden zwei Drittel des polnischen Handels. So ist es verständlich, daß, trotz aller Bemühungen der Kaufmannschaft, die Zahl der Juden in Breslau bis Ende der österreichischen Zeit auf 2 bis 3% der Stadtbevölkerung anwuchs.

PREUSSISCHE
ZEIT SEIT 1741

Die tief eingreifenden Wirkungen der preußischen Besitzergreifung von 1741 zeigten sich in Breslau naturgemäß auch im Wirken der Kaufmannschaft. Die Stadtverwaltung wurde jetzt ganz vom Staate abhängig. Der Einfluß, den die Kaufmannschaft im Rate und bei den Verhandlungen zwischen Rat und Bürgerschaft ausgeübt hatte, hörte fast ganz auf. Um so mehr mußte die Kaufmannschaft jetzt wünschen, ihre bisher vom Rate ernannten Ältesten selbst zu wählen, und sie erlangte 1756 wenigstens ein Vorschlagsrecht. Die Mitgliederzahl der Kaufmannschaft nahm stark zu; sie stieg von 239 (1744) auf 307 (1756) und 382 (1764), ging bis 1775 auf 315 zurück, um wieder auf 329 (1799) und 378 (1812) zu steigen. Diese Zunahme der Kaufleute steht in scheinbarem Gegensatz zu den vielfachen Klagen über den Verfall des Breslauer Handels im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts; aber man darf wohl annehmen, daß Umfang und Umsatz der einzelnen kaufmännischen Betriebe gegen früher kleiner geworden waren.

ALTESTENWAHL
MITGLIEDERZAHL

WOHLTÄTIGKEIT

Die Tätigkeit der Kaufmannschaft war auch jetzt nicht ganz auf das wirtschaftliche Gebiet beschränkt. Zwar die Teilnahme an der Stadtverwaltung war ihr, wie erwähnt, so gut wie abgeschnitten. Dafür entschädigte sie sich durch Wohltätigkeit, durch Fürsorge für notleidende Berufsgenossen und andere Mitbürger. Zu den älteren von der Kaufmannschaft verwalteten Stiftungen kam jetzt 1775 die große Selenkesche Stiftung für verarmte Kaufleute. Das Handlungsdiener-Institut, das neben materieller Fürsorge auch bessere Fachbildung der damals „Handlungsdiener“ genannten Handlungsgehilfen erstrebte, war zwar 1773 von der Gehilfenschaft selbst gestiftet worden, wurde aber von der Kaufmannschaft reichlich unterstützt. Die von der Kaufmannschaft gepflegte Geselligkeit hatte ihren Mittelpunkt im Zwinger. Hier war, wohl seit Ende des Mittelalters, das Heim der Kaufmännischen Schützenbrüderschaft, die neben ihren Waffenübungen natürlich auch Geselligkeit pflegte. Hier tagte die 1696 begründete „Gesellschaft der Zwölfer“, die meist aus reichen Kaufleuten bestand. Nach der Zerstörung des Zwingergebäudes im siebenjährigen Kriege

GESELLIGKEIT

wurde 1768—70 nach einem Plan des älteren Langhans der schlicht=vornehme Bau mit Lessings klassischer Inschrift „Mercurio telis certanti“ (dem mit den Waffen wettkämpfenden Merkur) errichtet, der 1890 dem jetzigen Bau gewichen ist. In dem durch Langhans erneuerten Zwinger, der jahrzehntelang als Breslaus vornehmster Festort galt, wurde 1805 die Kaufmännische Zwinger=Ressourcen=Gesellschaft begründet.

In der Wirtschaftspolitik brachte die preußische Besitzergreifung in doppelter Hinsicht grundstürzenden Wandel. Einmal wurde der für Breslaus Wirtschaftsleben so wichtige Zusammenhang Schlesiens mit den übrigen Habsburgischen Erbländern: Böhmen, Ungarn, Österreich, jäh unterbrochen. Wenn auch der Breslauer Friede von 1742 das Fortbestehen des wirtschaftlichen Status quo bestimmte, so war es doch naturgemäß, daß der seit der Eroberung Schlesiens bestehende politische Gegensatz zwischen Österreich und Preußen je länger je mehr auch auf das wirtschaftliche Gebiet übergriff, zum Zollkriege und anderen Wirtschaftskämpfen führte. Ferner war die merkantilistische Wirtschaftstheorie auch schon in Österreich herrschend gewesen; aber das lockere Gefüge des Kaiserstaats, die geringere Tatkraft seines Beamtentums hatten doch gelegentlich den Vertretern städtischer Sonderinteressen einen passiven Widerstand gegen staatliche Maßnahmen, das Erreichen ausnahmsweiser oder zeitweiliger Vergünstigungen ermöglicht. Jetzt unter preußischer Herrschaft wurde der Merkantilismus ungleich folgerichtiger und tatkräftiger durchgeführt. Jetzt waren Milderungen und Ausnahmen selten oder garnicht zu erreichen.

TRENNUNG VON
ÖSTERREICH

MERKANTILISMUS

Der Merkantilismus war gewiß nicht grundsätzlich handelsfeindlich; er hatte den besten Willen, alle Wirtschaftszweige, also auch den Handel, zu fördern. Gleich nach der Besitzergreifung, 1742, versuchte der junge Preußenkönig, Breslaus alte Handelsblüte zu erneuern, indem er durch Begründung einer großen Breslauer Messe nach dem Muster der Leipziger, besonders die von Südosten zu Einkäufen nach Leipzig ziehenden kaufkräftigen Händler nach dem um 44 Meilen näher gelegenen Breslau zu locken suchte. An dem Scheitern dieses großangelegten Plans war der geheime Widerstand der Breslauer Kaufmannschaft nicht ohne Mitschuld. Denn diese wurde ängstlich und eifersüchtig, als man, um den fremden Einkäufern genügende Auswahl an Waren zu bieten, auch fremde Verkäufer aus dem Westen heranzog.

MESSE 1742

SCHIFFFAHRT

Erfolgreicher waren die gemeinsamen Bemühungen der Stadtbehörden und der Kaufmannschaft um Förderung des Handels durch Hebung der Oderschiffahrt. Die Entwicklung der Schiffahrt war nicht nur durch Zölle gehemmt, sondern auch durch die alten Stapelrechte der Städte Berlin, Frankfurt a. O. und Stettin. Jetzt gelang es, durch Zusammenwirken des Staats und der Kaufmannschaft, 1752 alle dem Oderverkehr entgegenstehenden Stapelrechte zu beseitigen.

BEKÄMPFUNG
DER MONOPOLE

In scharfen, offenen Gegensatz trat die Breslauer Kaufmannschaft immer wieder zu der staatlichen Steuer-, Bank- und Zollpolitik. Als geschworener Feind aller Monopole wendete sich der Breslauer Handelsstand gegen das Tabak- und Kaffeemonopol, ferner gegen den 1764 auftauchenden Plan des Italieners Calzabigi, dem zufolge eine große monopolistische Handelsgesellschaft teils Bankgeschäfte, teils allerlei gewerbliche Unternehmungen betreiben sollte. Die Kaufmannschaft bekämpfte diesen Plan schon im Interesse des Breslauer Leinenhandels mit gutem Erfolge. Nur Bruchstücke des Calzabigischen Plans, wie die Berliner „Seehandlung“, sind ins Leben getreten. Schon früher, 1753, war das, gleichfalls von der Kaufmannschaft bekämpfte Projekt des Finanzrats Graumann, eine allgemeine Landesbank zu gründen, gescheitert. Als dann 1765 in Berlin eine Landesbank und in Breslau eine Art Filiale derselben begründet wurde, verhielt sich die Kaufmannschaft jahrzehntelang gegenüber der Tätigkeit der staatlichen Bank sehr kritisch. Noch 1805 schrieb das angesehene Bankhaus Eichborn an einen Geschäftsfreund: „Nach dem neuen Banksystem ist jede Unterstützung seitens dieser Behörde ausgeschlossen. Wir mögen auch mit dieser Behörde nichts mehr zu tun haben.“

BANKWESEN

ZOLLPOLITIK

Am schärfsten war der Widerspruch der Kaufmannschaft gegen die Kampf- und Schutzzölle und die sonstigen handelsfeindlichen Maßnahmen des Staates gegenüber Österreich, Sachsen und Polen. Schon als Preußen auf die österreichischen „Schutz- und Trutzzölle“ von 1753—55 mit Vergeltungsmaßnahmen antwortete, machte die Kaufmannschaft die schädlichen Folgen dieser Maßnahmen für den eigenen Handel geltend. Immerhin waren die Schädigungen damals noch erträglich, aber nach dem siebenjährigen Kriege entbrannte der Wirtschaftskampf mit verstärkter Kraft. Durch österreichische Einfuhrverbote für schlesische Waren und durch preußische Gegenmaßnahmen wurde der Handel unterbunden. Dazu kam 1765 die Einführung der bald allgemein verhaßten Steuer- und Zollverwaltung

durch französische Beamte, die „Regie“. Lebhaft klagte die Kaufmannschaft, daß die Regie durch willkürliche, schikanöse Handhabung der Zollgesetze die fremden Kaufleute geradezu von Breslau verscheuche. Dann kamen wirtschaftliche Kämpfe mit Sachsen und Polen und 1772 die politische Verbindung Galiziens mit Österreich. Jetzt erzielten die schon längst von Österreich gemachten Versuche, den Handel Polens mit Sachsen von der Straße durch Schlesien abzulenken und nach Mähren und Böhmen zu ziehen, gewisse, für Breslaus Handel empfindliche Erfolge. Die Galizier, früher die besten Kunden der Breslauer Kaufleute, begannen, sich teilweise nach Wien zu gewöhnen.

So wurden die letzten zwei Jahrzehnte der Regierung Friedrich des Großen für den Breslauer Handel eine schwere Prüfungszeit. Immer wieder klagte die Breslauer Kaufmannschaft über die Erdrosselung ihres Handels durch die Durchgangszölle und andere Maßnahmen Preußens. 1782 verstieg man sich sogar zu der Behauptung: die Märkte in Breslau seien leer, ein fremder Fuhrmann sei eine Seltenheit! Aber alle diese, gewiß übertriebenen, aber doch nicht ganz grundlosen Klagen machten auf den König keinen Eindruck. Er bestritt die schädlichen Wirkungen der staatlichen Maßnahmen und war überzeugt, daß Milderungen derselben nur den Nachbarstaaten zugute kommen würden.

NOTE DES
HANDELS

Kaum hatte der alte König 1786 die Augen geschlossen, als die Breslauer Kaufmannschaft dem neuen Herrscher Friedrich Wilhelm II. eine Bitt- und Beschwerdeschrift vorlegte, die in scharfen Angriffen auf das ganze Merkantilsystem, mit seiner „Regie“, seinen Monopolen, Ein- und Ausfuhrverboten, Durchfuhrzöllen und Zollplackereien gipfelte. Und jetzt fand die Kaufmannschaft williges Gehör. Schon im April 1787 brachte eine Verordnung über Neueinrichtung des Steuer- und Zollwesens die Aufhebung der „Regie“ und wesentliche, namentlich den Osthandel erleichternde Zollermäßigungen.

ERLEICHTERUNG
NACH 1786

Wenn der Merkantilismus unter Friedrich dem Großen den schlesischen Handel zweifellos vielfach geschädigt hat, so hat er ebenso zweifellos den Aufschwung des Gewerbes, die Industrialisierung stark gefördert, und von diesem Aufblühen der Industrie hatte doch auch wieder der Handel Vorteil. Die Kaufmannschaft war an der Gewerbeförderung unmittelbar durch zwei, auf Drängen des Staates begründete, eigene Unternehmungen beteiligt: durch die 1771 auf dem Bürgerwerder in Breslau angelegte Zuckerraffinerie und die 1785 in Oberschlesien errichtete Eisen-

AUFBLÜHEN DER
INDUSTRIE

und Stahlwarenfabrik Königshuld. Sonst war der Breslauer Handelsstand und damit auch seine Vertretung, die Kaufmannschaft, stark interessiert an der Blüte der Leinenindustrie des schlesischen Gebirges, teils als Leinenhändler, meist über Hamburg, teils als Geldgeber der Leinenindustriellen. Zum Beispiel hat das Bankhaus Eichborn als Bankier der „Gebirgskaufleute“ sich die Sporen verdient. Im Anfange des 19. Jahrhunderts war in Breslau die Textilindustrie durch zahlreiche Kattundruckereien vertreten. Damals begann sich auch Breslau mit Vertrieb und Verarbeitung oberschlesischer Bergwerksprodukte zu beschäftigen, der erste Anfang einer zukunftsreichen Entwicklung.

FRANZOSENZEIT

Von den Revolutionskriegen und den napoleonischen Kriegen wurde der Breslauer Handelsstand zunächst meist nur durch Verluste im Leinenhandel betroffen; aber dann kam die Leidenszeit Preußens 1806—13 und die Zwingherrschaft Napoleons I. mit seiner Kontinentalsperre. In der größten Not des Vaterlandes mußte der Handelsstand, wie anderwärts so auch in Breslau, den Staat bei Tilgung der riesigen französischen Kontributionen durch Bürgschaften und Darlehne unterstützen. Namentlich galt es, im November 1808

PROMESSEN

sogenannte „Promessen“ über die für jene Zeit ungeheure Summe von 15 Millionen Franks auszustellen, um dadurch die Erlösung Schlesiens von dem Druck der feindlichen Besatzung zu beschleunigen. Damals hat die Breslauer Kaufmannschaft, unter Führung ihres wackeren Ältesten Johann Wolfgang Moriz, in Firma Eichborn & Co. vollgültig bewiesen, daß sie über die staatsfremde, ja staatsfeindliche Haltung früherer Jahrhunderte in der harten friderizianischen Schule gründlich hinausgewachsen war. Trotz eigener schwerster Bedrängnis, trotz aller lähmenden Unsicherheit der Zeitverhältnisse, hat sie ihre vaterländische Ehrenpflicht treulich erfüllt.

WIRKSAMKEIT
1815—48

In der Zeit vom Abschlusse der napoleonischen Weltkriege, 1815, bis zur Begründung der Handelskammer, 1848/49, sah sich die kaufmännische Berufsvertretung Breslaus vor eine Fülle neuer Aufgaben gestellt. Die Wirksamkeit der Kaufmannschaft in städtischen Angelegenheiten, die in friderizianischer Zeit aufgehört hatte, lebte unter der durch die Steinsche Städteordnung von 1808 geschaffenen städtischen Selbstverwaltung kräftig wieder auf, zwar nicht unmittelbar, durch Tätigkeit der ganzen Körperschaft, aber mittelbar, durch regen Anteil ihrer führenden Mitglieder am Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung. Namentlich in letzterer

SELBST-
VERWALTUNG

war der kaufmännische Einfluß lange überwiegend. Zuerst in der politisch bewegten Zeit des Vormärz, 1845 wurde ein Jurist Vorsteher der bisher fast stets von Kaufleuten geleiteten Versammlung. Wenn auch weiterhin bis in die neueste Zeit der Handelsstand und seine Vertretung, die Handelskammer, in naher, einflußreicher Fühlung mit den städtischen Behörden geblieben sind, haben sie nur die Überlieferung der alten Kaufmannschaft fortgesetzt.

Die wirtschaftliche Tätigkeit der Kaufmannschaft wurde besonders stark beeinflusst durch das immer raschere Heranwachsen der Großindustrie. Besser als in der Treibhausluft des Merkantilismus gedieh der gewerbliche Großbetrieb, seit die Gewerbefreiheit 1811 die schon stark durchlöchernte Zunftverfassung, die Herrschaft von Privilegien und Monopolen im Wirtschaftsleben endgiltig beseitigt hatte, seit die Aufhebung der Erbuntertänigkeit und die Freizügigkeit den Zuzug nach den Städten, die Entstehung großstädtischer Arbeiterheere begünstigte, seit Kohle und Eisen durch die Dampfmaschine die Gütererzeugung von Grund auf umgestalteten. In Breslau konnte sich diese letzte Triebkraft der Großindustrie um so besser entwickeln, je mehr der Breslauer Handelsstand, der Geldgeber und der Abnehmer der mächtig emporblühenden oberschlesischen Berg- und Hüttenindustrie wurde. Überhaupt traten jetzt, wie wohl überall, so auch in Breslau, Großhandel und Industrie, die unter dem Merkantilismus einander oft genug feindlich gegenübergestanden hatten, in nahe Interessengemeinschaft und Personenverbindung.

GROSSINDUSTRIE

Die preußische Gesetzgebung und Verwaltung der Jahre 1816—21 beseitigte die Binnenzölle zwischen den einzelnen Landesteilen und führte nach außen mäßige Grenzzölle ein. Sie tat dies in ausgesprochener Begünstigung des Durchgangshandels und suchte teils dadurch, teils durch Entwicklung des Konsulatswesens den Außenhandel zu stärken. Aber das preußische Freihandelsystem hatte zwei Schwächen: Einmal gab es vielfach die junge Industrie Preußens überlegenem ausländischem, besonders englischem Wettbewerb preis. Sodann konnte der Freihandel seine segensreiche Kraft nicht auswirken, weil Preußens Nachbarn, namentlich Osterreich und Rußland, ihm auf dem eingeschlagenen Wege nicht folgten, ja zum Teil ihr Zollschutz- und Absperrungssystem noch verschärften. Mehr noch als der ausländische Wettbewerb übten die Grenzsperren Osterreichs und Rußlands auf das von ihnen eingeschlossene Grenzland Schlesien und damit

ZOLLPOLITIK

auch auf Breslaus Handel und Industrie die verhängnisvollste Wirkung aus. Vor allem Breslaus Handel in Kolonial- und Textilwaren wurde aufs schwerste geschädigt. Das letzte Luftloch des schlesischen Ostverkehrs, der *Frei-
staat Krakau*, wurde 1846 durch die Einverleibung Krakaus in Osterreich geschlossen. Einen gewissen Ersatz für das im Osten Verlorene konnten Schlesien und Breslau finden im Verkehr mit dem übrigen Deutschland, der durch die Begründung des *Zollvereins* 1834 von schweren Fesseln befreit war. Aber die entlegene Grenzprovinz konnte ein gleichberechtigtes Glied des neuen großen Wirtschaftskörpers erst werden, wenn es West- und Süddeutschland durch bessere Verkehrsmittel näher gerückt wurde.

EISENBAHNEN,
SCHIFFFAHRT

Einen ungeahnten Aufschwung brachten dem Verkehrswesen die in Schlesien seit 1842 entstehenden *Eisenbahnen*. Ihre erste Kinderkrankheit, der schwindelhafte Handel in Eisenbahnaktien wurde bald überwunden. Aber ihr weit schwererer Schaden: die Brandschatzung von Handel und Gewerbe durch übermäßig hohe und unbillig abgestufte Tarife, lastete noch lange auf dem Wirtschaftsleben unserer Stadt und Provinz. Ein wohl-
tätiges Gegengewicht gegen den Druck der Eisenbahntarife hätte der Wettbewerb einer blühenden *Oderschiffahrt* bieten können. Aber deren Entwicklung wurde noch lange durch den verwahrlosten Zustand des Strom-
betts sehr gehemmt. Immerhin wurde doch damals der erste Grund zu künftigem Fortschritt gelegt. Nach ganz ungenügenden, mit allzu knappen Mitteln unter-
nommenen Arbeiten der Jahre 1819 bis 42, wurde 1844 mit einer durch-
greifenden Oderregulierung der erste Anfang gemacht. 1842 veröffentlichte der Kaufmann und Stadtverordnetenvorsteher Kopisch, ein Bruder des Dichters August Koppisch, den ersten Plan eines in Breslau auf der „Vieh-
weide“ anzulegenden Handelshafens.

BORSENBAU
1821—24

Aus allen diesen, zum Teil grundstürzenden Wandlungen im Innen- und Außenhandel, im Gewerbe, im Verkehrswesen erwachsen der kaufmännischen Berufsvertretung, der Kaufmannschaft neue und schwere Aufgaben, und es fehlte ihr nicht das Gefühl dafür, daß die neue Zeit auch neue Mittel und Formen des Wirkens erfordere. Schon *äußerlich* erhielt das Wirken der Kaufmannschaft jetzt einen neuen, stattlichen Rahmen. An die Stelle des 1642 erworbenen Börsenhauses und des östlich anstoßenden früheren „Ober-
amtshauses“, dem früheren Oberlandesgericht, ließ die Kaufmannschaft 1821—24 durch den jüngeren Langhans ein neues, monumentales *Börsen-*

gebäude errichten, das dem Börsenverkehr und der Verwaltung der Kaufmannschaft, aber auch, neben dem im Winter schwer heizbaren Zwinger, geselligen Zwecken dienen sollte. Jetzt ist die „neue Börse“ von 1824 längst ihrem Zwecke entfremdet und dient als „alte Börse“ seit 1899 der städtischen Bauverwaltung.

Auch innerlich, in der Verfassung der Kaufmannschaft wollte man dem Zeitbedürfnisse entgegenkommen, einen weiteren Rahmen, eine breitere Basis für das Wirken der Berufsvertretung finden. Einmal suchte man 1839 durch Beschränkung der bisher lebenslänglichen Amtsdauer der Kaufmannsältesten auf sechs Jahre frische Kräfte zu gewinnen. Ferner sollten in einem „Kaufmännischen Komitee“, wie einst in dem Ausschusse von 1626, die Vertreter der verschiedenen Handelszweige gemeinsam mit den Kaufmannsältesten über alle wichtigen Handelsfragen beraten und beschließen. Zum ersten Male wurde in der Versammlung der Kaufmannschaft vom 17. Oktober 1811 beschlossen, „ein Komitee zu organisieren, welches die Interessen des Handelsstandes wahrnehmen und aus Kaufleuten aller Handelsbranchen bestehen soll“. Man wählte 21 Vertreter der Kolonialwaren-, Tuch-, Leinwand-, Materialwarenhändler, der Bankiers, Eisenwaren-, Röte- und Baumwollenhändler. Doch scheint dieses Komitee nicht lange bestanden zu haben. 1819 wurde ein neues begründet, das zunächst aus 17, dann aus 21 Personen bestand und monatlich eine Sitzung abhielt. Aber weder in dieser Gestalt, noch nach einer Reorganisation von 1833 konnte das Kaufmännische Komitee allen Reformwünschen genügen. Besonders seit 1840 der Kampf um eine parlamentarische Staatsverfassung in Preußen einsetzte, verstärkte sich im Breslauer Handelsstande das Streben nach einer grundlegenden Umgestaltung seiner Berufsvertretung.

VERFASSUNGS-
ÄNDERUNGEN

Damit beginnt die Vorgeschichte und die Geschichte unserer heutigen Industrie- und Handelskammer. Wir nehmen Abschied von der alten Kaufmannschaft, die fast sechs Jahrhunderte hindurch Breslaus Handel erst in glänzendem Aufschwunge emporgetragen, dann in zähem Beharren gegen vielfache Hemmung und Anfechtung verteidigt hat.

Personen- und Sachregister nach der Buchstabenfolge.

- A**
Abegg: 53.
Abgeordnetenhaus: 112, 127, 143, 144, 146, 147, 148, 151, 155.
Absatzgebiete: 265, 307 ff.
Abtretungen: 219.
Ackerbau: 260, 262, 263 ff.
Adlergebirge: 255.
Adreßbuch für Industrie und Handel: 160, 165, 217.
Adria: 327.
Aktienbesitz: 225, 226, 229.
Aktiengesellschaften: 178, 197.
Aktiengesellschafts-Revisoren: 165.
Aktiennotierungen: 169, 172.
Aktienrecht: 95.
Altberun: 288.
Alexander: 174.
Altertum: 250, 251.
Altmaterial: 194.
Altwasser: 291, 295.
Aluminium: 312.
Amerika, Vereinigte Staaten: 25, 108, 110, 221, 230, 231, 242.
Ammoniak: 240, 280, 300.
Amtliche Handelsstelle: 195, 198.
Anbaufläche: 263, 264.
Andersson: 58.
Annaberg: 287.
Angebote: 166.
Angestellte: 189, 193, 204, 205, 206, 208, 209, 216, 222, 238.
Appellationsgericht: 17.
Arbeiter: 189, 193, 216, 222, 231, 232, 235, 238, 239.
Arbeiterbewegung: 93.
Arbeitgeber: 217.
Arbeitgeberhilfe: 209, 210.
Arbeitgeberverbände: 45, 206, 207, 209.
Arbeitskämpfe: 209.
Arbeitsleistung: 238, 239, 243.
Arbeitslosigkeit: 222, 231, 232, 239.
Arbeitsmarkt: 84, 190.
Arbeitnehmer: 217.
Arbeitnehmerverbände: 190, 191.
Arbeitsverhältnis, kaufmännisches: 207, 208.
Arbeitszeit: 95, 196, 238.
„Archimedes“: 294.
Archiv: 166.
Argentinien: 110, 253, 293.
Armaturen: 84.
Arnsdorf: 115.
Assignaten: 219.
Atlantischer Ozean: 247, 270.
Atteste: 17.
Augsburg: 320.
Auslandsbesitz: 219.
Außenhandel, Reichsnachrichtenstelle: 166, 217.
Ausgewiesene: 222.
Ausfuhr: 76, 135, 167, 215, 220, 222, 232, 234, 236, 237, 239, 291 ff., 243, 308, 313, 315.
Ausfuhrkommissar: 167, 198, 237.
Ausfuhrverbote: 188, 345.
Ausfuhrzölle: 11, 98, 99, 101, 107.
Auskunftstätigkeit der Handelskammer: 161, 165, 188.
Ausländische Staaten: 210.
Ausländische Unternehmungen: 197.
Ausländisches Vermögen: 197.
Ausreiseerlaubnis: 166.
Ausrüstungsgegenstände: 194.
Austausch: 251, 253, 265, 308, 313 ff.
Australien: 292.
Autarkie: 270, 285, 286, 291, 294, 301, 302, 305, 310, 313, 316, 319, 320, 321.
B
Baden: 315, 317.
Badeorte: 296, 297.
Bäche: 233.
Baier: 15, 56.
Balkan: 120, 198, 210, 242.
Baltikum: 249.

- Bankwesen: 37, 43, 44, 73, 81, 95, 339, 344.
 Bartheln: 152.
 Basalt: 287.
 Basel: 306.
 Bafj: 175.
 Baum: 70.
 Baumwolle: 125, 126, 130, 135, 138, 220, 232.
 Baumwoll-Industrie: 77, 84, 273, 293.
 Bautischlerei: 86.
 Bayern: 97, 101, 265, 273, 284, 290, 292, 294, 302, 308, 311, 315 ff.
 O. Beck: 60.
 A. Becker: 173.
 G. Becker: 60.
 K. Becker: 62.
 Bedarf: 252, 306, 315.
 Bedürfnis: 252.
 Beethoven: 217.
 Beirat der Handelskammer: 203 flg.
 Bekleidungsgegenstände: 81, 194, 197, 200, 233.
 Bekleidungsindustrie: 85
 Belger: 63.
 Belgien: 101, 109, 182, 222, 232, 247.
 Benzol: 240, 280, 300.
 Bergbau: 269, 272 ff.
 Bergius: 65.
 Berlepsch, Freiherr v.: 32, 46.
 Berlin: 80, 81, 115, 117, 120, 121, 125, 126, 131, 135, 138, 146, 147, 150, 153, 167, 217, 265, 268, 280, 286, 287, 290, 292, 297, 307 ff., 315, 317, 344.
 Berlin, Korporation: 8, 26.
 Berliner: 60, 174.
 Berliner Börsen=Courier: 227.
 J. Berthold: 57.
 R. Berthold: 58.
 Bescheinigungen: 166.
 Besetzte Gebiete: 222, 230.
 Besetzung: 219.
 Betriebsstoffe: 192.
 Beuthen a. O.: 143.
 Beuthen OS.: 257, 269, 272, 276.
 Beyer: 174.
 B. Beyersdorff: 15, 56.
 G. Fr. Beyersdorff: 59.
 Bevölkerung: 75, 76, 77, 260, 267, 276, 277, 278, 318, 336, 342.
 Bezugsscheine: 233.
 Bibliothek: 166.
 C. Bielschowsky: 66.
 E. Bielschowsky: 67.
 Bierbrauerei: 82, 271, 273, 291, 302, 307.
 Biersteuer: 96.
 Bildungswesen: 93, 183.
 G. Biller: 63.
 Binnenschifffahrt: 72.
 Binnenschifffahrtsgesetz: 95.
 Bismarckhütte: 288.
 Blei: 126, 220, 272, 276.
 Bleichen: 272.
 Bleiweißindustrie: 85.
 Blockade: 219, 233, 243.
 Blumenindustrie: 85.
 Bober-Katzbachgebirge: 256, 287.
 Bobertal: 296.
 Bodenbeschaffenheit: 259, 261, 263, 267, 273.
 Bodenschätze: 269 ff.
 Bodensee: 259.
 Böhmen: 82, 108, 136, 250, 251, 270, 332 ff., 343, 345.
 Börsen: 128.
 Börsen=Aktien=Verein: 27, 38, 39, 42, 43, 48.
 Börse, Breslauer: 169 flg.
 Börse, Breslauer, Einrichtungen: 175 flg.
 Börse, Gebäude: 17, 27, 37, 42, 169, 348.
 Börsengesetz: 172, 173, 177, 178.
 Börsengeschichte: 169 flg.
 Börsennotierungen: 169, 172, 175 flg.
 Börsenordnung: 27, 29, 37, 169, 170, 171, 172, 173, 177, 181.
 Börsenreform: 95, 178.
 Börsensteuer: 96.
 Börse, Verwaltung: 13, 16, 17, 31, 42.
 Börsenverkehr: 181 339.
 Börsenvorstand: 167, 169, 174, 175, 180.
 Börse, Branntweinbörse: 179.
 Börse, Fondsbörse: 177.
 Börse, Lederbörse: 179, 180.
 Börse, Produktenbörse: 179 flg.
 Börse, Warenbörse: 177, 178.
 Börse, Zuckerbörse: 181.
 Börse, vor dem Kriege: 178.
 Börse, nach dem Kriege: 178
 Bolkenhain: 119.
 „Botenwesen“: 339.
 Brandenburg: 255, 256, 265, 307, 308, 311, 315, 317.
 Branntweinmonopol: 96.
 Brauereimaschinen: 84.
 Braun: 174.
 Braunkohle: 280, 283, 297, 299, 300, 308, 311, 312, 317.

Braunschweig: 312.
Brennereien: 83, 294.
Brennereimaschinen: 84.
Breslau: 11, 73, 76, 77, 78, 88 flg., 94,
95, 96, 104, 116 flg., 121, 143, 146,
147, 149, 154, 184, 190, 192, 197,
198, 205, 210, 256, 263, 264, 266,
268, 270, 271, 272, 279, 289, 292,
293, 302, 304 ff., 320.
Breslau=Berliner Bahn: 115 flg., 121.
Breslau=Freiburger Bahn: 111, 112.
Breslau=Glatz=Mittelwalder Bahn: 114.
Breslau=Hirschberger Bahn: 118 flg.
Breslau=Oels=Wilhelmsbrücker Bahn: 118.
Breslau=Posener Bahn: 114.
Breslau=Stettiner Bahn: 115 flg.
Breslau=Warschauer Bahn: 113, 116 flg.
Breslau, Eisenbahntarife: 125 flg., 137 flg.
Breslau, Landkreis: 37.
Bruno Breslauer: 63.
Briand: 221.
Brieg: 37, 294.
Bromberg: 280.
Brotversorgungsabgabe: 227.
Brügge: 327.
Brüsseler Konferenz: 221.
Bucher: 173.
Budapest: 120, 140, 154.
Budde: 120, 142.
Büchersachverständige: 167.
Bülow: 58, 174.
Bürgerliches Recht: 95.
Bürokratie: 233, 234.
Buntpapierindustrie: 86.
Bunzlau: 271, 272, 273, 290, 291.
Busch: 15.
Butter: 80, 195.

Cannes: 221.
Canth: 119.
Carlsruhe: 257.
R. Caro: 57.
Chelm: 249, 275.
Chemikalienhandel: 80.
Chemische Industrie: 81, 85, 288, 297,
312.
Chemische Industrie, Maschinen: 84.
Chirurgische Instrumente: 106.
Chlorkalk: 130.
Chorinsky: 175.
Chorzow: 288.
Chromolitographische Industrie: 86.
Dr. Cohn: 60.

G. Cohn: 67, 174.
Compiègne: 219.
Credner: 15, 55.
Czenstochau: 116.

Dachpappenindustrie: 85, 126.
Dachsteine: 287.
Damenhandschuhe: 236.
Damenhüte: 85.
Damenkonfektion: 84.
Dänemark: 103.
Danzig: 26, 120, 131, 184, 185, 242, 247,
271, 327.
Darlehnskassen: 187.
Dau: 54.
Daweskomitee: 229.
Dawesplan: 243.
Degenkolb: 175.
Demobilmachung: 203, 208.
Demobilmachungs=Ausschuß: 205, 208.
Arthur Deter: 52, 66.
Otto Deter: 62.
Deutsches Reich: 74, 88, 91, 92, 93, 94,
99, 100, 103, 214, 215, 219.
Deutschumpflege: 217.
Devisen 223, 224.
Devisenhandelsbescheinigungen: 166.
Differentialtarife der Eisenbahnen: 13,
76, 79, 80, 124, 126 flg. 136, 137.
Dillenburg: 65.
Diluvialzeit: 249.
Dispacheure: 167.
Dittberner: 62.
Dittersbach: 118.
Dividenden: 225.
Dollar: 220, 221, 222, 224, 226.
Dollarschatzanweisungen: 236.
Dolomit: 281.
Donaugebiet: 129, 131.
Donau=Main=Kanal: 155.
Donau=Oder=Kanal: 146, 152, 154, 155,
157, 198, 340.
Donau=Weichsel=Dnjester=Kanal: 152.
Donau=Schiffahrtsakte: 154.
Doppelbesteuerung: 229.
Dortmund=Ems=Kanal: 147, 149.
Dresden: 114, 120.
Dringlichkeitsbescheinigungen: 166.
Drogenhandel; 80.
Düngemittel: 85, 192, 219, 224, 232, 235,
236.
Durchfuhrzölle: 12, 76, 98, 99, 101, 104,
345.

Eheschließungen: 166.
Ehrhardt: 70.
E. Ehrlich: 63.
M. Ehrlich: 67.
Dr. Eichberg: 68.
Eichborn & Co.: 181, 182, 344, 346.
L. Eichborn: 15, 111.
Ph. v. Eichborn: 49, 51, 61.
Dr. Ed. v. Eichborn: 70, 173, 199,
Dr. Curt v. Eichborn: 181,
Eier: 80, 233,
Einfuhr: 76, 313, 315, 344, 345.
Einkommensteuer: 229.
Einreisebescheinigungen: 166.
Einzelhandel: 37, 43, 44, 86, 93, 95, 205.
Eisenbahn: 7, 21, 72, 76, 88, 89, 96, 111,
flg., 122, 124 flg., 132, 133 flg.,
140 flg., 143, 144, 150, 231 flg.,
242, 243, 251, 264, 265, 274, 277,
289, 306, 313, 314, 348.
Eisenbahnamt für das Reich: 123.
Eisenbahnbetrieb: 139.
Eisenbahndirektion Breslau: 138, 142.
Eisenbahn=Finanzen: 227, 231.
Eisenbahn=Frachtübereinkommen: 95,
139, 140 flg.
Eisenbahn=Güterannahmestellen: 139.
Eisenbahn=Gütertarife: 77, 82.
Eisenbahn=Tariferhöhungen: 139, 141,
142.
Eisenbahnhaftung: 129, 139.
Eisenbahn=Lagerhäuser: 134.
Eisenbahnnetz: 111 flg., 123.
Eisenbahnräte: 123.
Eisenbahn=Verbände: 134.
Eisenbahn=Vereinheitlichung im inter=
nationalen Verkehr: 140 flg., 196.
Eisenbahn=Verkehr: 231.
Eisenbahn=Verkehrsordnung: 91, 139.
Eisenbahn=Verstaatlichung: 121 flg.
Eisenbahn=Wagenbau: 84.
Eisenbahn=Wagenpark: 124, 220, 231.
Eisenbahn=Wiederaufbau: 220.
Eisenbahn während des Krieges: 189,
192, 196.
Eisen: 81, 219, 222, 235, 240, 241.
Eisenbleche: 125.
Eisenerze: 125, 136, 137, 274, 276, 289,
305.
Eisengießerei: 83.
Eisenindustrie: 274, 276, 279, 280, 300,
307, 308, 312, 346.
Eisenkonstruktionen: 84.
Eisenwaren: 271.

Eisenzölle: 105.
Elbe: 150, 155, 255, 312.
Elb=Umschlagplätze: 131, 137, 138.
Elbzölle: 12, 98, 105.
Elektrizitäts= und Gas=A.=G.: 288.
Elektrizitätsindustrie: 86, 283, 288, 289,
294, 298, 308, 311, 312.
Elsaß: 235.
Emaillegesirr: 240.
Emanuelsegen: 284.
Emler: 63.
Engel: 70.
England: 25, 101, 104, 106, 110, 182,
221, 243, 269, 347.
Eppenstein, Hermann: 15, 56.
Eppenstein, Karl: 68.
Eppenstein, Rudolph: 51, 61.
Dr. Eras: 53.
Erden: 270.
Erdkunde, Schlesische Gesellschaft: 186,
212, 254.
Erfurt: 312.
Ermächtigungsgesetz: 187.
Ernte: 219, 224, 263, 264, 310.
Ersatzstoffe: 197.
Erzgebirge: 247.
Ethische Kräfte: 218.
Eulengebirge: 294.

Fachverbände: 208.
Fahrtgenossenschaft: 328.
Fahrwassertiefe: 303.
Farbhölzer: 125, 130.
Farbstoffe: 80, 219.
Faß=Industrie: 86.
Federn: 85.
Feldzeugmeisterei: 194.
Fernsprechgebührenordnung: 95.
Fertigfabrikate: 76.
Festenberg: 257.
Fischbach: 287.
Fische, Fischzucht: 271, 304.
Finowkanal: 146.
Flachs: 79, 137, 220, 272, 292.
Flachsmarkt: 183, 200.
Flandern: 271.
Fleisch: 233, 267, 268.
Flinsberg: 296.
Flugzeuge: 186.
Fondsbörse: 177, 178.
Fonds=Notierungen: 169, 172, 175.
Frachtenauskunftsstelle: 165, 217.
J.A.Franck: 15, 30, 36, 38, 41, 47, 48, 50, 56.

Frankfurt a./M.: 327.
Frankfurt a./Oder: 125, 344.
Frankfurter Frieden: 220.
Frankreich: 28, 101, 102, 104, 106, 111,
182, 220, 221, 224, 232, 240, 242,
247, 258 ff., 262.
Fränkel: 173, 293.
Fraudendienst, Nationaler: 197.
Fraustadt: 341.
Freiburg: 118, 119, 121, 271, 292.
Freihandel: 104, 347.
Fremdenverkehr: 296.
Freud: 140.
J. Freund: 61.
Dr. Freymark: 5, 54, 71, 97, 137, 138,
140, 142, 143, 151, 153, 154, 190,
198, 199.
Freitag: 67.
Friedensarbeiten: 198.
Friedensvertrag: 71, 88, 213, 219, 220,
221, 226, 263.
Dr. Friedenthal: 15, 55.
J. Friedenthal: 15, 48, 50, 55, 94.
P. G. Friedenthal: 60.
W. Friedenthal: 175.
G. Friederici: 60.
G. Friederici: 63.
Friedrich der Große: 261, 273, 274, 277,
343, 345.
Friedrich=Wilhelm=Kanal: 146, 147, 337,
Fromberg: 58. [339.
Frostperiode: 260, 263.
Fruchtsaft-Industrie: 83.
Fuchs=Henel: 63.
Fürstenberg: 146, 147.
Fürstenwalde: 115.
Futtermittel: 79, 95, 111, 134, 136, 139,
180, 181.
Gaebel: 184.
Gänse: 195.
Galizien: 99, 128, 131, 333, 340, 345.
Gas: 280, 288.
Gaskohlen: 138.
Gaze: 67.
Gehalt der Angestellten: 206, 207.
Geflügel: 195, 233.
Geistige Kräfte: 218.
Geldwesen: 91, 95, 189, 215.
Gemeinden: 224, 225, 230.
Gemeinwohl: 93, 95, 121, 204, 209, 218.
Gemüse: 233.
Genf: 241.

Genfer Schiedsspruch: 269, 277, 297.
Genossenschaften: 95.
Genua: 221.
Geographisches Institut Breslau: 254.
Gepäcktarif: 139.
Gerste: 132, 136, 263, 273.
Geschäftsaufsicht: 164, 187.
Geschäftsbedingungen: 189.
Geschäftsträger in Berlin: 167.
Geschichte: 92, 95.
Geselligkeit: 342.
Gesellschaften mit beschränkter Haftung:
197.
Gesetzgebung: 91, 92, 93.
Gesprächstarif: 139.
Getreide: 16, 79, 82, 89, 95, 126, 128, 130,
131, 132, 134, 135, 163, 179, 180,
194, 232, 233, 234, 249, 260,
262—265, 267, 273, 304, 306, 307,
309, 310, 315.
Getreidebörse: (siehe Produktenbörse.)
Getreidemarkt: 18, 27, 179, 180, 181.
Getreidenotierungen: 172, 177, 179, 181.
Getreidezölle: 82, 105, 109.
Gewandschneider s. Tuchhandel.
Gewerbe: 74, 75, 270—272.
Gewerbegerichte: 93.
Gewerbeordnung: 93.
Gewerbliche Entwicklung: 74, 75.
Gewerbliches Eigentum: 95.
Gewerbsteuer: 169, 229.
Gewerkschaften: 238 flg.
Gewichtswesen: 91, 95, 132, 331.
Gewürze: 270.
L. Gierth: 15, 56.
Gieschewalde: 269.
Glasindustrie: 290, 297, 300, 308.
J. Glass: 65.
Glatz: 21, 22, 114, 120, 135, 151.
Glatzer Bergland: 255, 256, 273, 287,
290.
Glatzer Schneeberg: 257.
Dr. Glauer: 61.
Glaziale Böden: 249, 250, 259.
Gleiwitz: 257.
Glogau: 118.
Glycerin: 85.
Goethe: 217.
C. Görlitz: 58.
Görlitz: 21, 23, 114, 156, 158, 159, 247,
287, 293—295, 312.
Gogolin: 286.
Gold: 272.
Goldanleihe: 226, 227.

Goldberg: 287.
Goldbilanzschiedsgericht: 168.
Goldgeld: 197.
Goldmark: 223.
S. Goldschmidt: 15, 55.
Fr. Goldschmidt: 174, 175.
Goldschmiede: 271.
Goldschmieden: 288.
Goldstein: 63.
Goldwährung: 187.
Gordan: 15, 56.
Gorkau: 292.
Dr. Gothein: 54, 71, 149, 184, 217, 226,
236.
Gottesberg: 118, 272.
Graeff: 15.
Granit: 287.
Greifenberg: 287.
Grenzschutz: 206, 207.
G. Grosser: 65.
Fr. W. Grosser: 70.
Großgraben: 118.
Großhandel: 37, 44, 77, 78, 82, 328,
329, 336.
Großhartmannsdorf: 287.
Großstädte: 73.
Groß=Strehlitz: 286.
Groß=Wartenberg: 257.
Grünberg: 257, 294, 295.
Dr. Grund: 49, 66, 213.
E. Grund: 173.
F. W. Grund: 15, 57, 174.
F. W. Grund, Baurat: 62.
Grundbesitz: 225.
Grundwertsteuer: 225, 229.
B. W. Grüttner: 59.
O. Grüttner: 64.
Dr. Grüttner: 68.
Grunwald: 60.
Gruschwitz: 294.
Guben: 114, 150.
Guhrau: 37.
Gumbinnen: 264.
Gurtenweberei: 84.
Güttlersche Pulverfabrik: 288.
Guttentag: 257.

Haase: 15, 56, 292.
S. Haber: 61, 236.
Fritz Haber: 236.
Hackfrüchte: s. Kartoffeln und Zucker=
rüben.
Häfen: 144, 308, 315.

Häutehandel: 80.
Hafen, Breslauer: (s. Oderschiffahrt.)
Hafenbaugesellschaft: 148, 149.
Hafer: 132, 263.
Hahn: 15, 56.
Halbfabrikate: 76, 228, 229.
Halle: 120.
Hallstattzeit: 250.
Hamburg: 126, 135, 154, 272, 308, 327,
337, 339.
Hamburger: 68, 173.
Hamburger M. Banco: 223.
Hammer: 57.
Hamsterkäufe: 224.
Hancke: 173, 175.
Handel, Entwicklung: 71 flg., 74, 75, 77,
78 flg., 91, 93, 98, 110, 125, 129,
132, 143, 157, 160, 161, 165, 188,
194, 195, 196, 203, 208, 215, 217,
218, 219, 265, 270 ff., 327 ff.
Handelsbilanz: 222.
Handelschemiker: 167.
Handelsfeindliche Bestrebungen: 93, 95.
Handelsflotte: 72, 219, 220.
Handelsgebräuche: 162, 163, 180, 331.
Handelsgerichte: 18, 95.
Handelsgesetzbuch: 26, 124, 162, 171.
Handelshilfsarbeiter: 205, 208.
Handelskammer Breslau:
Errichtung und Ausbau: 7 flg.
Begründung: 14, 15.
Wahlen: 15.
Befugnisse: 17, 18, 24, 25, 26, 27, 28,
31, 33, 36, 91, 92, 93, 157, 168,
181, 188.
Bezirk: 20, 23, 32, 43, 37.
Korporationsrechte: 18, 24, 26, 31, 33,
36.
Wahlrecht: 36.
Mitgliederzahl: 15, 37.
Amtslokal: 37, 39, 42, 43.
Fachausschüsse: 44.
Beirat: 45, 213 flg.
Präsidium und Mitglieder: 48.
Zeitschrift: 44, 154 flg., 165, 217.
Jahresbericht: 32, 157, 158, 165.
Vierteljahresbericht: 32.
Aufgaben: 91, 92, 93.
Verwaltungstätigkeit: 157.
Wirtschaftspolitische Tätigkeit: 91.
Tätigkeit auf dem Gebiete des Außen=
handels: 96 flg.
Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisen=
bahnwesens: 111 flg.

Tätigkeit auf dem Gebiete der Schiff-
fahrt: 143 flg.
Auskunftstätigkeit: 165.
Auskunftsdienst: 165.
Industrie- und Handels-Adreßbuch:
160.
Bescheinigungen: 166.
Berliner Geschäftsstelle: 167, 217.
Börsenaufsicht: 181.
Tätigkeit während des Krieges: 154, 187.
Stellung nach dem Kriege: 213 ff., 215,
216 flg., 218.
Handelskammer Glatz: 21, 22.
Handelskammer Görlitz: 21, 23.
Handelskammer Hirschberg: 21.
Handelskammer Landeshut: 21.
Handelskammer Liegnitz: 21, 22.
Handelskammer für Oberschlesien: 22.
Handelskammer Osnabrück: 31.
Handelskammer, deutsche für Polen: 198.
Handelskammer Schweidnitz: 21, 34, 37.
Handelskammern:
Gesetz von 1848: 10, 15.
Gesetz von 1870: 30.
Gesetz von 1897: 32, 35.
Landesausschuß: 45.
Ministerialerlaß von 1882: 32.
Notverordnung von 1924: 46.
Handelskammern, schlesische: 30, 45.
Handelskammern, Vereinigung ostdeut-
scher: 45.
Handelskammern im Westen: 9, 29.
Handelskammern, Zweckverbände: 49.
Handelsminister: 116, 132.
Handelspolitik: 93, 96 flg., 99, 101, 104
ff., 110 ff., 344.
Handelsrecht: 93, 95, 331, 338.
Handelsregister: 161, 162.
Handelsrichter: 165.
Handelsschulen: 183.
Handelsstelle, Amtliche: 195, 198.
Handelstag: 26, 27, 30, 31, 45, 46, 101,
121, 123, 127, 132, 134, 136, 141.
Handelsverträge: 91, 93, 95, 101 flg.,
108 flg.
Handelsvertreter: 37, 65.
Handelswissenschaften: 92, 184.
Handels-Zulassungsstellen: 165.
Handschuh-Industrie: 85, 106.
Handwerk: 291, 331, 336.
Hanf: 220, 272.
Hanfspinnerei: 84.
Hannover: 101, 155, 268, 286, 310, 315,
317.

Hansdorf: 115.
Hansestädte: 128.
Hansezeit: 217.
Harz: 247, 312.
Harze: 138, 220.
Dr. Haßlacher: 167, 217.
Hausweberei: 294.
Heeresdienst: 189, 193.
Heeresgüter: 209.
Heereslieferungen: 87, 190, 191 flg., 193,
197.
Heide: 250, 257, 259, 290, 297, 299.
Heidecker: 175.
Heidelberg: 30.
Heilquellen: 296.
Heim: 69.
E. Heimann: 15, 16, 55, 111.
H. Heimann: 50, 59, 173, 174.
Dr. Heimann: 173, 175.
Heinitz: 277.
Dr. Helfferich: 227.
Hellmich: 175.
Henschel: 174.
Herby: 116.
Heringe: 130, 233.
Herrenkonfektion: 85.
Hesser=Darmstadt: 97, 101.
Hessen=Nassau: 101, 265, 315, 317.
Heuscheuer: 287.
Heymann: 51, 62.
Heyne: 15.
Hilfsdienstgesetz: 196.
Hilfsindustrien: 287 ff.
Hindenburg: 257, 269, 276.
Hirschberg: 21, 115, 118, 119, 120, 158,
159, 272, 294.
Hirschberger Tal: 290.
Historische Kommission: 186, 212.
Hochöfen: 240.
Hochwasser, Hochwasserschutz: 296, 304.
Höchstpreise: 188, 233.
Häffer: 54.
Hof: 297.
Hoffmann: 15, 55.
Hohenbocka: 290.
Holland: 249.
Holz: 135, 235, 281 ff., 300, 305, 307,
308, 310, 317.
Holzbearbeitungsmaschinen: 84.
Holzhandel: 80, 163, 168.
Holzindustrie: 284, 285, 286.
Holzkohle: 274.
Hopfen: 273.
Hoyerswerda: 256, 312.

Hülsen: 173.
Hülsenfrüchte: 130, 132, 138, 181.
Hungersnot: 213.
Hunisch: 175.
Hussiten: 334.
Hutindustrie: 81.
Hüttenindustrie: 84.

Idealismus: 217.
Identitätsnachweis: 109.
Illyrien: 250.
Industrie: 37, 43, 71 flg., 74, 75, 76, 77, 78,
81, 82, 86, 91, 93, 132, 143, 157, 160,
165, 186, 188, 190, 192, 194, 195,
196, 203, 208, 214, 219, 224, 225,
240, 269 ff., 307, 308, 345, 347.
Industrie, Kriegsausschuß: 44, 190 flg., 204.
Industriellen-Verein: 30, 44.
Industrie- und Handelskammer: 47.
Inflation: 88, 178, 215, 220, 223, 226,
227, 231.
Ingramsdorf: 119.
Intensierung der Landwirtschaft: 262.
Interessenvertretungen: 46, 92.
Isergebirge: 255, 296.
Italien: 101, 106, 108, 109, 120, 211,
232, 242, 270, 333.

Jablunkapaß: 270, 335.
Jahresberichte: 157, 158, 165.
Jahrestemperatur, mittlere: 259, 262.
Jannowitz: 287.
Jantke: 69.
Jarecki: 64.
Jauer: 119, 272, 287.
Josefinenhütte: 290.
Josephstadt: 114.
Juden: 341.
Jute: 138, 220.
Jutesäcke: 193.

Kadelbach: 66.
Käse: 195.
Kaffee: 127, 130, 344.
Kaiser Ferdinand=Nordbahn: 131.
Kali: 235, 265, 302, 310, 312, 315, 317.
Kalianleihe: 226.
Kalisch: 116, 117, 118.
Kalk: 126, 281, 287, 308.
Kalkstickstoff: 240.
Kalkulation: 92.
Kammgarnspinnerei: 84.

Kant: 217.
Kaolin: 291.
Kapitalbildung: 225, 230, 231, 243.
Kapitalfluchtgesetz: 223.
Kapp=Putsch: 210.
Karl Ludwig=Bahn: 131.
Karlsruhe: 258.
Karpathen: 247, 250, 251, 255.
Kartoffelflocken: 294.
Kartoffeln: 181, 232, 260, 261, 263, 265,
310.
Kattowitz: 150, 152, 257, 269, 276, 277,
280, 283.
Kattundruckerei: 346.
Kauffmann: 50, 58.
Kauffung: 287.
„Kaufhaus“: 328, 337.
Kaufmann: 92, 201, 203, 233.
„Kaufmannschaft“ s. „Korporation der
Kaufmannschaft zu Breslau“.
„Kaufmännisches Komitee“: 449.
Kaufmännischer Verein: 43, 184.
Kautschuk: 220.
Keil: 69.
Kemna: 174, 294.
Kemnow: 70.
Kempen: 116, 117.
Kempner: 67.
Keramische Industrie: 291.
Kettenhandel: 162.
Keynes: 219.
Kiew: 270, 327.
Kipke: 292.
Klaviere: 224.
Dr. Klawki: 175.
Kleesaat: 130, 180.
Kleie: 111, 134, 135, 139, 140, 194, 195
Kleinhandel: 318, 329, 336.
Kleinvieh: 266.
Kletschkau: 149.
Klima: 261—263, 273, 309, 310.
Klocke: 15, 16, 50, 55.
Klodnitzkanal: 150, 152, 157, 304.
Knobloch: 70.
Knorr: 68.
Knurow: 275.
Koalitionsfreiheit: 93.
Kobien: 284.
Koch: 68.
Kohlen: 81, 125, 134, 192, 196, 197, 219,
222, 231, 232, 235, 239, 240, 248,
269, 270, 274—277, 280, 283, 297,
299, 300, 304, 305, 307, 308, 310,
311, 314, 317.

Kohlenabsatz: 280, 282, 283, 308.
Kohlenanleihe: 225.
Kohlenderivate: 280, 300, 311, 312.
Kohlfurt: 115, 297.
Koks: 219, 222, 235, 269, 277, 280, 283, 304.
Koksanleihe: 226.
Köln: 77, 264, 272, 320, 327, 329.
Kolonien: 128, 219.
Kolonialwaren: 79, 80, 126, 128, 348, 349.
Dr. Kompe: 53.
Konfektion: 85, 302, 307.
Konfessionen: 217.
Königsberg: 120, 135.
Königsberger: 66.
Königshütte: 257, 269, 276.
Königszelt: 273.
Konkursverwalter: 161, 164.
Konsulatswesen: 108.
Konsumvereine: 86, 95.
Kontobücher: 86.
Kopisch: 15, 59, 348.
Koppenheim: 69.
Korkindustrie: 86.
von Korn: 59.
Dr. Korn: 173.
Korporation der Kaufmannschaft in
Breslau, alte: 14, 16, 98, 169,
176, 327 ff.
Korporation der Kaufmannschaft in
Breslau, allgemeine: 14, 16, 18,
19, 20, 28, 29.
Korporationen, kaufmännische: 7, 26.
Körperschaftssteuer: 229.
Kosel: 129, 130, 146, 147, 150, 151, 152,
157, 275, 304—306.
Koseler Zellulose-Fabrik: 286.
Kosel-Oderberger Bahn: 111.
Kottbus: 312.
Krakau: 11, 98, 99, 126, 271, 333, 341, 348.
Krause: 69.
Krawczynski: 66.
Kreditwesen: 189, 214, 220, 226, 243.
Kreidemergel: 286.
Dr. Kriegenburg: 54.
Krieg von 1864: 94.
Krieg von 1866: 94.
Kriegsanleihe: 197.
Kriegsausbruch: 71, 95, 151, 187.
Kriegsausschuß der Industrie: 44, 190
flg., 204.*
Kriegs-Chemikalien-Gesellschaft: 192.
Kriegsentschädigung: 220.
Krieg, Einfluß auf Wirtschaft: 87, 226, 233.

Kriegsflotte: 101, 103.
Kriegsgesetze: 86, 187, 196.
Kriegshilfskasse: 209.
Kriegsmaterial: 197.
Krieg, Tätigkeit der Handelskammer:
187 flg.
Kriegsteilnehmer: 187, 203, 205, 206,
208, 238.
Kriegsverletzte: 197, 238.
Kriegswirtschaft: 87, 195.
Kriewald: 288.
Krimkrieg: 94, 109.
Krotoschin: 117.
Krull: 15, 56.
Kubina: 70.
Kudowa: 296.
Kürschnerei: 271, 294.
Kulcke: 175.
Kultur: 91, 186, 212.
Kunst: 217.
Kunstdünger: 265, 286, 288, 300, 305,
308, 310, 312.
Kunstgegenstände: 106.
Kunstgewerbe: 201, 271.
Kunststeinindustrie: 86.
Kunzemüller: 61.
Kunzendorf: 287.
Kupka: 70.
Kupfer: 220, 312.
Kurzwaren: 106.

Ladenschluß: 95.
Lagerhäuser: 25, 130.
Landeck: 297.
Landeseisenbahnrat: 132, 165.
Landeshut: 21, 119, 272, 273, 292—294.
M. Landsberg: 15, 55.
Langenau: 297.
Langenbielau: 273, 294.
Langhans: 343, 348.
Landwirtschaft: 74, 75, 131, 132, 134,
224, 225, 233, 235, 258 ff.
Landwirtschaftliche Erzeugnisse: 74, 76,
105, 109, 128, 130, 134, 187, 190,
220, 224.
Landwirtschaftliche Maschinen: 84, 224.
Landwirtschaftskammer: 181, 183.
Landwirtschaftsminister: 156.
Lasch: 67, 175, 180.
Lasker: 15, 55.
Lafjwitz: 15, 56.
Lauban: 271, 273, 293.
Laube: 131.

Lausitz: 257, 286, 290, 291, 312.
 Laut: 283, 287.
 Lautawerk: 297, 312.
 Lauterbach: 64.
 Lebensmittel: 192, 195, 197, 200, 232.
 Lederbörse: 179, 181.
 Lederindustrie: 85, 294, 302, 307.
 Ledermärkte: 181.
 Lederzuschneidestelle: 196.
 Leinenhandel: 81, 340, 346, 349.
 Leinenweberei: 77, 81, 271—273, 292, 346.
 Leipzig: 280, 297, 327, 335, 337, 343.
 Leobschütz: 249, 256.
 Leonhard: 173.
 Le Rond: 240.
 Leß: 196, 197, 200.
 Lette: 117.
 Leunawerk: 236.
 Levy: 60.
 Lichtverbrauch: 196.
 Liebau: 114.
 G. Liebich: 15, 55.
 A. Liebich: 58.
 Lieferfristen: 139.
 Lieferungen: 161. [266; 295.
 Liegnitz: 21, 22, 115, 150, 158, 159, 256, 263,
 Linke=Hofmann=Lauchhammer=Werke:
 Lissa: 117, 118, 341. [294, 312.
 Lissabon: 272.
 List: 104.
 Lobethal: 65.
 Lode: 58.
 Lodz: 116, 117.
 Fr. Ed. v. Loebbecke: 57.
 O. v. Loebbecke: 174.
 Löbner: 68.
 Loewenberg: 272, 287.
 Löhne: 191, 193, 206, 207, 234, 239.
 Loewenthal: 66.
 Lohmann: 66.
 Lohns immensteuer: 229.
 Lokomotiven: 220.
 Lokomotivbau: 84.
 London: 220, 271, 272.
 Löß: 249, 250, 259, 272.
 Lößzone: 250, 260.
 Lüben: 256.
 Lüdecke: 39.
 Lublinitz: 257, 275.
 Dr. Luther: 227.
 Luxuspapierindustrie: 86.
 Luxussteuer: 228.
 M. Lyon: 62, 173, 174, 175.
 F. Lyon: 174.

Mähren: 98, 128, 345.
 Mährisches Gesenke: 255, 270.
 Mälzer: 271.
 Märkte: 129, 181.
 Märkische Wasserstraßen: 153.
 Magdeburg: 131, 255, 297, 312, 315, 317.
 Magistrat Breslau: 20, 118, 131, 147, 191.
 Mahlprodukte: 181.
 Mahlsteuer: 96.
 Maifritzdorf: 288.
 Mais: 130, 132, 136, 265, 302, 304,
 305, 307.
 K. Maiß: 175.
 Maklerwesen: 31.
 Malapanengebiet: 256, 274.
 Maltsh: 152, 279, 304, 306.
 Malzindustrie: 83, 292, 294.
 E. Marck: 175.
 M. Marck: 173.
 Marel: 175.
 Marklissa: 273.
 Markthallen: 25, 27.
 Marmor: 287.
 Martin: 70.
 Martiny: 67, 190.
 Maschinen=Industrie: 83, 84, 106, 200,
 280, 288, 294, 302, 307.
 Maschinenmarkt: 84, 200, 201.
 Maßwesen: 91, 95, 331.
 Materialismus: 217.
 Materielle Kräfte: 218.
 Mauer: 296.
 Maximal= und Minimaltarif: 110.
 Mechaniker: 106.
 Mecklenburg: 315, 317.
 Meer: 251.
 Mehl: 134, 181, 265, 294, 305—307.
 Meier: 140.
 Dr. Meinecke: 70.
 Meistbegünstigung: 101, 106, 108, 110,
 Melasse: 135, 141. [220.
 Mendelsson: 52, 63, 174.
 Merinoschafe: 292.
 Merkantilismus: 338, 339, 343, 345.
 Merseburg: 315, 317.
 Merzdorf: 119.
 Mesopotamien: 270.
 Messe: 90, 167, 183, 199 flg., 217, 343.
 Messegesellschaft: 159, 160.
 Metalle: 305.
 Metallverarbeitende Industrie: 83, 84,
 294, 295, 312.
 Dr. Metzner: 174.
 Dr. Alexander Meyer: 53.

Dr. Ludwig Meyer: 66.
Dr. Mewes: 174.
Michaelis: 111.
Mietzinssteuer: 221.
L. Milch: 56.
Milde: 15, 55.
Militsch: 37.
Minister der öffentlichen Arbeiten: 132, 137.
Miquel: 123.
Mittelalter: 217, 250, 251, 261, 270, 273, 274, 320.
Mitteldeutschland: 80, 118, 134, 135, 312—314, 319.
Mitteleuropa: 140, 155, 250.
Mitteleuropäischer Wirtschaftsverein: 140, 142.
Mittelland-Kanal: 149, 155.
Mittelschlesien: 256, 257, 264.
Mittelwalde: 114, 154.
Mitteilungen der Handelskammer: 44, 158, 211, 217.
Mobilmachung: 189.
Möbelindustrie: 86, 200.
Moerer: 63, 174.
Th. Molinari: 15, 16, 18, 27, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 55, 94.
Leo Molinari: 49, 50, 184.
Dr. Moll: 62.
Th. W. Moll: 66.
Montan- und Hüttenindustrie: 81.
Moor: 257.
Morgan: 221.
Mühlberg: 150, 152, 156.
Mühlenfabrikate: 135.
Mühlenindustrie: 82, 181, 194, 234, 235.
Müllroser Kanal: 146, 147, 337, 339.
München: 101, 154.
Münsterberg: 291.
Münzwesen: 339.
Mugdan: 51, 61.
Munitionsindustrie: 236.
Muschelkalk: 249, 275, 286.
Musikinstrumente: 106.
Muskau: 256.
Myslowitz: 129, 130, 269.

Nachkriegszeit: 217 flg.
Nährarbeiten: 194.
Nahrungsmittelhandel: 81.
Nahrungsmittelindustrie: 294, 302.
Naklo: 287.
Namslau: 37, 257.

Neiße: 151, 256.
Neiße-Brieger Bahn: 111.
Neißemündung: 145, 146, 147, 149, 150.
Neugebauer: 59.
Neumann: 64.
Neumarkt: 37.
Neurode: 277, 290.
Neusalz: 257.
Neustadt O.=S.: 292, 294.
Neutrale Staaten: 192.
Neuzeit: 250, 251.
Nickel: 220.
Niederlagerecht s. Stapelrecht.
Niederlande: 182, 230, 231, 243, 249, 334.
Niederschlesien: 240, 255, 256, 264, 268, 277 ff., 286, 291, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400.
Niederschlesisch-Märkische Bahn: 111, 112, 115, 116, 124, 125.
Niederstetter: 68.
Nikolai: 269, 275.
Noack: 174.
Nordamerika: 25.
Norddeutscher Bund: 122.
Norddeutsche Tiefebene: 247, 250, 251.
Nordeuropa: 120, 128.
Nordhausen: 312.
Nordoder: 147, 152.
Nord-Ostsee-Kanal: 103.
Nordsee: 101, 272, 327.
Nordseeprovinzen: 310.
Notenbank: 226.
Notenpresse: 220, 226.
Notstandstarife: 131.
Nowgorod: 327.
Nürnberg: 320, 327, 329, 334, 335, 337.

Oberlausitzer Bergland: 257.
Oberost: 195.
Oberschlesien: 22, 78, 89, 120, 125, 134, 136, 146, 147, 150, 157, 253, 255, 256, 261, 264, 267—269, 274 ff., 279, 280, 308.
Oberschlesische Bahn: 111, 112, 114, 115, 116, 124, 129, 130, 131, 136.
Oberschlesische Frage: 210, 211 flg., 214, 216, 239 flg.
Obrigkeitsstaat: 244.
Obst: 233, 271.
Odenbach: 69, 174.
Oderberg: 111, 157.
Oderbeirat: 165.
Oder, durch Breslau: 143 flg., 152.

Oder=Elbe=Kanal: 150, 152, 156.
Oder=Fahrtiefe: 149, 150, 153, 155, 303.
Oder=Fahrzeuge: 144, 146, 147, 151.
Oder=Häfen: 148 flg.
Oder=Kanal nach Oberschlesien: 150,
152, 157.
Oder, obere, Kanalisierung: 146 flg.,
149, 150, 151, 153.
Oder=Polizeiverordnung: 152.
Oder=Regulierung: 13, 18, 27, 143 flg.,
153, 155 flg., 348.
Oder=Schifffahrt: 21, 80, 81, 89, 96, 114,
116, 136, 137, 193, 240, 244, 247,
251, 256, 257, 265, 279, 281, 286,
300, 302, 303 ff., 310, 339, 344, 348.
Oder=Schiffahrtsabgaben: 153.
Oder, Schleppbetrieb: 152.
Oder=Spree=Kanal: 147, 148, 149, 150,
151, 152.
Oder=Strombauverwaltung: 145, 154.
Oder=Stromkommission: 145, 146.
Oder=Umschlagstellen: 18, 25, 27, 144,
145.
Oder=Umschlagtarife: 136, 137, 138, 142,
150, 152.
Oder=Verein: 144.
Oder=Vertretung: 148.
Oder=Verbesserung infolge Mittelland=
kanal: 149 ff., 155 flg.
Oder=Wasserstraßenbeirat: 165.
Oder, Zusagen der Staatsregierung: 150,
151.
Oele: 130, 138, 302.
Oelfrüchte: 130.
Oelkuchen: 139.
Oelrichs: 54.
Oelsaaten: 132, 180, 181.
Oels: 37, 257, 272.
Oels=Gnesener Bahn: 119.
Oesterreich: 11, 76, 79, 80, 82, 83, 94,
98, 99, 101, 102, 103, 104, 106,
108, 109, 111, 114, 115, 126, 128,
129, 131, 132, 134, 136, 137, 138,
141, 154, 198, 230, 242, 333, 343,
344, 345, 347.
Oesterreich=Schlesien: 98.
Oesterreichisches Wasserstrafengesetz:
154.
Oettinger: 64.
Ohlau: 37, 85, 147, 150.
Oldenburg: 268, 286, 315, 317.
J. Ollendorff: 64.
Dr. Ollendorff: 174.
Oper: 186.

Oppeln: 241, 263, 266, 286.
Oppeln=Tarnowitzer Bahn: 111.
Orient: 21, 250, 270, 340.
Orientkrieg: 107.
Osnabrück: 31.
Ostasien: 98, 108.
Ostbahn: 114, 134.
Ostdeutschland: 135.
Ostdeutsche Wirtschaftszeitung: 44, 159,
160, 165, 217.
Osten: 198, 214.
Osteuropa: 78, 80, 98, 129, 140, 250.
Osteuropa=Institut: 186.
Ostoberschlesien: 241.
Ostpreußen: 89, 265, 268, 284, 287, 288,
308, 315—317.
Ostsee: 115, 251, 270, 273.
Ostseehäfen: 128.
Ostseeprovinzen: 249, 263, 308, 310,
315, siehe auch Baltikum.
Ostrowo: 117, 118.
Ottmachau: 151, 155, 156, 186, 217, 244,
304.
Packhof: 18, 340.
Packhöfe: 128.
Papiergewebeaufstellung: 194.
Papierindustrie: 85, 286, 300, 307, 308.
Papiersäcke: 197.
Paris: 220, 258.
Parität: 141.
Paritätische Handelskammer: 215.
Parkettindustrie: 86.
Patriziat: 329, 330, 337.
Pelzhandel: 270, 272, 294.
Pelzwarenkonfektion: 85.
Penzig: 290.
Perls: 64.
Persien: 270.
Personalien der Handelskammer: 47 ffe
Personentarife: 139.
Petersburg: 341.
Petroleum: 130, 175.
Pflastersteine: 135.
Pferde: 197, 266.
Piasten: 332.
Pietsch: 70.
Pleiß'sche Verwaltung: 284.
Plessner: 15.
Pnyowitz: 288.
Pöpelwitz: 145, 149.
Pohl: 62.
Poincare: 221.

Polen: 11, 21, 77, 97, 98, 106, 116, 117,
126, 129, 195, 198, 199, 231, 240,
241, 247, 251, 255, 256, 270, 271,
275, 280, 281, 332 ff., 337, 339,
340, 344, 345.
Politik: 91, 94.
Politt: 69.
Pommern: 285, 287, 288, 308, 315, 317.
Portlandzement: 286.
Porzellan: 273, 290, 300, 308
Posen: 114, 134, 135, 210, 241, 242, 310,
315, 317.
Poser: 15, 61.
Postordnung: 95.
Postwesen: 190, 227, 339.
Prag: 114, 120, 126, 258, 259, 271, 334.
Preisauszeichnungen: 188.
Preisprüfung: 237.
Preisprüfungsstelle: 162.
Preistreiberverordnung: 88, 92, 223.
Preußen: 74, 94, 96, 99, 101, 102, 103,
117.
Primkenau: 256.
Pringsheim: 61.
Privatanschlußgleise: 139.
Privilegien: 332.
Probenehmer: 167.
Produktenbörse: 89, 166, 177, 179, 210,
217.
Produktenmarkt: 16.
Produktion: 252, 253.
Produktionsmittel: 214.
Propagandatätigkeit: 197, 212.
Prosna: 256.
Provinziallandtag: 143.
Provinzialverwaltung: 152.
Przemsä: 256.
Puff: 70.
Pumpen: 84.
Quarzsand: 297.
Queißer: 64.
Ransern: 152.
Rappich: 69.
Ratibor: 145, 247, 284, 295, 304.
Raudten: 115, 121.
Rauhfutter: 181.
Realismus: 207.
Recht: 93, 331.
Rechte Oder=Ufer=Bahn: 112, 113, 120,
121, 145.
Rechtsabteilung der Handelskammer:
166, 217.

Rechtsverhältnisse, Bekundung: 17, 170.
Redecker: 70.
Reden: 277.
Reder: 58.
Reexpedition: 130, 131, 132, 134, 135.
Regensburg: 258.
„Regie“: 345.
Reichenbach: 174, 273, 294.
Reichenberg: 114.
Reichenstein: 255, 272.
Reichsbank: 189, 222, 226, 227.
Reichsbekleidungsstelle: 196.
Reichsdruckerei: 222.
Reichseisenbahnamt: 123.
Reichseisenbahnrat: 123.
Reichsfinanzen: 220, 221, 222 flg., 226,
227, 228, 229, 230, 231.
Reichsgetreidestelle: 233, 239.
Reichskleiderlager: 106.
Reichsnachrichtenstelle: 166, 217.
Reichsschatzanweisungen: 226.
Reichsschatzwechsel: 226.
Reichstag: 226.
Reichswirtschaftsrat: 165.
Reinerz: 297.
Reis: 137, 138.
Reklame: 196.
Reklamationsgesuche: 197.
Rentenbriefe: 226.
Rentenmark: 88, 215.
Reparationen: 220, 235, 243.
Reppen: 115, 120, 121.
Repudiation: 224, 225.
Rhein: 111, 120, 144, 306, 310.
Rheinisches Schiefergebirge: 247.
Rheinland: 273, 290, 312, 314, 315—317.
Ribbeck: 62.
Riemann: 174.
Riesengebirge: 115, 118, flg. 255, 296.
Dr. Riesenfeld: 54, 163.
Rindvieh: 266.
Robinson: 261.
Roggen: 260, 263, 304.
Roggenanleihe: 225.
Roheisen: 222, 276, 279.
Röhrich: 68.
Rohstahl: 222.
Rohstoffe: 76, 80, 125, 126, 192, 204,
214, 219, 220, 223, 224, 228, 231,
232, 281.
Rohstofftarif: 134.
Fr. W. Rosenbaum: 61.
Fr. Rosenbaum: 68.
C. Rosenthal: 63.

Rosenthal: 149.
Rofthaarspinnerei: 84.
Rüböl: 172, 175, 179.
Ruffer: 60, 111.
Ruhbank: 118, 119.
Ruhland: 256.
Ruhreinbruch: 22 flg., 226.
Ruhrgebiet: 88, 254, 269, 292, 306, 308,
310—312, 314, 315, 317.
Ruhrkohle: 242.
Rumänien: 109, 231, 242.
Rummelsberg: 287.
Rußland: 11, 21, 76, 80, 91, 94, 97, 98,
106 flg., 109, 117, 128, 131, 134,
135, 139, 140, 195, 197, 198, 231,
242, 250, 251, 270, 333, 340, 347.
Rüstungsindustrie: 232.
Rybnik: 269.

Saarau: 119, 273, 288, 291.
Saarrevier: 270, 311.
A. Sachs: 67.
L. Sachs: 62.
S. Sachs: 59.
S. Sachs: 65.
Sachsen: 11, 97, 98, 134, 136, 255, 265,
283, 286, 288, 290, 294, 307—312,
315, 317, 344, 345.
Sachsen, Provinz: 310, 311.
Sachverständigenbestellung: 17, 18, 161,
164, 167, 175.
Sachwerte: 224.
Sackur: 60.
Sägemühlen: 86.
Sämereien: 163, 236.
Sagan: 158, 159, 293.
Saloschin: 58.
Salpeter: 192, 236.
Salzbrunn: 296.
Sand zur Glasfabrikation: 290.
Sandstein: 287.
Sanktionen: 221.
Sardinien: 106.
Dr. Schacht: 227.
Schaedlitz: 284.
H. Schäffer: 64.
O. Schäffer: 69.
Schafzucht: 262, 266, 273, 292, 293.
Schamotte: 273, 291.
Scharley: 272.
Schiedsgericht: 167, 169, 170, 171, 196.
Schierer: 61.

Schiffahrt: 21, 37, 43, 88, 157, 219, 220,
272, 303 ff., 310, 314, 337, 339,
(Siehe auch „Oder“).
Schiffahrtsabgaben: 153.
Schiffbau: 72, 84.
Schiffsgröße: 304.
Schiller: 111.
Schirm=Industrie: 85.
Schlarbaum: 15, 16.
Schlesien: 11, 76, 77, 78, 94, 95, 96, 97,
98, 99, 121, 122, 123, 125, 128,
131, 132, 133, 134, 135, 143, 146,
147, 150, 152, 153, 155, 158, 198,
202, 214, 239, 241, 242, 243.
Schlesien, Eisenbahnnetz: 111 flg.
J. Schlesinger: 62.
M. Schlesinger: 64
Schlesische Gebirgsbahn: 112, 114.
„Schlesisches Kommerzkolleg.“: 338.
Schleswig=Holstein: 103, 315, 317.
Schletter: 15.
Schleusenabmessungen: 154.
Schlichting: 149, 196.
Schlichtungsamt: 205.
Dr. Schmid: 52.
Schmidt: 69.
Schmiedeberg: 272.
Schneekoppe: 257.
G. Schoeller: 52, 62.
L. Schoeller: 59, 118.
R. Schoeller: 58.
Schoeller=Eitorffsche Kammgarn=
Schönau: 119. [spinnerei: 294.
Schönfelder: 70.
Schokoladenindustrie: 83.
Scholtz: 68.
Scholz: 70, 327.
Schraubenindustrie: 84.
Schreiber: 15.
„Schrotamt.“: 333.
Schuhe: 85, 196, 228.
Schuldentilgung: 224.
Dr. Schur: 54.
Schutzzölle: 91, 97, 101, 105, 108, 110,
243, 344.
Schwadowitz: 114.
Schwarmgeisterei: 217.
Schwarzerde: 249.
Schwarzes Meer: 327.
Schwarzwasser: 152.
Schweden: 182, 231.
Schwedt a. O.: 145, 146, 149.
Schwefelkiesabbrände: 136, 281.
Schwefelsäure: 197, 240.

Schweidnitz: 21, 34, 158, 271—273, 291, 295.
Schweinezucht: 262, 266, 271, 292, 310.
Schweitzer: 58.
Schweiz: 101, 109, 120, 135, 187, 231.
Schwemer: 65.
Dr. Schwerin: 65, 190.
Schwerindustrie: 269, 274 ff., 300, 308, 346.
Seehäfen: 130, 131, 135, 136.
Seide: 220, 270, 294.
Seifenindustrie: 85.
Seitenberg: 287, 290.
Selbsthilfe: 93, 94, 214.
Selbstverantwortlichkeit: 74.
Selbstverwaltung, kaufmännische: 7, 13, 16, 18, 20, 24, 25, 28, 29, 35.
Selenkesche Stiftung: 342.
Serbien: 109.
Siegersdorf: 273.
Silber: 272.
Simson: 15, 16, 52.
Sinter: 281.
Skandinavien: 243.
v. Skene: 65.
Smolensk: 327.
Soda: 130.
Sommerfeld: 150.
Sorten: 169, 172, 175.
Sosnowice: 116.
Soziale Frage: 204, flg.
Sozialisierungsbestrebungen: 88.
Spaethe: 70.
Spanien: 109.
Sparmetalle: 196.
Speck: 195.
Spedition: 37, 43, 81, 126.
Speicher: 128.
Spinnerei: 84, 292.
Spirituosen=Industrie: 83.
Spiritus: 126, 132, 172, 175, 179.
Spiritussteuer: 96.
Spitzenpapier: 86, 236.
Spree: 146, 147.
Sprengstoffindustrie: 288.
Sprit: 83, 135.
Stabeisen: 232.
Stadtgericht: 17.
Stadttheater: 186.
Stadtverfassung: 330, 346.
Stadtverordnete: 94, 346.
Stadtverwaltung: 330 ff., 338, 342.
Stärke: 294.
Staffeltarife: 109, 125, 128, 133, 134, 142.
Staniolkapseln: 84.

Stapelrecht: 333, 335, 341, 344.
Stargard: 129, 130.
Staubecken: 149, 150, 151, 155, 296, 304.
Stehr: 63.
Stein: 68.
Stein, Barthel: 271.
Steinau: 37.
Steinbruch=Erzeugnisse: 86, 135, 270, 286, 287, 300, 305, 308.
Steine, feuerfeste: 86.
Steingutindustrie: 86, 273, 290.
Steinkohlenteerverarbeitung: 85.
Steinrußknopf=Industrie: 85.
Steinwaren: 86.
Stempelsteuer: 96.
E. Stern: 175.
P. Stern: 175.
Stettin: 26, 86, 115, 116, 120, 121, 127, 128, 129, 130, 131, 137, 153, 247, 308, 344.
Steuer: 174, 344.
Steuern: 220, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231.
Steuerabteilung der Handelskammer: 166, 217.
Steuergesetzgebung: 94, 95, 188, 214, 215, 344.
Steuernotverordnung: 225, 229.
Steuerüberlastung: 229, 230, 243.
Steuerverein: 100.
Steuerwesen, Tätigkeit der Handelskammer: 164, 165.
Stickstoffindustrie: 236.
Stober: 256, 274.
Stoller: 66.
Straka: 61.
Strehlen: 37, 86, 287.
Striegau: 119, 287, 291.
Strohhutindustrie: 85.
Strumpfwaren=Industrie: 85.
Stückgüter: 133, 134.
Stundung: 161.
Sturm: 15, 56, 174.
Sudeten: 247, 250, 251, 255—257, 270, 273, 290, 296.
Süddeutschland: 82, 134, 135, 348.
Südoder: 147.
Südosteuropa: 76, 78, 80, 98.
Sundzoll: 98, 104.
Swinemünde: 115, 116.
v. Sybel: 73.
v. Sydow: 46.
Syndikate: 235.
v. Szajbely: 140.

- Tabakmonopol:** 96, 344.
Tabaksteuer: 96.
Talsperren s. Staubecken.
Tannhausen: 273.
Taraordnung: 111.
Tarifverträge: 207, 208.
Tarnowitz: 274, 275, 276, 281.
Technik: 70.
Technische Arbeit: 200.
Technische Hochschule: 184, 185, 186.
Teer: 240, 280.
Teeröl: 197.
Temperatur: 259, 262.
Termingeschäft: 172.
Textilgewerbe: 44.
Textilindustrie: 79, 81, 84, 98, 105, 106, 271—273, 301, 308, 446, 348.
Thielecke: 69.
Thomasmehl s. Kunstdünger.
Thorn: 271, 341.
Thüringen: 96, 134, 287, 290, 310, 317.
Thüringer Wald: 247.
Tichau: 292.
Tiefenfurt: 291.
Tieflandsbuchten: 247.
Tieflandszone: 247.
Tietze: 66.
Toepffer: 66.
Tonerde-Fabrikation: 85.
Tonwaren-Industrie: 86, 272, 273, 290, 300, 305.
Topfwaren: 271.
Torgau: 150, 152, 156.
Trachenberg: 257.
Tragfähigkeit der Schiffe: 303.
Tran: 130.
Transitlager: 129.
Transportarbeiterverband: 207.
Trattendorf: 283, 312.
Trautmann: 70.
Trebnitz: 37, 272.
Trias: 281.
Triest: 11, 98, 99, 340.
Tschammer, Freiherr v.: 200.
Tschechnitz: 289.
Tschechoslowakei: 242, 247, 255, 280, 281.
Tschirne: 292.
Tschirnhonis: 287.
Tschöpelner Kraftwerk: 297.
Tuchhandel: 79, 81, 329, 334, 336, 349.
Tuchindustrie: 77, 98.
Tuchmacherzunft: 271.
Türkei: 242.
- Türkeneinbruch:** 272.
Türkenkriege: 340.
- Ukraine:** 249, 341.
Ullmann: 174.
Umsatzsteuer: 228, 229.
Umwälzung: 203.
Ungarn: 128, 198, 230, 250, 259, 270, 334, 340, 343.
Universitätsbund: 186.
Urbach: 64.
Urlaubsgesuche: 197.
Ursprungszeugnisse: 166.
Urwald: 250, 251.
- Varistisches System:** 248.
Venedig: 327, 334, 340,
Verantwortlichkeit: 93.
Verband Breslauer Textil- und Bekleidungsberufe: 203.
Veredelungsverkehr: 111, 228.
Verein christlicher Kaufleute: 327.
Vereinigung amtlicher Interessenvertretungen: 46.
Verkehrsabteilung der Handelskammer: 165, 217.
Verkehrsentwicklung und Verkehrslage: 11, 72, 78, 270, 271, 275, 286, 306, 313—314, 320, 348.
Verkehrsrecht: 140.
Verkehrswege: 265, 270, 272, 279, 281, 286.
Verkehrswesen: 215, 339.
Vermögen: 220, 225.
Vermögenssteuer: 229.
Versailles: 203, 213, 219.
Versicherung: 37, 81, 344.
Verwaltung: 91, 95, 320, s. a. Stadtverwaltg.
Verwaltungsbeamte: 92.
Vieh: 224, 262, 266 ff. 271.
Viehstand: 219.
Vogel: 64.
Volksernährung: 192, 197, 213, 219.
Volksrat: 203.
Volkswohlfahrtspflege: 217.
Völkerbundsrat: 229.
Völkerrecht: 219.
Volz: 247.
Vortragsveranstaltung: 184.
Vorraterhebungen: 197.
Vorzugszölle: 101, 106.

Wäger: 167.
Währungsverfall: 88, 219, 220 flg., 232.
Währungswesen: 95, 187, 213.
Wärmeperiode: 259.
Wäsche=Industrie: 85.
Waffenstillstand: 203, 219, 223.
Wagenbau: 84, 106.
Wagenpark: 139.
Wagenraumtarif: 132.
Wagner: 175.
Wald: 250, 257, 274, 275, 281, 286.
Waldenburg: 114, 272, 288, 291, 295.
Waldenburger Bergland: 255, 264, 269, 277, 291, 311.
C. v. Wallenberg=Pachaly: 57.
G. v. Wallenberg=Pachaly: 65, 173, 174.
Walzeisen: 222, 240.
Warenbörse: 177, 178.
Warenhandel: 96.
Warenhäuser: 96.
Warenpreise: 92.
Warmbrunn: 296.
Warschau: 113, 116, 117, 118.
Groß=Wartenberg: 37.
Wasserkraft: 286, 293, 295, 300, 311.
Wassermesser=Industrie: 84.
Wasserrecht: 95.
Wasserstand: 251, 304.
Wasserweg: 265, 279, 280, 281, 285, 300, 302, 303, ff., 310, 313, 314.
Weber, Max: 329.
Weberei: 84, 272, 273, 292.
Web-, Wirk- und Strickwaren: 193, 196.
Wechselnotierungen: 169, 172, 175.
Wechselordnung: 95, 339.
Wecker: 63.
Dr. Weigel: 25, 30, 36, 52, 102.
Weigert: 175.
Weinhandel: 81.
Weistritztal: 296.
Weißwasser: 290, 291.
Weizen: 249, 260, 262—265, 267, 304, 306, 307, 309, 310, 315.
Weltmeer: 97.
Wendt: 325.
Wertbeständiges Geld: 226.
Werther: 57.
Wertpapiere, Zulassungsstelle: 172, 173.
Wesergebirge: 247.
Wessel: 65.
Westdeutschland: 111, 121, 134, 135, 348.
Westeuropa: 79, 120, 128, 250.
Westfalen: 121, 286, 312, 316.
Westpreußen: 242, 265, 284, 288, 308.

Wettbewerb, unlauterer: 95.
Wetterwarte: 186.
Wiederaufbau: 220, 225.
Wielizka 270.
Wien: 101, 106, 111, 114, 115, 120, 126, 127, 128, 130, 137, 154, 250, 251, 270, 334, 345.
Wiesbaden: 221.
Wilhelmsbrück: 116, 117, 118.
Wintgen: 70.
Wirtschaftliche Entwicklung: 71 flg., 74, 87, 94, 95.
Wirtschaftsbeihilfen: 208.
Wirtschaftsberichte: 161.
Wirtschafts- und Verkehrsbezirke: 252, 313, 314, 317—319.
Wirtschaftsgemeinschaft: 209.
Wirtschaftsgeographie: 251, 254.
Wirtschaftsleben, Aufrechterhaltung im Kriege: 188, 189, 193, 194, 195, 196, 204.
Wirtschaftsleben, Aufrechterhaltung nach dem Kriege: 215, 216, 217, 220, 225.
Wirtschaftspolitik: 91, 95, 226, 227, 332.
Wirtschaftsverband, deutsch=öster=reichisch=ungarischer: 154.
Wirtschaftswissenschaften: 92, 217.
v. Wittek: 142.
Wittenberg: 312.
Wladimir=Wolynsk: 327.
Wölcke: 289.
Wohlau: 37, 257.
Wohlhabenheit: 116, 117, 118.
Wohltätigkeit: 342.
Woischnik: 257.
Wolf: 69, 199.
Wolfram: 65.
Wolle: 78, 79, 220, 292, 293.
Wollheim: 58, 294.
Wollin: 115.
Wollmarkt: 181 flg., 292, 293.
Wollny: 67.
Wollwaren=Industrie: 85.
Worthmann: 15.
Wucher: 162, 188, 237 flg.
Württemberg: 161, 265, 315, 317.
Wüstegiersdorf: 273, 294.
Wüstewaltersdorf: 273.
Zaborze: 269, 288.
Zadig: 61.
Zahlungsverkehr, bargeldloser: 197.
Zankholzwiese: 149.

- Zeitschrift für Binnenschifffahrt: 138, 151, 153.
 Zeitschrift für Oberschlesien: 143.
 Zeitschrift für Weltverkehr und Weltwirtschaft: 140, 143, 154.
 Zeitungssteuer: 96.
 Zeller: 142.
 Zellulose: 286, 308.
 Zement: 81, 231, 286, 290, 300, 308.
 Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt: 145.
 Zichorie: 83, 126.
 Ziegeleien: 86, 286, 287.
 Ziegler: 94.
 Zigarren=Industrie: 83.
 Zigaretten=Industrie: 83.
 Zink: 81, 174, 240, 276.
 Zinkbleche: 126.
 Zinkweiß=Industrie: 85.
 Zinn: 220.
 Zinnfolien=Fabrikation: 84.
 Zölle für Aus= und Durchfuhr: 13, 76.
 Zollverein: 7, 11, 21, 72, 74, 76, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106.
 Zolltarif von 1818: 74, 96, 101, 104.
 Zolltarif von 1878: 105.
 Zolltarif von 1902: 110.
 Zollwesen: 79, 82, 96, 104, 111, 220, 243, 340, 341, 343, 344, 345, 347, 348.
 Zucker: 80, 83, 126, 135, 136, 233, 262—265, 294, 304, 305, 310, 312, 315, 345.
 Zuckerbörse: 181.
 Zuckerfabrikationsmaschinen: 84.
 Zuckerhandel: 80.
 Zuckerrüben: 232, 233.
 Zuckersteuer: 96.
 Zünfte: 271, 330, 347.
 Zugverbindungen: 120.
 Zusammenbruch 1918: 45, 203, 219.
 Zusammenlegung von Betrieben: 191.
 Zwangswirtschaft: 86, 188, 204, 209, 225, 232 ff., 243.
 Zwick: 174.
 Zwiklitz: 62.
 Zwinger: 342.
 Zwischenhandel: 228.





BIBLIOTEKA GŁÓWNA

352246 L/1