

Oberschlesische Wirtschaft

Zeitschrift

der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln und
des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins, E. V. in Gleiwitz OS.

Im Auftrage beider Körperschaften herausgegeben von

Landgerichtsrat a. D. von Stoephasius, Oppeln, Fesselstraße 8 und Bergassessor a. D. Dyrkosh, Gleiwitz
Anzeigenannahme und Verwaltung: Verlagsanstalt Kirsch & Müller, G. m. b. H., Beuthen OS., Industriefraße * Telefon 467 - 469
Die Zeitschrift erscheint monatlich / Einzelpreis 0,50 RM / Bezugsgebühr vierteljährlich 1,50 RM
Alle für den Schriftteil bestimmten Sendungen sind an die Schriftleitung der „Oberschlesischen Wirtschaft“, Oppeln, Fesselstr. 8, zu richten

1. Jahrgang

November 1926

Heft 11

Inhaltsverzeichnis:

1. Dr. Eduard Buchmann, Berlin: Die Internationale Rohstoffgemeinschaft 532
2. Oberbergat Schwantke, Hindenburg OS.: Zur Frage der Wasserbeschaffung für den ober-schlesischen Kanal. 535
3. Dr. Alfred Schaffrath, Gleiwitz OS.: Die eisenbahntarifliche Lage des ober-schlesischen Steinkohlenbergbaues vor und nach dem Weltkriege (Fortsetzung). 538
4. Hans Koernig, Beuthen OS.: Die Fracht- und Tarifverhältnisse Oberschlesiens. Ein Beitrag zur Frage des Großschiffahrtsweges 547
5. Regierungsbaumeister Niemeyer, Oppeln: Das Wohnungswesen im In- und Ausland unter besonderer Berücksichtigung von Oberschlesien. 551
6. Landgerichtsrat v. Stoephasius: Zum Deutsch-polnischen Handelsvertrag 554
7. Wirtschaftsberichte: 555
Der westerschlesische Steinkohlenmarkt im September 1926. — Die Verkehrslage im Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln im September 1926. — Polens Finanzen und Wirtschaft. Von Dr. Fritz Seifert, Bielsk. — Die polnisch-ober-schlesische Steinkohlenindustrie bis Mitte Oktober. — Polens Kampf um die Quote im Eisenpatt. — Die Zinkindustrie Polens 1925 und bis August 1926. — Die Lage der polnischen metallverarbeitenden Industrie. — Regierungsaufträge für die polnische Lokomotiv- und Waggonbauwerke. — Die Lage der polnischen Papierindustrie. — Das Bielsk-Bialaer Industrieviertel im Zeichen der Konjunktur. — Der polnische Außenhandel im Monat August. — Die Konjunkturlage im Ostau-Karwiner Montanrevier. — Die Entwicklung des russischen Steinkohlenbergbaues. Von Prof. Dr. Bubnoff, Osteuropa-Institut, Breslau.
8. Mitteilungen: 568
Entschließung der Industrie- und Handelskammer zur Frage des Ausbaues des Kłodzkanals. — Handelskammerwahlen. — Gefellenprüfung für Industrielehrlinge bei der Industrie- und Handelskammer. — Abänderung der Richtlinien für die Annahme von Handlungslehrlingen und der Satzungen für die Handlungsgehilfenprüfungen. — Persönliches.
9. Steuerwesen: 573
Erhöhung und Herabsetzung der Vorauszahlungen auf die Einkommen- und Körperschaftsteuer. — Steuerabzug vom Arbeitslohn: Nachdienstzulagen. — Handelskammerbeiträge sind bei der Einkommensteuer abzugsfähig. — Besteuerung der Bezüge der Notstandsarbeiter. — Benutzung von Lastkraftwagen zur Personenbeförderung. — Bekanntmachung über die Effigialsteuer. — Die Umsatzsteuerumrechnungsätze auf Reichsmark für September 1926.
10. Verkehrswesen: 575
Eisenbahn: Nachnahme nach Eingang. — Entfernungsanzeiger der Reichsbahn. — 10-Tonnen-Sendungen bei der Reichsbahn. — Rottarif und Ausnahmetarif 16a für frische Kartoffeln. — Einführung der Vierundzwanzigstundenzahlung im deutschen Verkehrswesen. — Kleinbahnverkehr im ober-schlesischen Industriebezirk. — Direkter deutsch-italienischer Gütertarif. — Post: Verkehr an den Postschaltern. — Markenlose Brief frankierung. — Ferngespräche. — Aufstellung von Zeitungsbezieherlisten. — Aenderung der postalischen Einrichtungen auf dem Lande. — Briefsendungen nach dem Ausland. — Herausgabe eines Verzeichnisses der Post- und Telegraphenanstalten in der Tschechoslowakischen Republik.
11. Zölle und Außenhandel: 578
Zollabfertigungsgebühren der Eisenbahn auf den west- und osterschlesischen Grenztationen. — Gebühren der Exportkreditversicherung. — Exportkreditversicherung von Geschäften nach Polen und Rumänien. — Die Ausfuhr von rohen Häuten und Fellen. — Rigaer Wirtschaftszeitung.
12. Gesetzgebung, Verwaltung, Rechtsprechung 579
Sonderversammlungen. — Sitzung des Landesausschusses der preußischen Industrie- und Handelskammer.
13. Sozialpolitik: 580
Der Reichsarbeitsminister über „Doppelverdiener“.
14. Allgemeines: 580
Geschäftsbericht 1925 der Wohnungsfürsorgegesellschaft für Oberschlesien G. m. b. H., Oppeln. — Die Typhus-Erkrankungen in Hannover.
15. Geschäftsaufsichten und Konkurse: 581
16. Bücher und Zeitschriften: 581
17. Statistisches: 583

Nachruf.

Am 17. Oktober d. J. verschied unser Mitglied, Herr Kaufmann

Adolf Richter

i. Fa. S. Heilborn in Hindenburg OS.

Der Entschlafene war uns wegen seiner umfassenden kaufmännischen Kenntnisse und seiner reichen Erfahrungen, verbunden mit einem stets hilfsbereiten, uneigennütigen und graden Charakter ein hochgeschätztes Mitglied. Wenn es ihm auch nur wenige Jahre vergönnt war, der Kammer selbst anzugehören, so war er uns doch bereits seit einer langen Reihe von Jahren in seiner Eigenschaft als Vorsitzender und später Ehrenvorsitzender des kaufmännischen Vereins, sowie als Mitglied des früheren Kleinhandelsausschusses, dem er während der ganzen Zeit seines Bestehens als Vertreter der Kaufmannschaft von Hindenburg angehörte, ein unermüdlicher Mitarbeiter, der mit warmem und regem Interesse, insbesondere auch in der schweren Kriegs- und Besatzungszeit für die Belange der ober-schlesischen Kaufmannschaft eintrat.

Durch seine umfangreiche ehrenamtliche Wirksamkeit und seine vornehmen Charaktereigenschaften hat sich der Entschlafene viele Freunde und ein dauerndes ehrendes Gedenken erworben.

Die Industrie- u. Handelskammer für die Provinz Oberschlesien

Der Vorsitzende: Hoffmann.

Der Syndikus: von Stoephasius.

Die Internationale Rohstahlgemeinschaft.

Von Dr. Eduard Buchmann, Berlin.

Mit den am 30. September d. Js. in Brüssel von den Vertretern der deutschen, französischen, luxemburgischen und belgischen Eisenindustrie unterzeichneten Abmachungen über die Gründung einer Internationalen Rohstahlgemeinschaft sind Verhandlungen zum Abschluß gekommen, die der mittel- und westeuropäischen Eisenwirtschaft in Zukunft das Gepräge aufdrücken werden und deren Bedeutung weit über das wirtschaftliche Gebiet hinausgeht. Die Abmachungen bilden den Anfang einer Neuordnung und hoffentlich auch einer Beruhigung des europäischen Eisenmarktes, dessen Verwirrung infolge der Produktionsverschiebungen durch den Friedensvertrag und infolge der Inflation besonders in den westlichen Frankenzändern unerträglich geworden war.

Die an dem Abkommen beteiligten Länder erzeugten vor dem Kriege im Jahre 1913 rund 26,386 Millionen Tonnen Rohstahl und im Jahre 1925 rund 25,7 Millionen Tonnen. Auf die einzelnen Länder entfielen:

	1913	1925
Deutsches Zollgebiet	18 935 000 *)	12 195 000*)
Saargebiet	—	1 564 000
Frankreich	4 687 000**)	7 446 000**)
Luxemburg	—	2 084 000
Belgien	2 764 000	2 411 000
Tonnen	26 386 000	25 700 000

*) 1913 einschließl., 1925 ausschließl., Lothringen, Saar-
gebiet und Luxemburg.

***) 1913 ausschließl., 1925 einschließl. Lothringen.

Deutschland hat also über 6,7 Millionen Tonnen Rohstahl gegenüber der Friedenszeit eingebüßt. Frankreich hat ohne das Saargebiet 2,8 Millionen Tonnen, mit dem Saargebiet über 4,3 Millionen Tonnen an Rohstahlproduktion gewonnen. Die Erzeugung Luxemburgs von über 2 Millionen Tonnen kommt Belgien zugute, mit dem Luxemburg in Zollunion vereinigt ist. Die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Stahlwerke aller Vertragsländer geht über diese Produktion noch weit hinaus, denn in Deutschland wurde bis Oktober 1926, einschl. mit einer 30prozentigen Einschränkung innerhalb der Deutschen Rohstahlgemeinschaft gearbeitet, und erst ab November 1926 ist die Einschränkung auf 20 % herabgesetzt worden. Auch die anderen Länder, die mit viel geringerer Einschränkung arbeiten, können ihre Rohstahlerzeugung noch steigern. Voraussetzung ist natürlich, daß gewinnbringender Absatz auf dem Weltmarkt vorhanden ist. Die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Vertragsländer ist mit 33 bis 34 Millionen Tonnen Rohstahl sicherlich nicht zu hoch bewertet.

Rechnet man die Rohstahlerzeugung Englands, Oesterreichs, der Tschechoslowakei und Polens noch hinzu, so wird man für das Jahr 1925 auf eine europäische Rohstahlerzeugung von etwa 35½ Millionen Tonnen gegenüber 37 Millionen Tonnen im Jahre 1913 kommen. Zieht man ferner in Betracht, daß der Verbrauch der europäischen Eisenzländer insgesamt sich gegenüber der Vorkriegszeit um etwa 3 Millionen Ton-

nen Rohstahl verringert hat, so ersieht man, daß der Unterschied von $1\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen Rohstahl in Gestalt von Halbzeug, Walzwerkserzeugnissen und Fertigfabrikaten der Grobisenindustrie auf den europäischen und den Weltmarkt drücken, die Preise herunterschieben, den Wettbewerb verschärfen, Preiskämpfe hervorrufen, den Markt in Verwirrung bringen und ihn in steter Unruhe erhalten mußte.

Diese Momente wurden durch die Inflation der westlichen Frankländer noch verschärft, die mit niedrigen Inflationskosten arbeiten, ihre Produktion erhöhen und zu billigen Preisen das Eisen auf den deutschen Markt und die Auslandsmärkte werfen konnten. Wollte man hier Ordnung schaffen, so mußte man beim Rohstahl anfangen, und zwar nach dem Muster der Deutschen Rohstahlgemeinschaft durch Anpassung der Stahlerzeugung an den Stahlbedarf. Diese Neuordnung erstrebt die Internationale Rohstahlgemeinschaft. Sie will die Erzeugung der Vertragsländer dem Stahlbedarf angleichen.

Für jedes Land sind Erzeugungsquoten festgesetzt, die auf der Grundlage der Rohstahlerzeugung des ersten Vierteljahres 1926 errechnet wurden. War man anfangs von einer Gesamtbeteiligung von etwa 25,3 Millionen Tonnen ausgegangen, so hat man abschließend die Gesamtquote auf 27,5 Millionen Tonnen heraufgesetzt, weil Belgien noch Ansprüche gestellt hatte, die man mit einer Monatsquote von 295 000 Tonnen glaubte befriedigen zu sollen. Bis zu etwa 30 Millionen Tonnen jährlicher Stahlerzeugung ändern sich die Quotenbeteiligungen der Vertragsländer. Deutschland hat von seiner Anfangsquote zugunsten Belgiens etwas ablassen müssen. Dafür ist aber der deutsche Anteil innerhalb der Produktionssteigerung bis zu 30 Millionen Tonnen relativ stärker als der der übrigen Länder. Deutschland hat sich anfangs mit einer bescheidenen Quote begnügt, weil es damit rechnet, daß bald eine Produktionssteigerung eintritt.

Von etwa 30 Millionen Tonnen ab bleiben die Quoten unverändert und stellen sich wie folgt:

		Rohstahl Mill. Tn.
Deutschland	43,2 % = rund	12,96
Belgien	11,5 % = "	3,45
Frankreich	31,2 % = "	9,36
Luxemburg	8,3 % = "	2,49
Saargebiet	5,8 % = "	1,74
	100 % = rund	30,—

Die Möglichkeit eines gewissen Quotenaustausches, aber nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen, ist vorgesehen, wenn ein Werk in mehreren Ländern Betriebe hat.

Vierteljährlich wird durch einen Verwaltungsausschuß, dem von jedem Vertragslande ein ständiges Mitglied und zwei Stellvertreter angehören, die Erzeugung entsprechend dem Bedarf festgesetzt.

Für jede von den Vertragsländern erzeugte Tonne Rohstahl ist 1 Dollar in eine gemeinsame Kasse zu zahlen. Vierteljährlich erfolgt die Abrechnung.

Halbjährlich wird die Kasse liquidiert. Von dieser Abgabe erwartet man eine Hebung der durch die Frankeninflation stark gedrückten Weltmarktpreise. Da nämlich kein Land im voraus die Entwicklung seiner Produktion genau zu übersehen vermag, und es daher nicht weiß, ob es den Betrag von 1 Dollar bei der Liquidierung der Kasse zurückerhält, so ist es zur Vermeidung von Verlusten zu einer vorsichtigen Preisgestaltung gezwungen.

Wenn ein Land vielleicht wegen Zunahme des heimischen Bedarfs oder infolge guter Auslandsgeschäfte seine Quote überschreitet, dann hat es für jede Tonne Mehrerzeugung 4 Dollar in die gemeinsame Kasse zu zahlen. Durch diese starke Selbstbesteuerung soll eine Überproduktion verhindert werden. Eine solche ist im übrigen nicht so leicht, denn jeder muß seine Bücher vorlegen und sich kontrollieren lassen.

Hat ein Land hingegen z. B. auf Grund von Markt- und Absatzstörungen seine Beteiligungsquote nicht erreicht, also eine Untererzeugung aufzuweisen, dann erhält es bis zu 10 Prozent dieser Unterproduktion 2 Dollar je Tonne zurückvergütet. Diese Rückvergütung vermindert sich oder hört auf, wenn ein Land längere Zeit hindurch mit Unterproduktion arbeitet.

Ein allgemeiner Heimatschutz, durch den der heimische Markt gegenseitig geschützt wird, ist nicht vorgesehen. Nur für Deutschland besteht ein Unterschied, weil Deutschland durch das Kontingentsabkommen, das bisher aber noch nicht unterzeichnet ist, sich verpflichtet, große Mengen von Eisen und Stahl aus Lothringen, Luxemburg und dem Saargebiet hereinzunehmen.

Die Dauer der Internationalen Rohstahlgemeinschaft ist vom 1. Oktober 1926 ab zunächst auf $4\frac{1}{2}$ Jahre, also bis zum 1. April 1931, vorgesehen. Eine Kündigung kann jedoch zum 1. April 1927 erfolgen, wenn kein endgültiger Handelsvertrag mit Frankreich zustande kommt. Eine vorzeitige Kündigung ist ferner möglich, wenn ein bereits bestehender Handelsvertrag mit Frankreich oder der bereits in Geltung befindliche Handelsvertrag mit Belgien vor Ablauf gekündigt werden sollte.

Ferner ist für den 1. Mai 1929 eine Kündigungsmöglichkeit zum 31. Oktober 1929 vorgesehen, da an diesem Tage der deutsche Rohstahlgemeinschaftsvertrag abläuft, wenn er nicht verlängert wird. Weitere Kündigungsmöglichkeiten bestehen für den Fall, daß die deutschen Eisenzölle eine Erhöhung erfahren, daß die festgesetzte Gesamtbeteiligung in einem Halbjahr weniger als 13,139 Millionen Tonnen beträgt oder daß der Anteil der einzelnen Länder unter einen gewissen Prozentsatz der auf Grund des ersten Vierteljahres 1926 errechneten Gesamtbeteiligung sinkt.

Der Sitz der Internationalen Rohstahlgemeinschaft ist Luxemburg. Zum ersten Präsidenten ist der Direktionspräsident der „Arbed“ (Durbach-Eich-Düdelingen), Herr Emil Mahrisch, gewählt worden.

Meinungsverschiedenheiten werden durch ein Schiedsgericht ausgetragen.

Mit Preisvereinbarungen oder dem gemeinsamen Verkauf befaßt sich die Internationale Rohstahlgemeinschaft.

schaft nicht. Sie ist also kein Syndikat, sondern ein Produktionskartell nach dem Muster der Deutschen Rohstahlgemeinschaft, an deren Namen sie sich auch anlehnt. Mittelbar soll die Internationale Rohstahlgemeinschaft dazu beitragen, die gesunkenen Auslandspreise zu heben. Ferner soll sie den Weg zu weiteren internationalen Vereinbarungen erleichtern, wie solche bereits auf dem Gebiet der Schienenerzeugung, der Röhrenproduktion und der Drahtverfeinerung bestehen oder in die Wege geleitet werden.

Anderen Ländern ist der Beitritt offengelassen. Die östlichen Länder (Tschechoslowakei, Polen und Oesterreich) haben bereits ihre Bereitwilligkeit zum Beitritt erkennen lassen. Auch Schweden, das bereits im Begriff ist, sich zu einem Stahlruß zusammenzuschließen, hat sich schon gemeldet. Englands Beitritt würde man begrüßen. Vorbesprechungen sind schon eingeleitet. Die englische Regierung zeigt reges Interesse. England ist auch über den Gang der Verhandlungen dauernd auf dem laufenden gehalten worden. Die englischen Eisenindustriellen betonen aber, daß sie bis jetzt noch keine geeignete inländische Organisation besitzen, die als gleichgearteter Vertragspartner auftreten könnte. Die englischen Unternehmer sind auch nur sehr ungern zu freiwilligen Bindungen bereit, da sie ein stark ausgeprägtes Unabhängigkeitsgefühl besitzen. Im übrigen steht die englische Eisenindustrie zur Zeit noch unter den Auswirkungen des Kohlenstreiks und hat nähere Sorgen.

Die Vereinbarungen sind in engster Fühlungnahme und mit Billigung der Regierung sowie im Einverständnis mit der Eisen verarbeitenden Industrie abgeschlossen worden. Die Eisen verarbeitende Industrie hatte Befürchtungen zum Ausdruck gebracht, daß sie durch dieses Abkommen im Preise verteuert und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt werden, sowie in ein Abhängigkeitsverhältnis zur Eisen schaffenden Industrie geraten könnte. Um diese Befürchtungen auszuräumen, ist zwischen der deutschen Eisen schaffenden und Eisen verarbeitenden Industrie nach eingehenden Verhandlungen eine Vereinbarung zustande gekommen, in der der Eisen verarbeitenden Industrie die nötigen Sicherungen gegeben worden sind.

Frägt man nach den voraussichtlichen Auswirkungen dieses Eisenpaktes, so kann man wohl folgendes feststellen:

Die Preisschleuderei und das Inflationsdumping werden aufhören oder mindestens stark verringert werden. Zwischen den Selbstkosten und den Verkaufspreisen im In- und Auslande wird eine Angleichung erzielt werden. Die Auslandspreise werden sich heben, die verlustbringenden Auslandsverkäufe aufhören. Dadurch wird die Rentabilität der Hüttenwerke wieder hergestellt werden. Der Markt erfährt

eine Beruhigung. Die Preise werden nicht mehr die wilden Sprünge zeigen wie bisher, sondern in gleichmäßigeren Linien verlaufen. Hierdurch wird der Bedarf hervorgehoben und der Absatz steigen, da niemand mehr ein Interesse daran haben kann, in Erwartung niedrigerer Preise mit seinen Aufträgen zurückzuhalten. Der Unterschied zwischen Inlands- und Auslandspreisen wird sich angleichen; er soll nach Möglichkeit ganz verschwinden. Im übrigen soll eine maßvolle Preispolitik getrieben werden. Durch die Stetigkeit der Preisgestaltung wird für die Eisenverbraucher eine sicherere Kalkulationsgrundlage geschaffen. Die Eisenverarbeitung in den Nichteseisenländern, die bis jetzt der eigentliche Nutznießer der Inflation und des billigen Wettbewerbs gewesen ist, wird höhere Eisenpreise anlegen müssen. Dadurch werden international gleichmäßigere Konkurrenzverhältnisse geschaffen, von denen die deutsche Eisenverarbeitung ihren Nutzen haben wird. Die Konjunkturrkrisen können gemildert werden. Hierdurch wird eine ruhigere Entwicklung der Wirtschaft angebahnt, und zwar nicht nur in Deutschland, sondern auch im Auslande. Die endgültigen Handelsvertragsverhandlungen mit Frankreich können bessere Fortschritte machen, da zahlreiche Schwierigkeiten, die bisher nicht überbrückt werden konnten, beseitigt worden sind. Die Abmachungen können den Anfang einer allgemeinen Wirtschaftsbelebung bilden. Damit könnte auch der Anfang einer Befriedung Europas gemacht sein.

Die Einstellung des Auslandes zu dem Eisenpakt ist mit Ausnahme von Italien und Spanien, die eine Beeinträchtigung ihrer künstlich hochgezogenen Eisenindustrien befürchten, im allgemeinen günstig. Natürlich wird er von der Wirtschaftswelt mit Aufmerksamkeit verfolgt. Gegen die englisch-amerikanische Wirtschaft ist das Abkommen nicht gerichtet. Wenn England betreten würde, würde das Abkommen einen europäischen Charakter bekommen. Die Vereinigten Staaten verfügen über eine so ungeheure Produktion und über einen so starken, kaufkräftigen, fast unbegrenzten Inlandsmarkt und über so günstige Absatzverhältnisse nach dem Auslande, daß Amerika, dessen Eisenpreise im übrigen viel höher sind als die europäischen, von dem Abkommen nicht berührt wird.

Ergänzt werden soll die Internationale Rohstahlgemeinschaft durch ein Kontingentsabkommen zwischen Deutschland, Frankreich und Luxemburg (aber ohne Belgien). Dieses Kontingentsabkommen bezweckt die Hereinnahme bestimmter Mengen von Walzwerkserzeugnissen aus Frankreich, Luxemburg und der Saar. Dieses Abkommen ist jedoch bis jetzt noch nicht unterzeichnet worden. Seine Bedeutung im Zusammenhang mit der Internationalen Rohstahlgemeinschaft wird nach Abschluß der Verhandlungen näher gekennzeichnet werden.

Zur Frage der Wasserbeschaffung für den oberschlesischen Kanal.

Von Oberbergat Schwantke,
Geschäftsführer der Wasserwerk Deutsch-Oberschlesien
G. m. b. H.

Der Leiter des Wasserbauamtes Gleiwitz, Regierungsbaurath Kahle, weist im Eingang seines Auftrages „Der Oberschlesische Kanal“ in Heft 8 dieser Zeitschrift darauf hin, daß der Bau eines leistungsfähigen oberschlesischen Schiffahrtsweges vor dem Kriege hauptsächlich an dem Mangel an Speisewasser gescheitert sei und geht bei seinen weiteren Ausführungen von der Voraussetzung aus, daß dieser Mangel, gleichviel ob der Kanal als Hebewerkskanal oder als Schleusenkanal ausgeführt werde, nunmehr behoben sei. Bekanntlich werden zur Zeit zwei Arten der Beschaffung des notwendigen Zuschußwassers geprüft. Einmal soll das Zusatzwasser in Höhe bis zu 1000 l/sek als Triaswasser durch Bohrlöcher erschlossen werden, was Professor Dr. Michael in einem von ihm erstatteten Gutachten grundsätzlich für möglich hält, andererseits ist der Bau von Staubecken im Kłodnitz-Tale in solcher Größe vorgesehen, daß sie auch für den Bedarf eines Schleusenkanals ausreichen. Im Folgenden soll besonders auf die erste Möglichkeit eingegangen werden.

Der Bedarf des Kanals an Zusatzwasser hängt im wesentlichen von der Art seiner Ausführung ab. Beim Hebewerkskanal hat das Zuschußwasser lediglich die auf der Kanalstrecke durch Versickerung und Verdunstung entstehenden Verluste zu decken, die von sachverständiger Seite auf etwa 400 l/sek angegeben werden. Aus verschiedenen Gründen wird es allerdings für wünschenswert gehalten, diese Menge zeitweise bis auf 1000 l/sek erhöhen zu können. Beim Schleusenkanal sind die Versickerungsverluste infolge der tieferen Kanalwasserlage etwas geringer und werden zu etwa 200—300 l/sek angegeben. Es müssen aber außerdem die für den Schleusenbetrieb nötigen Wassermengen zugeführt werden. Diese werden bei der vorgesehenen höchsten Jahresfrachtmenge von etwa 4 000 000 To. nach Angabe von sachmännischer Seite 3000—4000 l/sek betragen. Vergleichsweise sei angeführt, daß das Wasserwerk Zawada, das fast den ganzen Industriebezirk mit Trink- und Wirtschaftswasser, größtenteils auch mit Betriebswasser, versorgt, zurzeit eine Spitzenleistung von etwa 370 l/sek hat. Sie wird von 1927 an durch den Anschluß einer neu erschlossenen Quelle auf etwa 470 l/sek gesteigert werden.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die für den Schleusenkanal notwendigen Wassermengen, die etwa das 10fache der jetzigen Kapazität von Zawada, ausmachen, durch Bohrlöcher, wenn überhaupt, so doch in keinem Falle mit wirtschaftlich vertretbaren Kosten und ohne Beeinträchtigung der bestehenden Wasserversorgungsanlagen zu beschaffen sind. Für den Schleusenkanal kommt daher nur die Anlage von Staubecken im Kłodnitz-Tale, vielleicht in Verbindung mit Ueberpumpen von Schleusenwasser, in Frage.

Für den Hebewerkskanal werden die zwischen 400 und 1000 l/sek schwankenden Wassermengen nur während der Schiffahrtsperiode, maximal also während 270 Tagen im Jahre, mit der Maßgabe benötigt, daß

die Höchstmenge voraussichtlich nur zu Zeiten besonderer Trockenheit und dergleichen gebraucht wird. Man darf hierfür etwa 60 Tage im Jahre ansetzen. In ganz besonders günstigen Jahren glaubt man — wenigstens anfangs — sogar mit 400 l/sek an nur etwa 60 Tagen auskommen zu können.

Bei Entscheidung der Frage, ob diese Mengen mit vertretbaren Kosten, an denjenigen Punkten, wo sie gebraucht werden, und ohne Beeinträchtigung der jetzigen und künftigen Wasserversorgung des Industriebezirkes zu beschaffen sind, ist man in erster Linie auf die Erfahrungen angewiesen, die bei den bisherigen Wassererschließungsarbeiten in Deutsch-Oberschlesien gemacht worden sind. Auch diese Ergebnisse können nur Anhaltspunkte liefern, da, wie auch Michael in seinen früheren Arbeiten*) ausführlich dargelegt hat und wie die später ausgeführten Wassererschließungsarbeiten bestätigt haben, die wasserführenden Horizonte des Muschelkalkes, aus denen die Wasserwerke schöpfen, keineswegs einheitlich ausgebildet sind, sondern sich oft schon auf kurze Entfernungen grundlegend ändern, so daß man bei der Aufsuchung des Wassers im hohen Maße Zufälligkeiten ausgesetzt ist. Es ist daher auch nicht möglich, dem Probleme formelmäßig auf rechnerischem Wege beizukommen, und man kann lediglich auf Grund vorliegender örtlicher Erfahrungen Näherungswerte ermitteln.

In und bei Zawada, wo bisher die bei weitem größten Wassermengen unter günstigsten Verhältnissen angetroffen worden sind, sind insgesamt 5 Bohrlöcher (teils Mutungsbohrlöcher) in zwei Gruppen niedergebracht worden. Da die Bohrlöcher jeder Gruppe dicht beieinander liegen und somit ihre Wasserführung in engstem gegenseitigen Zusammenhange steht, sollen sie für die nachfolgenden Rechnungen als nur zwei Bohrlöcher angesehen werden. Beide Gruppen liefern rund 190 l/sek artesisches Wasser, das durch Absenkung um rund 15—25 m auf rund 370 l/sek gesteigert worden ist. Der artesischer Auftrieb aller Bohrlöcher ist so gering, daß bei Aufhöhung des freien Auslaufes um etwa 1 m die Bohrlöcher zum Erliegen kommen. Ein weiteres, etwa 1800 m nördlich von dem Zawadaer Hauptbrunnen niedergebrachtes Bohrloch war ein Versager. Es lieferte artesisch überhaupt kein Wasser und bei einer Absenkung von über 22 m nur etwa 20 l/sek. Ähnlich schlechte Ergebnisse hatte ein anderes in westlicher Richtung in etwa 1200 m Entfernung gestößenes Bohrloch, das zwar 20 l/sek artesisches Wasser lieferte, aber nur so lange, als der Wasserspiegel der Hauptbohrlöcher nicht abgesenkt wurde. Nach der Absenkung der Hauptbrun-

*) Michael. Die geologischen Verhältnisse des oberschlesischen Industriebezirkes, Sammelwerk, Rattowitz 1913.

Ders.: Die geologische Position der Wasserwerke im oberschlesischen Industriebezirk. Zweiter Anlageband zum Hauptberichte des Arbeitsausschusses für die Wasserversorgung des oberschlesischen Industriebezirkes, Rattowitz 1913.

brunnen hörte das Wasser des neuen Bohrloches zu fließen auf und es konnten auch bei einer Absenkung seines eigenen Wasserspiegels von 40 m nicht wesentlich mehr als die anfangs artesisch erzielten 20 l/sek herausgeholt werden. Bemerkenswert ist bei diesem Bohrloche seine trotz einer Entfernung von 1200 m noch sehr starke Abhängigkeit von der Wasserförderung der Hauptbrunnen. Die vier Zawadaer Bohrlocher bzw. Bohrlochgruppen liefern somit insgesamt artesisch rund 200 l/sek und nach Absenkung rund 410 l/sek. Fast die ganze Menge entfällt jedoch auf die zuerst erwähnten Hauptbrunnen. Die in wirtschaftlichen Grenzen zu erzielende Ergiebigkeit von Zawada und seiner näheren Umgebung ist hiermit erschöpft.

Einigen Erfolg brachte ein neuerdings etwa 2200 m südlich von Zawada niedergebrachtes Bohrloch. Auch dieses liefert zwar artesisch nur 5—10 l/sek Wasser, jedoch werden bei einer Absenkung von über 25 m reichlich 100 l/sek reines Triaswasser erzielt, was der Durchschnittsergiebigkeit der vier Bohrlocher bzw. Bohrlochgruppen der Zawadaer Anlage bei abgesetztem Wasserspiegel entspricht.

Zur Beurteilung der Aussichten für die zu stoßenden Kanalbohrlöcher können ferner die Ergebnisse einer Anzahl von Mutungsbohrlöchern herangezogen werden, die zu verschiedenen Zeiten westlich der Linie Beiskretscham—Laband—Gleiwitz niedergebracht worden sind. Die Ergebnisse dieser Bohrlocher interessieren besonders deshalb, weil sie, beispielsweise bei Laband, in nur 1—2 km Entfernung von dem künftigen Kanale liegen, der sich im Wesentlichen dem Verlaufe des jetzigen Klodnitzkanals anschließen dürfte, während die nächste Entfernung Zawada-Kanal reichlich 6 Kilometer beträgt. Artesisches Wasser ist hier nur in einem einzigen Bohrloche bei Koslow (Zustlinie bis Kanal rund 6 Kilometer) in der praktisch belanglosen Menge von 1,5 l/sek und zwar aus tertiären Schichten zutage getreten.

Das der Stadt Gleiwitz gehörige Wasserwerk bei Laband hat eins von drei niedergebrachten Bohrlochern für die Wasserförderung aufgegeben. Die anderen beiden Tiefbrunnen liefern 9 und 20 l/sek artesisches oder 38 und 110 l/sek durch Absenkung (7—9 m) gewonnenes Wasser. In Laband liegt jedoch die Oberkante der Bohrlocher mehrere Meter tiefer als der Wasserspiegel des Kanals. Auch das Labander Wasser stammt, wie u. a. schon sein Eisengehalt beweist, wenigstens größtenteils wahrscheinlich nicht aus der Trias, sondern aus jüngeren Schichten. Wenn auch dieser Umstand die Verwendbarkeit des Wassers für Trinkwasserzwecke nicht beeinträchtigt, da es in einer Enteisungsanlage von den schädlichen Bestandteilen befreit wird, und wenn auch für das Kanalspeisewasser Herkunft und Beschaffenheit gleichgültig sind, so liegt doch gerade bei Bohrlochern, die aus geringer Tiefe und aus jüngeren Schichten schöpfen, besonders im Falle höherer Beanspruchung die Gefahr der Wasserentziehung für die nähere und weitere Umgebung sowie die weitere Gefahr vor, daß sie bei anhaltender Trockenheit also gerade dann versagen, wenn der Wasserbedarf am dringendsten ist. Schöpfen dagegen die Bohrlocher aus den großen Wasservorräten, die in den Klüften und Spalten der Trias, insbesondere des unteren Muschelkalkes, zirkulieren, so ist ein Versagen auch bei anhaltender Dürre ausgeschlossen. Aus diesen Erwägungen

heraus und um die Kosten einer Enteisungsanlage zu sparen, ist auch in dem vorher erwähnten, südlich von Zawada niedergebrachten Bohrloche ein oberer Wasserhorizont, trotzdem er schon aus etwa 40 m Tiefe geringe Mengen artesisches und bei Absenkung von 6—8 m 60—80 l/sek gehobenes Wasser lieferte, vollkommen gegen den Wasserhorizont des unteren Muschelkalkes abgedichtet worden und es wird nach Anschluß des Bohrloches an Zawada dem Wasserwerke ausschließlich eisen- und manganfreies Wasser aus der Trias zugeführt werden.

Die angeführten Beispiele, die sich noch vermehren lassen, dürften gezeigt haben, daß, auch wenn die Bohrungen für den Kanal glücklich verlaufen, nicht damit zu rechnen ist, daß artesisches Wasser in nennenswerten Mengen austritt. Noch unwahrscheinlicher ist es, daß artesisches Wasser an Punkten gewonnen wird, von wo aus es dem Kanal in natürlichem Gefälle zufließt. An einen solchen Erfolg kann auch deswegen nicht gedacht werden, weil man hinsichtlich des Anzapfpunktes für die Bohrlocher in ziemlich engen Grenzen an dem Verlaufe des Kanals gebunden ist. Die Gewinnung der benötigten Wassermengen durch Absenkung des Wasserspiegels wird dagegen, wenn eine genügend große Anzahl von Bohrlochern niedergebracht wird und die Kostenfrage keine ausschlaggebende Rolle spielt, in Übereinstimmung mit dem Michaelschen Gutachten für möglich erachtet.

Es würde so vorzugehen sein, daß man an einer nicht allzuweit vom Kanale entfernt liegenden, im übrigen als günstig angesehenen Stelle, als welche Michael die Gegend von Rebitz angibt, zunächst eine Bohrung niederbringt. Als Anfangsdurchmesser würden, wie in Zawada, etwa 700 mm zu wählen sein, da die Kosten einer Bohrung mit diesem Durchmesser nicht wesentlich höher sind als einer solchen mit einem kleineren Durchmesser und weil im Falle des Fündigwerdens eine Nachbohrung auf den dann doch erforderlichen größeren Durchmesser gespart wird. An das Bohren hätte sich, gleichviel ob das Bohrloch artesisches Wasser liefert oder nicht, ein Probepumpen anzuschließen und zwar mit einem so starken mobilen Maschinenjake (etwa 200 PS.), daß die Charakteristik des Bohrloches bis zu einer Absenkung des Wasserspiegels von etwa 40—50 m festgestellt werden kann. Als Versuchspumpen kommen wegen der geforderten Leistung und wegen des verhältnismäßig kleinen Bohrlochsdurchmessers nur Mammutpumpen in Frage. Auch können mit diesen die aus verschiedenen Tiefen zu gewinnenden Wassermengen am leichtesten ermittelt werden. In dieser Weise wird mit Erfolg bei den Erschließungsarbeiten der Wasserwerk G. m. b. H. vorgegangen. Nach dem Pumpversuche wäre mit Bohrungen und Probepumpen an weiteren geeigneten Stellen unter Verwendung der gemachten Erfahrungen fortzufahren. An Zeitaufwand erfordert das Niederbringen jedes Bohrloches einschließlich Pumpversuch etwa 1—1½ Tage. Natürlich können auch mehrere Bohrlocher gleichzeitig niedergebracht und untersucht werden. Nachdem die erforderlichen Wassermengen sichergestellt sind, sind die Bohrlocher mit den ihrer Ergiebigkeit entsprechenden endgültigen Fördereinrichtungen auszurüsten und es sind die erforderlichen Zuleitungen zum Kanal herzustellen. Da die Lage der Bohrlocher nur in Ausnahmefällen so sein wird, daß das gehobene Wasser mit natür-

lichem Gefälle dem Kanal zufließt, sind gegebenenfalls außer den Bohrlochpumpen Förderpumpen anzuordnen, mittels deren das gehobene Wasser in freiem Auslaufe oder in Rohrleitungen in den Kanal gelangt.

Zu der Kostenfrage lassen sich folgende Angaben machen:

Ähnliche günstige Verhältnisse wie in Zawada, also eine Ergiebigkeit des abgesenkten Wasserspiegels je Bohrloch von durchschnittlich 100 l/sek vorausgesetzt, sind zur Erzielung des Höchstbedarfs von 1000 l/sek 10 Bohrlöcher erforderlich. Tatsächlich ist mit diesen günstigsten Verhältnissen, wie die Ergebnisse der vorher erwähnten Mutungsbohrlöcher zeigen, keinesfalls zu rechnen. Auch die im Michaelschen Gutachten hervorgehobene starke Ueberlagerung der Trias von jüngeren Schichten in den in Frage kommenden Gegenden dürfte das Niederbringen und die Ergebnisse der Bohrlöcher ungünstig beeinflussen. Es werden daher bestimmt eine größere Anzahl von Fehlbohrungen zu verzeichnen sein. Sie sollen zunächst unberücksichtigt bleiben, da sich die Speisung des Kanals aus Bohrlochern von selbst erledigt, wenn die Kosten hierfür schon bei günstigsten Verhältnissen zu hoch sind. Die in den Bohrlochern erforderliche Absenkung des Wasserspiegels, zuzüglich der Rohrleitungswiderstände und der Förderhöhe nach dem Kanal, wird im Durchschnitt nicht unter 40 m betragen.

Zu heben sind pro Jahr	
mindestens 400 l/sek an 60 Tagen	rd. 2 073 000 cbm
höchstens 400 l/sek an 270 zu-	
züglich 1000 — 400 = 600	
l/sek an 60 Tagen	12 440 000 cbm

Die Hebungs-kosten je cbm und Meter Förderhöhe	
sind 0,025 Pf., also für 40 m 1 Pf., mithin im Jahre	
mindestens	rd. 20 000 Mk.
höchstens	rd. 124 000 Mk.

wozu noch für Löhne und Unterhaltungskosten je Bohrloch mindestens 1000 Mk., also jährlich 10 000 Mk., hinzukommen.

Am Kapital ist wenigstens aufzuwenden für:

10 Bohrlöcher (je Bohrloch einschl.	
Pumpenversch 100 000 Mk.)	= 1 000 000 Mk.
10 maschinelle Ausrüstungen mit	
Zubehör je 50 000 Mk.	= 500 000 Mk.
	<hr/> 1 500 000 Mk.

wobei davon ausgegangen ist, daß die Bohrlöcher in unmittelbarer Nähe des Kanals liegen und besondere Kosten für die Zuleitung des Wassers nicht entstehen.

Bei einer Lebensdauer der Bohrlöcher von 30 Jahren und der Maschinen von 15 Jahren, sowie bei einem Zinssatz von 6 Prozent erwächst, wenn innerhalb dieser Zeit das aufgewendete Kapital verzinst, getilgt und eine Rücklage in gleicher Höhe gebildet werden soll, pro Jahr ein Kapitaldienst von rund 155 000 Mk., so daß jährlich insgesamt mindestens 185 000 Mk. und höchstens 289 000 Mk. aufzuwenden sind.

Der gesamte Haushalt des Kanals für Verwaltung, Unterhaltung und Bedienung schließt nach den Michaelschen Ausführungen mit 423 000 Mk. ab. Treten hierzu die obigen (Mindest-) Kosten für die Wasserbeschaffung (die in Wirklichkeit erheblich höher sein dürften), so wird

dadurch die zu erwartende Rentabilität des Kanals derart in Frage gestellt, daß es angebracht erscheint, auf die Bohrlöcher zu verzichten und den natürlicheren und aussichtsvolleren Weg der Bereitstellung von Stau-becken, nötigenfalls unter ständiger oder vorübergehender, der Zuhilfenahme von Ueberpumpen von Kanalwasser, zu beschreiten. Gegen die Bohrlöcher dürfte auch ins Gewicht fallen, daß ein Hebewerkskanal voraussichtlich höhere Anlagekosten als ein Schleusenkanal erfordert, zumal Erfahrungen hierüber nicht in dem Umfange wie mit Schleusenkanälen vorliegen.

Es bleibt die Frage zu erörtern, ob überhaupt die Anlage einer so großen Anzahl stark beanspruchter Bohrlöcher vom Standpunkte der Wasserversorgung des Industriebezirktes aus zulässig ist. Professor Dr. Michael hebt in seinem Gutachten hervor, daß zur Schonung der bestehenden Wasserwerke das Niederbringen der Bohrlöcher nur westlich der Linie Beiskretscham—Sersno—Ellguth—Brzezinka geschehen könne, eine Beschränkung, die den Erfolg des ganzen Projektes noch zweifelhafter, als vorher angenommen, erscheinen läßt. Die Kapazität von Zawada beträgt nach Anschluß des neuen, südlich gelegenen Bohrloches, wie erwähnt, etwa 470 l/sek (ca. 40 000 cbm täglich). Innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre wird der Wasserbedarf des Versorgungsbezirktes auf 700 l/sek = 60 000 cbm steigen. Da die Erzielung dieser größeren Ergiebigkeit durch weitere Absenkung des Wasserspiegels in den vorhandenen Bohrlochern nur noch in ganz beschränktem Maße möglich und wirtschaftlich ist, müssen neue Bohrungen für Zubringeranlagen niedergebracht werden. Hierfür kommt, da der Norden von Zawada versagt hat, der Süden sich dem Industriegebiet zu sehr nähert, und der Osten deswegen weniger Erfolg verspricht, weil sich die Sohle des Muschelkalkes nach dieser Richtung heraushebt und auch sonstige Gründe gegen eine Verlegung der Wasserförderung nach Osten sprechen, in erster Linie die Gegend westlich von Zawada, und zwar auch über Beiskretscham hinaus, in Frage. Für eine Ausdehnung in dieser Richtung sprechen außerdem dieselben Gründe, die Michael für die Beschaffung des Kanalwassers anführt.

Ergänzend sei zu den Michaelschen Ausführungen noch darauf hingewiesen, daß die Sohle des Muschelkalkes nach Westen zu einfällt. Sie steht beispielsweise bei Zawada bei + 49 NN an, bei Czernionka-Laband (zwischen Sersno und Laband) ist sie in einem nur etwa 1 Kilometer östlich vom Klodnikkanal liegenden Bohrloche bei — 6,78 NN erbohrt worden. Auch in den westlich des Kanals niedergebrachten Bohrlochern in der Gegend Laband—Brzezinka-Koslow liegt sie tiefer als in Zawada. Nordwestlich Klüschau steht sie bereits bei — 80 NN an. Unter sonst gleichen Umständen ist also anzunehmen, daß auch die wasserführenden Schichten des Muschelkalkes in westlicher Richtung tiefer als in Zawada angetroffen werden und es gewinnt die Vermutung an Wahrscheinlichkeit, daß Zawada von weiter westwärts gelegenen Bohrlochern auch über die von Michael als Mindestschutzgrenze bezeichnete Linie Beiskretscham—Sersno—Ellguth—Brzezinka hinaus beeinflusst werden wird.

Eine Steigerung der Ergiebigkeit des Zawadawerkes durch weitere Zubringeranlagen über 700 l/sek hinaus ist wirtschaftlich nicht durchführbar. Auch die Förder-

leitungen sind für eine größere Wassermenge nicht bemessen. Es muß daher nach Ablauf von 10—15 Jahren an die Errichtung eines neuen Wasserwerkes herangegangen werden, das aus den genannten Gründen ebenfalls nach Westen, also in den Bereich der Kanalbohrungen vorgeschoben werden muß, so daß Kollisionen mit diesen unvermeidlich sein werden. Auch diese Erwägungen sprechen gegen das Projekt, den Kanal durch Triaswasser zu speisen.

Der Gedanke, die Bohrlöcher am Kanal niederzubringen, sie jedoch nur vorübergehend — etwa bis zur Fertigstellung der Staubecken — zur Kanalspeisung zu verwenden und später dem Wasserwerke zur Verfügung zu stellen, erscheint wenig aussichtsreich, weil die Anlage von Bohrlöchern zu Wasserversorgungs Zwecken nach ganz anderen Gesichtspunkten erfolgen muß, als sie für den Kanal maßgebend sind. Alle Umstände verweisen somit auf die Schaffung von ausreichenden Staubecken.

Die eisenbahntarifarisches Lage des oberchlesischen Steinkohlenbergbaues vor und nach dem Weltkriege.

Von Dr. Alfred Schaffrath, Gleiwitz.

(Fortsetzung.)

III. Die Entwicklung der besonders ermäßigten Kohlenausnahmetarife.¹⁾

Steinkohle, die bekanntlich nur zum geringsten Teil am Gewinnungsort selbst verbraucht wird, ist ein grobes Massengut, bei dem sich der Einfluß der Fracht auf seine Absatzmöglichkeit stark geltend macht. Die Beförderungskosten der Kohle müssen besonders niedrig gehalten werden, um sie in dem erforderlichen Umfang der Wirtschaft zuführen zu können. Von jeher erforderten deshalb die Belange der deutschen Wirtschaft, die Interessen der Eisenbahn und der Wettbewerb der ausländischen Kohle weitgehendste Beachtung der Frachtgebarung auf dem Gebiet der Kohlenverfrachtungen. Ein allgemeiner Kohlentarif für alle Verkehrsbeziehungen konnte diesen Verhältnissen nicht gerecht werden. Das Wirtschaftsleben sowie die Belange der Bahnen und der Wasserstraßen erforderten vielmehr von vornherein Frachten auf dem Bahn-, Wasser- und dem zusammengefaßten Bahn- und Wasserwege, die den örtlichen Bedürfnissen und dem ausländischen Wettbewerb genau angepaßt waren. Erste Voraussetzung mußte naturgemäß ein entsprechender Ausbau der Bahn- und Wasserwege sein. Wo ein Ausbau der Wasserstraßen aus irgendwelchen Gründen zunächst nicht möglich oder nicht dringend war, mußten die Bahntarife weitgehend die durch den Mangel an ausreichenden Wasserwegen entstehenden Mißverhältnisse ausgleichen. Dazu aber waren neben der Normalklasse für Kohle (jetzt Tarifklasse E) und neben dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif (jetzt A. T. 6) noch besonders ermäßigte Ausnahmetarife notwendig, mit deren Hilfe der Bergbau neue Absatzgebiete gewinnen und ausländische Kohle verdrängen, also überhaupt den Kohlenbezug der Verbraucher auch in weit entfernt von den deutschen Kohlenrevieren gelegenen Gebieten regeln und ermöglichen konnte. Inwieweit die deutschen Bahnen im innerdeutschen Verkehr diesen Erfordernissen des oberchlesischen Bergbaus auch im

Vergleich zu anderen deutschen Revieren gerecht wurden, soll Aufgabe der weiteren Untersuchung sein.

Bereits der erste Tarif der Oberschlesischen Eisenbahn sah neben allgemeinen Sätzen vor, daß bei größeren Transporten Frachtverbilligungen einzusetzen sollten. Damals machte sich schon der kaufmännische Grundsatz geltend, daß der Verfrachter, der große Mengen zum Versand aufgab, günstiger als der Verfrachter geringerer Mengen gestellt sein sollte. 2... Gewinnung der Verkehre über größere Entfernungen wurde dieser Grundsatz bereits im Jahre 1846 dahin erweitert, daß bei weiten Wegen ein Frachtsatz eingeführt wurde, der auf einem Satz von 3 bis 3½ Silberpfennigen für die Zentnermeile = 6,6 — 7,7 Pfg. für das tkm aufgebaut war. Die günstigen Erfahrungen aus diesen Maßnahmen veranlaßten die Bahn im Jahre 1849 zur Begegnung des englischen Wettbewerbs einzelne Kohlensonderzüge nach Berlin zu einem Einheitsatz von einem Silberpfennig für die Zentnermeile = 2,2 Pfg. für das tkm, also zum Einpfennigtarif, zu fahren. Ebenso wurde im Wettbewerb gegen die Rechte Oder-Ufer-Bahn ein Lokalausnahmetarif erstellt, der mit zunehmender Entfernung bis zum Einheitsatz von 1½ Silberpfennig für die Zentnermeile = 3,3 Pfg. für das tkm herunterging und somit als besonders ermäßigter Ausnahmetarif im Sinne dieser Ausführungen anzusprechen ist. Dieser Ausnahmetarif bestand aber noch zu einer Zeit, zu der die Mehrzahl der übrigen deutschen Bahnen bereits für Kohle einen allgemeinen Ausnahmetarif auf der Grundlage von 2,2 Pfg. für das tkm eingeführt hatte.²⁾ Daraus folgt, daß auch der vorerwähnte Tarif für Berlin, der zunächst für einzelne Sonderzüge und erst allmählich für alle Kohlenverfrachtungen dahin gewährt wurde, vom Jahre 1871 ab in der Hauptsache bereits keine Ermäßigung im Vergleich zu den allgemeinen Frachtsätzen anderer deutscher Reviere mehr darstellte. Dieser Zustand erklärt sich daraus, daß die Verwaltungsräte der Oberschlesischen Eisenbahnen in der Hauptsache die Interessen der Bahn und nicht die der allgemeinen Volkswirtschaft vertraten und mit ihren weitgehenden, den Charakter eines Monopols tragenden Rechten zu einer ausgleichenden Tarifgebarung auch durch den

¹⁾ Unter besonders ermäßigten Kohlenausnahmetarifen im Sinne der folgenden Ausführungen sind die Ausnahmetarife zu verstehen, die gegenüber der Normalklasse für Kohle und auch gegenüber dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif (jetzt A. T. 6) besonders ermäßigt sind.

²⁾ Etwa Anfang der 70er Jahre.

Staat nicht gezwungen werden konnten.³⁾ Zu dieser Zeit bestanden also so gut wie gar keine besonders ermäßigten Kohlentarife von Oberschlesien, denn auch die weiteren zur Begegnung des englischen Wettbewerbs eingeführten Tarife für den Fernverkehr gingen nur vereinzelt unter den 2,2 Pfg. Satz herunter. Die Fracht beispielsweise von Hindenburg (damals Zabrze) bis Breslau betrug 6,76 Mark für die t, während sie bei anderen Revieren für die gleiche Entfernung nur etwa 4,70 Mark für die t ausmachte. Erst im Jahre 1882 gelang es den vereinten Bemühungen des Staates, des Abgeordneten- und Herrenhauses, des Provinziallandtages und der beteiligten Industrien auch auf der Oberschlesischen Eisenbahn einen Kohlentarif zu erreichen, der eine Tarifierabsetzung bis auf 1¼ Silberpf. für die Zentnermeile = 2,75 Pfg. für das tkm brachte. Da die anderen Reviere aber bereits im Genuß des 2 Pfennig-Satzes waren, blieb der ober-schlesische Tarif immer noch erheblich höher. Die Rechte Oder-Ufer-Bahn folgte dem Vorgehen der Oberschlesischen Eisenbahn nur in den Verkehrsbeziehungen, wo sie sich im Wettbewerb gegen die Oberschlesische Eisenbahn befand. Erst im Anschluß an die im Jahre 1883 erfolgte Verstaatlichung der Rechte Oder-Ufer-Bahn und der vollständigen Durchführung der Verstaatlichung der Oberschlesischen Eisenbahn gelang es, die auf den Staatsbahnstrecken des Ostens bereits bestehenden regelmäßigen Tarife und damit den für Kohle geltenden Spezialtarif III auch auf sämtliche, den Verkehr mit Oberschlesien vermittelnden Hauptbahnstrecken mit dem 1. März 1884 auszudehnen.

Inzwischen war bereits am 1. Januar 1878 zur Hebung des Kohlenverkehrs mit Berlin ein Tarif eingeführt worden, in den neben einer Abfertigungsgebühr von 6 Pfg. für 100 kg ein Streckensatz von etwa 2,15 Pfg. für das tkm eingerechnet war. Dieser Tarif wurde bereits am 1. Januar 1883 insofern vereinfacht, als die Gruben mit annähernd gleichen Tarifentfernungen bis Berlin zu je einer Tarifgruppe zusammengelegt wurden. Im ganzen wurden drei Gruppen geschaffen. Innerhalb jeder Gruppe erhielten die zugehörigen Gruben die gleichen Frachtsätze. Die Berlin nächstgelegene Gruppe hatte um 1½ Pfg. für 100 kg niedrigere Sätze als die dahinter gelegene Gruppe, deren Frachtsätze wiederum um 1½ Pfg. für 100 kg niedriger waren als die der entferntest gelegenen Gruppe.

Für den Verkehr mit Ost- und Westpreußen, wo bisher ausschließlich englische Kohle verbraucht wurde, hatten die beteiligten Bahnen ferner mit Gültigkeit vom 15. März 1879 für zunächst ein Jahr einen Tarif auf einer Einheit von etwa ½ Silberpfennig für die Zentnermeile = 1,2 Pfg. für das tkm geschaffen, der aber nur für Massensendungen von 40—60 000 kg bei deren gleichzeitiger Aufgabe galt und drei Monate später auf Hinterpommern und die Stationen der ostpreußischen Südbahn ausgedehnt wurde. Um diesen

Tarif besonders wirksam gegen die englische Kohle zu gestalten, waren die Gruben verpflichtet worden, im Rahmen desselben keinen höheren Verkaufspreis loco Grube als 25 Pfg. für den Zentner, also 5 Mark für die Tonne, zu fordern. Bereits am 4. März 1880 wurde dieser Tarif um 15 % erhöht, sodaß mit einem Einheitsatz von 1,38 Pfg. für das tkm gerechnet wurde.

Ferner bestand für den Verkehr mit Stettin und Umgebung ein Ausnahmetarif für Massensendungen mit einem Einheitsatz von 2,0 Pfg. für das tkm. Da sich dieser aber als zu wenig wirksam zur Begegnung des englischen Wettbewerbs erwies und englische Kohle, namentlich Hartlepooler Ruß- und Newcastler small-Kohle in immer größeren Jahresmengen eingeführt wurden, wurden die Frachten ab Oberschlesien mit dem 1. Januar 1882 bei Stettin und den vorpommerschen Hafenstationen um etwa 5 Pfr. (z. B. bei Stettin selbst von 55 auf 50 Pfg.) für den Zentner ermäßigt. Diesen Frachtsätzen lag ein Streckensatz von 1,88—1,67 Pfg. für das tkm und eine Abfertigungsgebühr von 6 Pfg. für 100 kg zu Grunde.

Zur Förderung der überseeischen Ausfuhr ober-schlesischer Kohle wurde hierneben am 15. Juli 1882 ein Seehafenausfuhr-Ausnahmetarif für Stettin mit einem Streckeneinheitsatz von 1,34 Pfg. für das tkm und einer Abfertigungsgebühr von 6 Pfg. für 100 kg eingeführt. Der gleiche Satz galt, was hier nur nebenbei angeführt sein soll, zur Gewinnung von Rückfrachten für überseeisch herangebrachte Erze von Stettin nach Oberschlesien. Es war also hier zum erstenmal das Moment der Ausnutzung der Wagen in beiden Richtungen bei der Bemessung der Frachtsätze berücksichtigt. Der Seehafenausfuhrtarif für Kohle wurde später auf Bunkerkohle und auf Kohle zum Ortsverbrauch ausgedehnt und bildete die Grundlage zu dem späteren Massensattarif nach Pommern und Mecklenburg.

Von besonderer Bedeutung waren außerdem noch die seit dem Jahre 1875 bestehenden Umschlagstarife nach den Breslauer Oderumschlagstellen, die im Jahre 1882 etwa gleichzeitig mit der Eröffnung der Umladestelle an der Bopelwitzer Weiche weiter ermäßigt wurden. Die Ausnahmesätze für den Wasserverschlag waren ebenso wie bei dem Berliner Tarif in drei Gruppen zusammengelegt und blieben um etwa 1—4 Pfg. für 100 kg gegenüber dem Spezialtarif III zurück.

Das war der Stand der Kohlentarife bis zum Jahre 1884, also bis kurze Zeit nach der vollen Verstaatlichung der ober-schlesischen Bahnen! Wird dabei berücksichtigt, daß die Tarifverbilligungen in den letzten Jahren der Privatbahnzeit in der Hauptsache dem energischen Einschreiten der Staatsregierung zu verdanken waren, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die Privatbahnen, die den Verkehr mit Oberschlesien bedienten, durch die Erleichterung des Güteraus-tausches an sich den Grundstein zur Entwicklung des Reviers gelegt, aber im Laufe der Jahre trotz stetigen Ausbaus des Streckennetzes auf tarifarischem Gebiet der Wirtschaft in durchaus unzulänglicher Weise Rechnung getragen haben. Wenn sich trotzdem der Bergbau Oberschlesiens günstig entwickelte, so lag das an der natürlichen Kraft des Reviers und an den weitgehen-

³⁾ Der Minister der öffentlichen Arbeiten schrieb damals den Verwaltungen der schlesischen Bahnen: „Die Verwaltungen werden sich erinnern müssen, daß die Eisenbahnunternehmungen im öffentlichen Interesse konzessioniert worden sind und dem Gemeinwohl gegenüber Verpflichtungen übernommen haben, welche den Rückichten auf die finanziellen Interessen der Gesellschaften gegenüber schwer ins Gewicht fallen.“

den Erfahrungen des Handels. Die Steinkohlenförder-
ung betrug im Jahre 1861 rund 2 658 000 t, ging
nahezu ſtetig auf 6 532 000 t im Jahre 1871 in die
Höhe und hatte im Jahre 1884 12 292 000 t erreicht.
Daß bei günſtigereſen Tarifen eine weitere Steigerung
an ſich möglich geweſen wäre, zeigen ſchon die Abſatz-
ziffern für Berlin, wo 1862 rund 349 000 t Kohlen,
davon 180 000 t, alſo weit über die Hälfte engliſcher
und nur 118 000 t = 34 % oberſchleſiſcher Herkunft,
verbraucht wurden. Die den wirtſchaftlichen Bedürf-
niſſen beſſer angepaßten Tarife der folgenden Jahre
trugen mit dazu bei, daß Berlin im Jahre 1884 bei
einem Geſamtverbrauch von rund 1 065 000 t nur
114 000 t = 11 % aus England und rund 735 000 t
= 69 % aus Oberſchleſien bezog.

Bei Einführung des öſtlichen Staatsbahnbarèmes
im Jahre 1884 beſtanden ſomit bezw. wurden neu ein-
geführt für den innerdeutſchen Verkehr ab Oberſchle-
ſien folgende Tarife:

1. Der Spezialtarif III,

km	Streckenſatz pro tkm	Abfertigungsgebühr für 100 kg
	ſfg.	ſfg.
1—50	2,6	6
51—100	2,6	9
über 100	2,2	12

Die Sätze für 51—100 km und über 100 km
waren Anstoßſätze.

2. Nach Stationen des damaligen Direktionsbezirks Breslau:

401—450	2,2	9
über 450	2,2	6

3. Nach Pöpelwitz-Umſchlag

waren die oberſchleſiſchen Gruben in drei Grup-
pen eingeteilt. Die Frachtverbilligung gegen-
über dem Spezialtarif III betrug 1—4 ſfg. für
100 kg.

4. Nach Berlin und Vororten (Gruben in 3 Gruppen).

Der Streckenſatz betrug etwa 2,15 ſfg. je tkm,
die Abfertigungsgebühr belief
ſich auf 6 ſfg. für 100 kg.

5. Nach dem oſt- und weſtpreußiſchen Küſtengebiet für Maſſenſendungen von 60 t, ſpäter 45 t, ſeit 1898 auch für 10 t.

Der Streckenſatz war etwa 1,46 ſfg. je tkm,
die Abfertigungsgebühr be-
trug 6 ſfg. für 100 kg.

6. Nach den Stationen der Strecke Bromberg Dir- ſchau und deren Seitenlinien für Maſſenſendun- gen von 40 t, ſpäter 35 t, ſeit 1898 auch für Ein- zelfendungen von 10 t.

Es wurde ein Streckenſatz
bis zu 1,66 ſfg. je tkm
mit einer Abfertigungsge-
bühr von 6 ſfg. je 100 kg
angewandt.

7. Nach Stettin und Swinemünde zur Ausfuhr über See für Maſſenſendungen von mindestens 50, ſpäter 45 t.

Der Tarif beruhte auf einem
Streckenſatz von 1,34 ſfg. je tkm
und einer Abfertigungsge-
bühr von 6 ſfg. für 100 kg.

8. Nach Stettin (Ort) bei Aufgabe von mindestens 50, ſpäter 45 t.

Zu Grunde gelegt wurde
ein Streckenſatz von 2,0 ſfg. je tkm
ohne Abfertigungsgebühr.

9. Nach den nördlich von Stettin gelegenen Stationen bei Aufgabe von 50, ſpäter 45 t in Auswirkung der Stettiner Säge

mit einem Streckenſatz von 1,6 ſfg. ohne Abfer-
tigungsgebühr; mindestens wurden jedoch die
Stettiner Säge erhoben.

10. Nach dem übrigen Vorpommern ſowie nach dem nördlichen Teile der Uckermark und Mecklenburg. Der Streckenſatz war 2,1 ſfg. je tkm; Die Abfertigungsgebühr be-

trug 6 ſfg. für 100 kg

Allen dieſen Sägen wurde noch die bereits
oben mehrfach erwähnte Verſchiebegebühr von 5
ſfg. für die Tonne zugeſchlagen.

Die Preußiſche Staatsbahn ſetzte ihre ver-
kehrsfreundliche Tarifpolitik auch in den folgen-
den Jahren fort. An innerdeutſchen Tarifen ab
Oberſchleſien traten im Jahre 1885 zu den bis-
herigen hinzu:

11. für die Stationen in Oſt-, Weſtpreußen und Hinterpommern für Sendungen von 10 t und darüber bei Entfernungen von mehr als 500 km.

Der Tarif war erstellt auf der Grundlage
von 2,0 ſfg.

Streckenſatz je tkm,
einer Abfertigungsgebühr von 6 ſfg.
für 100 kg und
einer Verſchiebegebühr von 5 ſfg.
für 1000 kg,

12. für die Mecklenburgiſchen Stationen bei Aufgabe von 30, ſpäter 25 t.

Bei dieſem Tarif ging der Streckenſatz
bis auf 1,53 ſfg. je tkm
u. d. Abfertigungsgebühr b. auf 3 ſfg.
f. 100 kg, b. voll. Anrechnung
der Verſchiebegebühr von 5 ſfg.
für 1000 kg zurück.

Durch dieſe Verbilligung, die in der Haupt-
ſache die Zurückdrängung der engliſchen Kohle
bezweckte, trat zugleich ein Ausgleich gegenüber
den bereits geſchilderten Maſſenſätzen ein.

In jener Zeit trat zu der Konkurrenz der
engliſchen Kohle an der Oſtſeeküſte, in Berlin uſw.
neu der Wettbewerb der polniſchen Kohle hinzu,
die durch die niedrigen Tarife der ruſſiſch-pol-
niſchen Bahnen begünſtigt, in ſteigendem Ausmaß
insbeſondere nach dem nördlichen Teil der Pro-
vinz Poſen und dem ſüdlichen Teil von Weſt-
preußen über Alexandrowo vordrang. Zur Be-
gegnung dieſer Einfuhr wurde mit Gültigkeit vom
5. Juli 1888

13. für Thorn und die nächste Umgebung:

ein Tarif mit	
einem Streckensatz bis etwa	1,748 Pfg.
für das tkm,	
einer Abfertigungsgebühr von	6 Pfg.
für 100 kg und	
einer Verschiebegebühr von	5 Pfg.
für 1000 kg eingeführt.	

Dadurch erfuhren die Thorer Frachten ab Oberschlesien eine Verbilligung von etwa 21 Pfg. für 100 kg. In der weiteren Umgebung von Thorn wurden die Thorer Frachtsätze mit gewissen Zuschlägen vorgetragen und auch rückübertragen. Die Zuschläge wurden etwa in der Höhe des Unterschiedes in der Fracht nach Spezialtarif III von Alexandrow nach Thorn gegenüber der von Alexandrow nach der in Frage kommenden Station gehalten. Dabei fand der jeweilige Rubelkurs Berücksichtigung. Die so geschaffenen Frachtsätze bewirkten, daß die Einfuhr polnischer Kohle aufhörte und sich nur auf die Erledigung bereits vorher abgeschlossener Bestellungen beschränkte.

Die stetige Steigerung der Steinkohlenförderung hatte zur Folge, daß auch der Umschlagsverkehr in Kohle in den Breslauer Häfen erheblich

im Jahre 1887 rund 133 000 t,	aus England dagegen 448 000 t,
" " 1890 " 349 000 t,	" " " 378 000 t,
" " 1892 " 238 000 t,	" " " 498 000 t,
" " 1894 " 258 000 t,	" " " 658 000 t,
" " 1897 " 258 000 t,	" " " 923 000 t.

Während somit die oberschlesische Kohle im Anfang der 90er Jahre sich auf Kosten der englischen Kohle an der Zufuhr mit einer Menge beteiligte, die erheblich größer als die Verbrauchssteigerung war, nahm von da ab der englische Wettbewerb unter Verdrängung der oberschlesischen Kohle den gewaltigen Aufschwung von 206 %. Einen erheblichen Anteil an diesem Rückgang der oberschlesischen Lieferungen hatte der Oderumschlagsverkehr, der im Jahre 1890 = 189 000 t, im Jahre 1893 dagegen nur 72 000 t und im Jahre 1897 sogar nur 47 000 t betragen hatte.

Die Außerkraftsetzung der auch nur geringen Frachtoverbilligung für die Breslauer Umschlagplätze machte sich somit zum Nachteil des oberschlesischen Bergbaus und auch der Eisenbahn selbst in einem über Erwarten hohem Ausmaße geltend. Trotzdem wurden die wiederholten Anträge auf Wiedereinführung der früheren Verbilligung und auf weitergehende Ermäßigung der Umschlagstarife abgelehnt.

Dagegen wurde mit dem 1. März 1896

16. der Seehafenausfuhrtarif für Stettin Swinemünde⁵⁾

unter Aufhebung der Stettiner Locosätze⁶⁾ und unter Regulierung der Frachtsätze der benachbarten Stationen⁷⁾ auf den Ortsverkehr ausgedehnt. Der Erfolg dieser Maßnahme war, daß sich die oberschlesische Kohle gerade halten konnte. Die Zunahme des Verbrauchs dagegen kam ausschließ-

zugenommen hatte. Er hatte sich allein in den Jahren 1884—1891 sechsfacht. Dies veranlaßte die Eisenbahn, zumal daneben die Oder-Wasserstraße gewisse Verbesserungen erfahren hatte und namentlich der den Weg mit Berlin abkürzende Oder-Spree-Kanal in Betrieb genommen war,

14. die besonderen Ermäßigungen für den Kohlenumschlagsverkehr über die Breslauer Häfen¹⁾

mit Gültigkeit vom 1. Januar 1893 aufzuheben. Die Tatsache, daß ein Tarif, der zur Hebung des Kohlenabsatzes beigetragen hatte, aufgehoben wurde, sei hier besonders hervorgehoben. Ein gewisser Ausgleich wurde dadurch geschaffen, daß im Jahre 1893, wie bereits im Abschnitt I erwähnt wurde,

15. Koks- und Kokssteine in den seit dem Jahre 1890 für andere Rohstoffe bestehenden Rohstofftarifen bezogen wurde.

Um die gleiche Zeit machte sich das Vordringen der englischen Kohle nach Stettin—Swinemünde besonders bemerkbar. Die Zufuhr aus Oberschlesien auf dem reinen Bahnweg und dem kombinierten Bahn- und Wasserweg dahin betrug:

lich der englischen Kohle zugute, ein Beweis dafür, daß im Verkehr mit Vorpommern und Mecklenburg die Tarife des reinen Bahnweges nicht ausreichten, um dem Eindringen der englischen Kohle wirksam entgegenzutreten oder gar die englische Kohle zu verdrängen. Dazu sind vielmehr neben weitgehender Preisermäßigung, die der oberschlesische Bergbau bekanntlich von jeher für diese Gebiete zugestanden hat, erheblich verbilligte Umschlagstarife nach den Umschlagstellen der oberen Oder und ein Ausbau der Wasserstraße vom Revier aus unerlässlich.

Aus ähnlichen Gründen wie im Verkehr mit Stettin—Swinemünde wurde ferner im Jahre 1896 der

17. Bunkerkohlentarif ab Oberschlesien für Danzig auf der Grundlage

eines Streckensatzes von	1,34 Pfg.
für das tkm,	
einer Abfertigungsgebühr von	6 Pfg.
für 100 kg und	
einer Verschiebegebühr von	5 Pfg.
für 1000 kg	

eingeführt. Der Zweck dieses Tarifs war, die Verbunkierung der Dampfer in Danzig mit deutscher Kohle zu ermöglichen, weil bis dahin die Dampfer in der Regel englische Kohle verbrauchten.

Die Zusammenstellung zeigt, daß die Preussische Staatsbahn in den Jahren 1884 bis zum 1. April 1897 bestrebt war, die Fehler aus der Privatbahnzeit auszugleichen und den oberschlesischen Bergbau im Absatz seiner Kohle innerhalb Deutschland zu unterstützen. Der Bergbau konnte

⁵⁾ Vergl. oben Ziffer 7.

⁶⁾ Vergl. oben Ziffer 8.

⁷⁾ Vergl. oben Ziffer 9, 10 und 12.

¹⁾ Vergl. Ziffer 3.

deshalb seine Förderung allmählich steigern, und zwar von rund 12 290 000 t im Jahre 1884 auf etwa 19 586 000 t im Jahre 1896 und rund 20 637 000 t im Jahre 1897; das entspricht einer prozentualen Steigerung von 68 %. Mit dieser Steigerung hielt jedoch der innerdeutsche Absatz nicht gleichen Schritt, denn dieser weist in der genannten Zeitspanne nur eine solche von 40 % auf. In Verbindung mit dem immer weiteren Vordringen der englischen Kohle in die Absatzgebiete des obererschlesischen Bergbaus geht hieraus klar hervor, daß die Tarifpolitik der Preussischen Staatsbahn der verkehrsgeographisch zentral-kontinentalen Lage des obererschlesischen Reviers bei weitem noch nicht ausreichend Rechnung getragen hatte.

Der 1. April 1897 brachte eine durchgreifende Aenderung in der Eisenbahntarifgestaltung durch die Einreihung der Kohle ab den deutschen Gewinnungsstätten in den bereits im Abschnitt II erwähnten Rohstofftarif. Hierdurch wurde der sog. „Allgemeine Kohlenausnahmetarif 6“ auch für Oberschlesien geschaffen. Im Zusammenhang hiermit kamen die besonders ermäßigten Tarife für: **die Stationen des vormaligen Direktionsbezirks Breslau, die bei Entfernungen von mehr als 400 km gültig waren⁸⁾ und Berlin und Vororte⁹⁾** vollständig in Fortfall.

Die Aufhebung des Berliner Tarifs, der an sich wegen des Vordringens der englischen Kohle einer weitergehenden Verbilligung dringend bedurfte, war besonders bedauerlich, weil sich der Rohstofftarif ebenso wie der frühere besonders verbilligte Tarif für Berlin als nicht geeignet erwies, um die englische Wasserfracht erfolgreich bekämpfen zu können.

Gleichzeitig fiel der unter Ziffer 15 erwähnte verbilligte Tarif für Koks und Koks-kohle weg, da seine Frachtsätze mit denen des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs zusammenfielen.

Die sonach verbleibenden Rüstentarife erfuhren durch die Einführung des Rohstofftarifs eine mehr oder minder durchgreifende Umarbeitung und teilweise Abänderung. Dabei ergab sich am 1. April 1897 bezw. 1. Januar 1898 etwa folgendes Bild:

a) **Die sog. Thorner Sätze:**¹⁰⁾

Der Streckensatz für Thorn selbst betrug 1,6 Pfg. für das tkm,
die Abfertigungsgebühr 6 Pfg. für 100 kg und
die Verschiebegebühr 5 Pfg. für 1000 kg.

Um Umbehandlungen auf Grund dieser Sätze zu vermeiden und die Einfuhr polnischer Kohle zu verhindern, wurden die Thorner Frachtsätze nach den nördlich gelegenen Stationen bis etwa Schönsee, Culmsee, Unislaw und Schulitz mit bestimmten Zuschlägen, die sich aus der Spannung der Frachtsätze des Spezialtarifs III Alexandrowo-Thorn gegen Alexandrowo und der in Frage kommenden Station ergaben, vorgetragen. Auf

die gleiche Weise wurden sie in der Richtung nach Oberschlesien mit bestimmten Zuschlägen rückübertragen, bis sie etwa bei Mogilno von den Sätzen des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs unterboten wurden.

b) **Die Sätze von Schönsee**

wurden in nordöstlicher Richtung unverändert so lange vorgetragen, bis etwa bei Allenstein die aus der Königsberger Anfangsstaffel¹¹⁾ sich ergebenden Frachtsätze höher wurden. Dies geschah einmal zum Frachtausgleich zwischen dem Königsberger Gebiet und Thorn, zum andern zur Abkürzung der Rückwirkungen der Königsberger Staffel.

c) **Königsberger Staffel:**¹²⁾

Die Abfertigungsgebühr betrug hier	6 Pfg.
für 100 kg,	
die Verschiebegebühr	5 Pfg.
für 1000 kg,	
der Streckensatz belief sich	
bis 530 km auf 1,42 Pfg. f. d. tkm	
v. 531—700 " " 1,40 " " " " , durch-	gerechnet,
über 700 " " 1,34 " " " " , durch-	gerechnet.

Die Staffel wirkte erst bei einer Entfernung von etwa 500 km ab Revier, weil die Frachtsätze von Schönsee vorgetragen wurden.

d) **Danziger Bunkerkohlenätze.**

Der seit dem Jahre 1896¹³⁾ bestehende Bunkerkohlentarif für Danzig, der mit einer Abfertigungsgebühr von 6 Pfg. für 100 kg,
einer Verschiebegebühr von 5 Pfg. für 1000 kg und
einem Streckensatz von 1,34 Pfg. für das tkm erstellt war, wurde unverändert übernommen.

e) **Die Frachtsätze von Schneidemühl und Ratel,**

die auf der Grundlage des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs gebildet waren, wurden unverändert in nördlicher Richtung vorgetragen, bis die Frachtsätze der Danziger Staffel höher waren. Das war etwa bei Stolpmünde bezw. Konitz der Fall.¹⁴⁾

f) **Danziger Staffel.**

Für das Danziger Gebiet bestand ein Staffeltarif auf folgenden Einheiten:¹⁵⁾

Abfertigungsgebühr	6 Pfg. für 100 kg,
Verschiebegebühr	5 Pfg. für 1000 kg,

Streckensätze:

bis 535 km auf 1,46 Pfg. f. d. tkm	
v. 536—700 " " 1,44 " " " " , durch-	gerechnet,
über 700 " " 1,42 " " " " , durch-	gerechnet.

¹¹⁾ Vergl. Ziffer e.

¹²⁾ Vergl. Ziffer 5 und 11.

¹³⁾ Vergl. Ziffer 17.

¹⁴⁾ Vergl. Ziffer 5 und 11.

¹⁵⁾ Vergl. Ziffer 5.

⁸⁾ Vergl. oben Ziffer 13.

⁹⁾ Vergl. oben Ziffer 2.

¹⁰⁾ Vergl. oben Ziffer 4.

Damit die Staffel nicht zu weit in der Richtung nach Oberschlesien wirkte, wurden die oben genannten Sätze von Rafel und Schneidemühl so lange vorgetragen, bis die Sätze der Danziger Staffel höher wurden. Sie wirkte somit ebenso wie die Königsberger Staffel erst bei etwa 500 km ab Revier.

g) Zur Vermeidung einer allzugroßen Rückwirkung der „Danziger Staffel“ wurden die nach dieser Staffel gebildeten „**Frachtsätze von Dirschau**“ so lange in der Richtung nach dem Revier unverändert rückübertragen, bis sie etwa bei Bromberg, welches selbst bereits die reinen Sätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs 6 hatte, von den Sätzen dieses Tarifs unterboten wurden.

h) 45, 35 und 25 Sonnentarif.

Für Stettin-Swinemünde wurde ein sog. 45 Sonnentarif auf der Basis von

- 6 Pfg. Abfertigungsgebühr für 100 kg,
- 5 Pfg. Verschiebegebühr für 1000 kg und
- 1,35 Pfg. Streckensatz für das tkm gebildet.¹⁶⁾

Er wurde angewendet bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 t von einem Versender auf einer Versandstation nach einer Empfangsstation. Das 45 t-Gebiet umfaßte etwa die Strecken Stettin—Groß-Ziegenort und Stettin—Basewalk—Ducherow—Swinemünde.

Um das Vordringen der englischen Kohle nach außerhalb dieses Gebietes gelegenen Stationen zu verhindern sowie eine Verbilligung und Umbehandlung auf Grund der 45 t-Sätze zu vermeiden, wurden die Frachtsätze der Knotenstationen und die anschließenden Strecken mit gewissen Zuschlägen (teilweise Spezialtarif III mit halber Abfertigungsgebühr, teils Rohstofftarif mit ganzer oder halber Abfertigungsgebühr, zum Teil auch die Streckensätze des Spezialtarifs III oder des Rohstofftarifs ohne Abfertigungsgebühr) vorgetragen und auch rückübertragen. Die so gebildeten Sätze wurden an die gleichzeitige Aufgabe von mindestens 35 t von einem Versender auf einer Versandstation nach einer Empfangsstation gebunden. Aus diesem Grunde wurde das in Frage kommende Gebiet als „35 t-Gebiet“ und die Frachtsätze als „35 t-Sätze“ bezeichnet. Das Gebiet selbst war ein verhältnismäßig schmales, welches das 45 t-Gebiet umgürtete.¹⁷⁾

Die 35 t-Sätze dieses Gebiets wurden an geeigneten Knoten- und anderen Stationen wiederum auf das Nachbargebiet mit Zuschlägen wie beim Uebergang vom 45 t- auf das 35 t-Gebiet so lange übertragen, bis die Sätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs niedriger wurden. Die hiernach gebildeten Frachtsätze wurden bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 25 t von einem Versender auf einer Versandstation nach einer Empfangsstation angewendet. Das Gebiet wurde analog als „25 t-Gebiet“ und die Frachtsätze als „25 t-Sätze“ bezeichnet.¹⁸⁾

Die 45, 35 und 25 t-Sätze wurden nachträglich im Erstattungswege auch für Einzelsendungen angewendet, wenn nach dem Gesamtgebiet dieser Massen-

sätze eine bestimmte jährliche Mindestmenge verfrachtet wurde, die auch in der Folgezeit alljährlich erreicht und vielfach überschritten wurde.

Das gesamte Massensatzgebiet erstreckte sich somit nahezu auf ganz Pommern sowie Mecklenburg.

Auf diese Weise hatte das ganze Ostseeküstengebiet gegenüber dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif besonders ermäßigte Frachtsätze für Kohle erhalten. Das Gebiet wurde im Süden begrenzt etwa durch die Linie Warnemünde—Lalendorf—Neustrehlitz—Lustlinie Angermünde—Bärwalde—Kreuz (ausschließlich)—Bahnlinie (ausschließlich) Kreuz—Schneidemühl—Bromberg—Lustlinie Mogilno. Die Tarifänderungen selbst wurden zum 1. April 1897 bzw. 1. Januar 1898 durchgeführt.

Mit dem letzteren Zeitpunkt fielen auch die Bestimmungen, wonach die ermäßigten Frachtsätze an die gleichzeitige Aufgabe mehrerer Wagenladungen von dem gleichen Versender auf derselben Versandstation an eine Empfangsstation geknüpft waren, mit alleiniger Ausnahme des Bunkerkohlentarifs für Danzig¹⁹⁾ und der sich aus dem Stettiner Satz ergebenden 45, 35 und 25 t-Tarife²⁰⁾, die weiter an Massensendungen gebunden blieben.

Dieser Küstentarif blieb in der Hauptsache unverändert bis zu seiner vollständigen Aufhebung im Jahre 1918 bestehen. Alle Vorstellungen nach seiner weiteren Verbilligung mit Rücksicht auf das Vordringen der englischen Kohle blieben trotz der immer günstiger werdenden Bilanzen der Preussischen Staatsbahn erfolglos. Begründet wurde die ablehnende Haltung der Bahn u. a. mit der Höhe der Selbstkosten, die eine weitere Verbilligung der Frachten nach Ansicht der Eisenbahn nicht zuließen und mit der außerordentlichen Tragweite der Tarife, die zu Verufungen anderer Reviere führen könnten. Jetzt wurde also das Moment der Ausnutzung der Wagen auf dem Rückwege nach dem Revier mit Erzen außeracht gelassen, obwohl die Preussisch-Hessische Staatsbahn in dieser Zeit einen Reingewinn von etwa 1 Milliarde Mark jährlich erzielte!

Den gleichen negativen Erfolg hatten die Anträge der Interessenten auf Erstellung verbilligter Zubringertarife nach den Oderumschlagsplätzen, mit deren Hilfe ebenfalls die englische Kohle zurückgedrängt werden sollte. Die ablehnende Stellungnahme der Bahn war um so bemerkenswerter, als immer wieder darauf hingewiesen wurde, daß die Oderwasserstraße einen Vergleich mit dem schon damals eisenbahntarifarisch stark begünstigten Wasserstraßennetz des Westens nicht aushalten könne.

Die steigende Kohlenproduktion des oberschlesischen Reviers und das Vordringen der böhmischen Braunkohle zwang die Eisenbahn in ihrem eigenen Interesse zu weiteren Tarifmaßnahmen für den innerdeutschen Verkehr. Ein geeignetes Feld hierfür boten die sächsischen Staatsbahnen, die bis dahin in der Hauptsache böhmische Braunkohle zur Lokomotivfeuerung verwendet hatten. Da sich die Braunkohle den steigenden Anforderungen, die der Eisenbahnbetrieb an die Heizkraft usw. stellte, nicht mehr gewachsen zeigte, sahen

¹⁶⁾ Vergl. Ziffer 7, 8, 9 und 16.

¹⁷⁾ Vergl. Ziffer 8—10.

¹⁸⁾ Vergl. Ziffer 8—10 und 12.

¹⁹⁾ Vergl. Ziffer d).

²⁰⁾ Vergl. Ziffer h).

ſich deshalb die ſächſiſchen Staatsbahnen genötigt, zur Befuerung von Steinkohle überzugehen.

Zur Erleichterung dieſes Ueberganges führte die Preußiſche Staatsbahn u. a. auch aus Oberſchleſien einen beſonders ermäßigten **Dienſtkohlenausnahmetarif** etwa im Jahre 1908 ein, der auf der Grundlage einer Abfertigungsgebühr v. 6 Pfg. f. 100 kg, einer Verſchiebegebühr v. 5 Pfg. f. 1000 kg, einem Streckenſatz von 1,46 Pfg. f. d. tkm erſtellt und an eine beſtimmte Jahresverſandmenge gebunden war. Der Tarif wurde nachträglich im Erſtattungswege angewendet. Ein ganz ähnlicher Dienſtkohlenausnahmetarif mit etwa den gleichen Einheitsſätzen wurde außerdem nach Bayern geſchaffen.

Zur weiteren Drosselung der Einfuhr böhmischer Braunkohle nach Sachſen und Bayern führte hierneben die Preußiſche Staatsbahn im Einvernehmen mit den Sächſiſchen und Bayeriſchen Bahnen Anfang dieſes Jahrhunderts die **Durchrechnung der Tarifierfernungen über die kürzeſten öſterreichiſchen Wege** bei Anwendung des ungekürzten Rohſtofftariſs (zuzüglich 5 Pfg. Verſchiebegebühr für 1000 kg) für die Gesamtentfernung ein, ſobald ſich über die öſterreichiſchen Wege eine Entfernungskürzung von 10 % und darüber ergab. Dadurch traten Entfernungskürzungen bis zu 300 km und darüber ſowie Frachtsatzermäßigungen bis zu 45 Mark für 10 t ein. Dieſe tarifariſche Maßnahme ermöglichte eine ſtarke Zunahme des Privatkohlenverkehrs nach Sachſen und Bayern. Nicht unerwähnt ſoll dabei gelassen werden, daß die Preußiſche Staatsbahn gerade an dieſen Verkehren ein beſonderes Intereſſe hatte, weil ſie bei der Verſorgung Bayerns mit böhmischer Kohle und auch mit Ruhr- und Saarkohle ſo gut wie gar kein frachtliches Intereſſe hatte. Die Ruhr- und Saarkohle wurde nämlich überwiegend auf dem Waſſerwege bis zu den Rhein- und Mainhäfen verfrachtet und von dort aus durch Tarifmaßnahmen der ſüddeutſchen Bahnen unterſtützt. Die Abkürzung der Tarifierfernungen von Oberſchleſien brachte ſomit der Preußiſchen Staatsbahn eine ſehr erhebliche Verkehrszunahme und ſtellte einen Ausgleich gegenüber der Frachtgebarung auf dem kombinierten Bahn- und Waſſerwege vom Ruhr- und

Saargebiet dar. Im Jahre 1910 kam die Bildung der Tarifierfernungen nach Sachſen über die kürzeſten öſterreichiſchen Wege wieder in Fortfall.

Alle dieſe Tarifverbilligungen im Dienſt- und Privatkohlenverkehr mit Bayern und Sachſen galten im übrigen bis nach Beendigung des Weltkrieges und wurden in der Hauptsache deswegen aufgehoben, weil die Eiſenbahn Rückwirkungen in Bezug auf die Reparationskohle (Verſailler Vertrag Teil XII, 3. Abſchn., Kap. 1, Art. 365) befürchtete. Bei der Durchrechnung der Tarifierfernungen durch Oeſterreich kam noch hinzu, daß die Reichsbahn die Wiederaufbaukohle ab Oberſchleſien nach Italien bei den durch den Währungsverfall entwerteten Frachtraten mit Rückſicht auf ihre Selbſtkoſten nicht mehr fahren zu können glaubte.

Während der Dauer des Beſtehens der beſonders ermäßigten Kohlentariſe nach dem Oſtſeeküſtengebiet, nach Sachſen und Bayern, alſo in der Zeit vom 1. April 1897 bis zum Jahre 1918 bzw. 1919, war ſomit die Eiſenbahn nicht zuletzt in ihrem eigenen Intereſſe beſtrebt, den Kohlenverſand nach den innerdeutſchen Verbrauchsgebieten zu heben. Wie wirksam ſich dieſe Maßnahme erwies, mögen folgende Zahlen zeigen:

Der oberſchleſiſche Kohlenverſand betrug nach:

	1898	1904	1908	1911	1913
	to	to	to	to	to
dem Königreich Sachſen	210 997	221 714	322 389	497 458	600 672
Südbayern	—	37 838	179 232	380 762	454 721
Nordbayern	—	3 005	30 773	131 034	145 395
nach dem Oſtſeeküſtengebiet	1827 402	2295 492	3007 740	3422 084	4283 069

Zum Vergleich ſei die Einfuhr engliſcher Kohlen nach dem Oſtſeeküſtengebiet angegeben; dieſe ſtellte ſich auf:

|1662 926| 2105 134 | 2902 578 | 2848 591 | 2002 698

Weniger glücklich war die Tarifpolitik nach Berlin. Der Kohlenverbrauch in Groß-Berlin betrug:

aus	1898		1904		1908		1911		1913	
	to	%	to	%	to	%	to	%	to	%
Oberſchleſien	1 504 621	63,1	1 451 050	52,1	1 917 437	49,5	1 628 555	43,2	1 982 091	43,7
England	328 275	13,8	601 303	21,6	1 295 512	33,4	1 411 944	37,5	1 654 466	36,5
dem Ruhrgebiet	258 711	10,8	251 248	9,0	401 455	10,4	414 585	11,0	530 650	11,7
Niederſchleſien	286 375	12,0	448 929	16,1	246 674	6,4	275 598	7,3	347 633	7,6
Sachſen	6 271	0,3	32 598	1,2	14 857	0,3	39 002	1,0	22 923	0,5
Insges.	2 384 253	100,—	2 785 128	100,—	3 875 935	100,—	3 769 684	100,—	4 537 763	100,—

Der Anteil Oberſchleſiens war alſo bis 1913 von 63,1 % auf 43,7 % zurückgegangen, während der Verbrauch engliſcher Kohle von 13,8 % auf 36,5 % geſtiegen war. Auch der Anteil des Ruhrgebietes hatte ſich um rund 1 % erhöht. Obwohl der Gesamtverbrauch Groß-Berlins um 90,3 % im Jahre 1913 größer war als im Jahre 1898, betrug die absolute Zunahme bei Oberſchleſien nur 31,7 %, dagegen beim Ruhrgebiet

105,1 % und bei England ſogar 404,0 %. Oberſchleſien hatte ſeine Stellung alſo bei weitem nicht behaupten können, weil die Eiſenbahn mit ihrer kurzſichtigen Tarifpolitik den Wettbewerbsverhältniſſen nicht genügend Rechnung getragen hatte.

In den Inflationsjahren, alſo bis gegen Ende des Jahres 1923 ſpielten alle Tariffragen nur eine unwefentliche Rolle, weil der Frachtanteil inſolge der maß-

vollen und zaghaften Erhöhung der Papiermarkfrachtpreise im Verhältnis zum Kohlenpreis stets sehr niedrig war. Der völlige Mangel an besonders ermäßigten Kohlenausnahmetarifen machte sich also gar nicht bemerkbar. Eine Milderung hierin trat erst nach der Teilung Oberschlesiens mit dem 1. November 1923, dem Zeitpunkt der Verdoppelung des Goldmarkttarifs vom 20. August 1923, und mit der plötzlichen Einführung der festen Währung am 1. Dezember 1923 ein. Die durch die hohen Frachtraten eingetretene starke Behinderung des deutsch-obererschlesischen Bergbaus, der durch die widersinnige Grenzziehung ohnehin empfindlich getroffen war, zwang die Interessenten zu dringenden Anträgen auf Wiedereinführung besonders ermäßigter Tarife nach den Gebieten, nach denen solche in der Vorkriegszeit bereits bestanden hatten. Obwohl diese Anträge auch von den Verbrauchern lebhaft unterstützt wurden, und die Notlage der deutschen Industrien allgemein eine durchgreifende Frachtverbilligung für Betriebskohlen erforderte, wurden die Anträge samt und sonders mit der Begründung abgelehnt, daß die Finanzlage der Reichsbahn eine Frachtermäßigung keinesfalls gestatte. Erst Anfang des Jahres 1925 anerkannte die Reichsbahn die Schwere der Lage des deutsch-obererschlesischen Bergbaus und trug nach langwierigen Verhandlungen wenigstens den Absatzschwierigkeiten nach Pommern und Mecklenburg durch den am 5. Mai 1925 eingeführten **Kohlenausnahmetarif 6 f** teilweise Rechnung. Ihm wurden folgende unzulängliche Einheitsätze zu Grunde gelegt:

Abfertigungsgebühr 11 Pfg. für 100 kg,
Verschiebegebühr 10 Pfg. für die t,
Streckenätze bis 470 km = 1,85 Pf. für das tkm,
von 471—520 km = 1,00 Pf. für das tkm, Anstoß
von 521—870 km = 1,50 Pf. für das tkm, Anstoß

Der Tarif gilt erst bei einer Entfernung von 474 km ab Revier, und zwar für das an und nördlich der Linie Deutsch-Briesen — Neustettin — Gramenz — Schivelbein — Stargard (Pom.) — Stettin — Pasewalk — Neubrandenburg — Güstrow — Bad Kleinen — Lübeck (ausschließlich) gelegene Gebiet und außerdem für die Stationen der Strecken Stettin — Uchtdorf, Stettin — Welsow — Bruchhagen und Pasewalk — Prenzlau. Die Ermäßigungen, die zwischen 1 bis 29 Pfg. für 100 kg schwanken, werden aber nur gewährt unter der vertraglichen Bedingung, daß jährlich mindestens 600 000 t nach dem Gebiet dieses Ausnahmetarifs verfrachtet werden. Auf diese Weise sicherte sich die Reichsbahn eine Verkehrszone, die ihre in sich aus der Frachtermäßigung bei der bis dahin verfrachteten Jahresmenge entstehenden Frachtausfall ausglich. Leider ist der Tarif infolge seines allgemeinen Aufbaues den örtlichen und den ausländischen Wettbewerbsverhältnissen nicht hinreichend angepaßt.

Die Anträge auf Verbesserung und auf einen weiteren Ausbau des Tarifs in dem angedeuteten Sinne sowie auf Einführung verbilligter Ausnahmetarife nach Ostpreußen, Berlin, Süddeutschland, den Umschlagplätzen an der oberen Oder usw. wurden bisher von der Reichsbahngesellschaft trotz aller dringlichen Vorstellungen abgelehnt.

Damit hatten der deutsch-obererschlesische Bergbau und seine deutschen Absatzgebiete, für die in der Vorkriegszeit besonders ermäßigte Kohlenausnahmetarife bestanden,

mit alleiniger Ausnahme des westlich von Danzig gelegenen Ostseeküstengebiets neben den aus dem Wegfall der besonderen Ermäßigungen an sich bereits entstehenden Mehrfrachten noch die zu tragen, die sich aus der Verteuerung des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs 6 (zur Zeit bei Entfernungen bis 704 km) ergaben. Ein Bild der Frachtverteuerung ergibt folgende Gegenüberstellung:

in Mark für 10 t ab Schachtanlage Sosniza:

Empfangsgebiet	1913		gegenwärtig		Unterschied in	
	km	Fracht	km	Fracht	Mark	%
a) Ostseeküstengebiet:						
Rönigsberg	667	99,40	667	134,00	34,60	34,81
Stettin	509	74,20	509	103,00	28,80	38,81
b) Bayern:						
München	810	148,50	968	172,00	23,50	15,82
Rosenheim	786	145,50	1010	177,00	31,50	21,65
c) Dienstkohle nach Sachsen:						
Schläuroth	329	54,00	329	111,00	57,00	105,56

Im Verkehr mit Bayern sowie überhaupt mit Süddeutschland kann somit in Wirklichkeit von einer Schonung der weiten Entfernungen nicht die Rede sein.

Die Folge dieser Tarifgebarung der Reichsbahn zeigte sich in der Kohlenförderung. Dabei muß berücksichtigt werden, daß Deutschland bei der Teilung Oberschlesiens nur etwa den fünften Teil der Gruben ²¹⁾ mit 22,8 % der Gesamtförderung erhielt, und daß infolgedessen an sich trotz des industriellen Niederganges Deutschlands mit einer Steigerung der Förderung und des Absatzes der deutsch gebliebenen Gruben gerechnet werden mußte.

Die Förderung Deutsch-Oberschlesiens betrug in 1000 t:

Halbjahresdurchschnitt	1913	5 545 t
2. Halbjahr	1922	4 558 t
1. "	1923	4 295 t
2. "	1923	4 450 t
1. "	1924	4 701 t
2. "	1924	6 199 t
1. "	1925	5 916 t
2. "	1925	8 356 t
1. "	1926	8 041 t

Hiernach blieb die Förderung bis zum 1. Halbjahr 1925 einschließlich stark eingeschränkt. Erst der deutsch-polnische Zollkrieg brachte eine Erleichterung im Absatz. Die Zunahme der Förderung seit Beginn des Zollkrieges ist ausschließlich eine Folge dieser außerhalb der Tarifgebarung der Reichsbahn gelegenen Erscheinung. Ohne die Zufallsercheinung des Zollkrieges wäre die Lage des deutsch-obererschlesischen Bergbaus überaus schwierig, und zwar vorwiegend aus Anlaß der Tarifpolitik der Reichsbahn. Der gegenwärtige westerschlesische Bergbau muß aber für sich eine ganz besondere Berücksichtigung in Anspruch nehmen, weil er in dem abgetretenen Ostoberschlesien einen scharfen Kon-

²¹⁾ Anm.: Von 67 Gruben Gesamtoberschlesiens bleiben nur 14 deutsch.

kurrenten erhalten hat, der ihn von den öſtlichen und ſüdlichen Abſatzmärkten abſchneidet. Da alſo der deutſch gebliebene Bergbau auf Deutschland überwiegend angewieſen iſt, muß auch die Frachtrate nach Norden und Südweſten ſo günſtig, wie es nur irgend möglich iſt, geſtellt werden.

Wegen der Zuſallserſcheinung des Zollkrieges iſt von einem Einzelnachweis des Kohlenabſatzes nach Stettin, Berlin, Bayern uſw. abgeſehen worden, weil dieſe Zahlen eine Rückfolgerung auf die Tarifierhebung der Reichsbahngesellſchaft nicht zulaffen.

In dieſem Zuſammenhang iſt die Feſtſtellung von beſonderem Intereſſe, ob die Reichsbahn mit Rückſicht auf ihre Finanzlage in ihrer Tarifierhebung auch anderen deutſchen Revieren gegenüber ebenſo zurückhaltend wie bei Deutſch-Oberſchleſien war. Zum Vergleich ſei das Ruhrrevier herangezogen, obwohl dieſes inſolge ſeiner günſtigen geographiſchen Lage, des ausgedehnten Waſſerſtraßennetzes uſw. an ſich eine geeignete Vergleichsunterlage kaum gibt.

Für das Ruhrrevier beſtehen zur Zeit folgende beſonders ermäßigte Kohlenauſnahmetarife:

1. Der **R ü ſ t e n t a r i f 6 e** mit einer Abfertigungsgebühr von 11 Pfg. für 100 kg und einem Streckenſaß von

3,0 Pfg. f. d. tkm b. Entf. bis	200 km,
0,75 " " " " " " v.	201—345 km, Anstoß,
1,5 " " " " " " über	346 km, Anstoß.

Er iſt ebenſo wie der A. T. 6 f an eine beſtimmte Mindestmenge gebunden, welche die Reichsbahn vor Einnahmeausfällen ſchützen ſoll, und gilt bei Entfernungen von 205—679 km, der oberſchleſiſche Tarif 6 f dagegen bei Entfernungen von 474—870 km. Die Frachtverbilligungen ſchwanken zwiſchen 1 bis 33 Pfg., bei Oberſchleſien zwiſchen 1 bis 29 Pfg. Der Frachtsaß Eſſen—Hamburg beträgt 8,40 Pfg. für die t gegenüber 10,30 Pfg. für die Strecke Gleiwitz—Stettin.

2. Der **A u s n a h m e t a r i f 6 u** für den Kohlenverkehr ab den Rhein- und Mainhäfen mit folgenden Frachtsaßzeigern für den innerdeutſchen Verkehr:

a) Frachtsaßzeiger 1 für den Verkehr ab den Häfen in Frankfurt a. M., Gernsheim, Guſtavsburg, Hanau, Ludwigshafen, Mainz, Mannheim, Offenbach und Worms mit einer Abfertigungsgebühr von 9 Pfg. für 100 kg und einem Streckenſaß von 2,8 Pfg. f. d. tkm bei Entf. v.	1—50 km
2,2 " " " " " " " " 51—100 "	Anstoß
1,8 " " " " " " " " 101—200 "	" "
1,6 " " " " " " " " 201—300 "	" "
5,3 " " " " " " " " 301—400 "	" "

Er gilt für Entfernungen von 1—400 km; ſeine Frachtermäßigungen gegenüber dem allgemeinen Kohlenauſnahmetarif ſchwanken zwiſchen 1—33 Pfg. für 100 kg.

b) Frachtsaßzeiger 2 für den Verkehr ab den Häfen in Bamberg, Karlsruhe, Kehl und Würzburg bei einer Abfertigungsgebühr von 9 Pfg. für 100 kg und einem Streckenſaß von

2,3 Pfg. f. d. tkm bei Entf. v.	1—50 km
2,0 " " " " " " " " 51—100 "	Anstoß
1,6 " " " " " " " " 101—200 "	" "
1,4 " " " " " " " " 201—300 "	" "
5,9 " " " " " " " " 301—400 "	" "

Er iſt ebenſo für Entfernungen von 1 bis 400 km erſtellt; ſeine Frachtermäßigungen gegenüber dem Ausnahmetarif 6 ſchwanken zwiſchen 1—33 Pfg. für 100 kg.

c) Frachtsaßzeiger 3 für den Verkehr ab dem Hafen in Aſchaffenburg mit einer Abfertigungsgebühr von 9 Pfg. für 100 kg und einem Streckenſaß von 2,3 Pfg. f. d. tkm bei Entf. v.

2,0 " " " " " " " " 51—100 "	Anstoß
1,6 " " " " " " " " 101—200 "	" "
1,4 " " " " " " " " 201—300 "	" "
5,7 " " " " " " " " 301—450 "	" "

Er erſtreckt ſich auf Entfernungen von 1—450 km; ſeine Frachtermäßigungen ſchwanken zwiſchen 1 bis 34 Pfg. für 100 kg.

Die durch dieſe Frachtsaßzeiger erſtellten Ermäßigungen reichen in Verbindung mit den billigeren Waſſerfrachten ab Zeche bis zu den genannten Häfen und mit dem ſich von den Zechen bis zu den Häfen ergebenden kombinierten Bahn- und Waſſerfrachten bis weit in das auch von Deutſch-Oberſchleſien mit Kohlen verſorgte ſüddeutſche Abſatzgebiet hinein. Während ſomit das Ruhrrevier nach Süddeutſchland wieder Frachtverbilligungen erhalten hat, iſt für Deutſch-Oberſchleſien durch den Fortfall der Durchrechnung der Tariferntfernungen durch Deſterreich die frühere Verbilligung in Fortfall gekommen.

3. Der **A u s n a h m e t a r i f 6 a** für Kohle und Roſs zum Hüttenbetriebe ſowie zur Erzeugung von Elektrizität für Hüttenbetriebe.

Dem Tarif liegt zu Grunde im Verkehr mit

a) dem Sieg-, Lahn- und Dillgebiet eine Abfertigungsgebühr von 9 Pfg. für 100 kg und ein Streckenſaß von 2,0 Pfg. für das tkm.

Der Tarif gilt für Entfernungen von 38 bis 402 km; ſeine Ermäßigungen ſchwanken zwiſchen 5—33 Pfg. für 100 kg.

b) Luitpoldhütte, Roſenberg uſw. eine Abfertigungsgebühr von 10 Pfg. für 100 kg und ein Streckenſaß von 2,2 Pfg. für das tkm.

Der Tarif erſtreckt ſich auf Entfernungen von 525—547 km; ſeine Ermäßigungen betragen gegenüber dem A. T. 6 etwa 3 Pfg. für 100 kg.

c) Untermellenborn uſw. eine Abfertigungsgebühr von 10 Pfg. für 100 kg und ein Streckenſaß von 2,4 Pfg. für das tkm.

Er tritt bei Entfernungen von 379—493 km in Kraft und enthält Frachtverbilligungen gegenüber dem A. T. 6 bis zu 18 Pfg. für 100 kg.

d) Osnabrück uſw. eine Abfertigungsgebühr von 9 Pfg. für 100 kg und ein Streckenſaß von 2,2 Pfg. für das tkm.

Er iſt für 81—188 km erſtellt und enthält Frachtverbilligungen gegenüber dem A. T. 6 in Höhe von 8—17 Pfg. für 100 kg.

Demgegenüber beſtehen im Kohlenverkehr von Deutſch-Oberſchleſien nach den deutſch-oberſchleſiſchen

Hütten mit ihrer anerkannten Notlage, die noch dazu durch die sich aus der Teilung Oberschlesiens zwangsläufig ergebende Umstellung verschärft ist, keinerlei Frachtverbilligungen.

4. Der *Ausnahmetarif 6 b* von Langendreer nach Eisleben, Gettstedt, Mansfeld usw. zur Verhüttung inländischer Kupfererze mit einer Abfertigungsgebühr von 10 Pfg. für 100 kg und einem Streckensatz von 2,2 Pfg. für das tkm.

Er gilt für Entfernungen von 353—410 km und enthält Frachtermäßigungen gegenüber dem *U. T. 6* in Höhe von 22—28 Pfg. für 100 kg.

5. Dem Vernehmen nach soll nun noch obendrein die Reichsbahngesellschaft sich dazu bereit erklärt haben, über weitere Ermäßigungen und eine Ausdehnung des *U. T. 6 u* zu verhandeln. Selbst wenn diese Verhandlungen auch nur zu einem Teilerfolg führen und die vom Ruhrbergbau gewünschten Ermäßigungen sich auf die von Oberschlesien aus mit versorgten süddeutschen Gebiete nicht erstrecken sollten, würden sie zu einer erheblichen Kräftigung und erneuten einseitigen Begünstigung der Ruhrkohle im Wettbewerb gegen Oberschlesien führen. Schon die gegenwärtige Verbilligung des *U. T. 6 u* ist bei dem natürlichen Frachtvorwärtig des Ruhrreviers vor Oberschlesien und bei dem Ausfall

der Konkurrenz der Saarkohle, von dem die Ruhr den Hauptnutzen zieht, nicht verständlich. Die Forderungen des Ruhrbergbaus, die auf eine offenkundige Benachteiligung Oberschlesiens in Südwestdeutschland abzielen, müssen daher nachdrücklich bekämpft werden.

Hieraus geht unzweideutig hervor, daß die Reichsbahn die Ruhrkohle im innerdeutschen Verkehr tarifarisch günstiger behandelt als den deutsch-oberschleischen Bergbau, obwohl gerade aus den eingangs der Abhandlung geschilderten Verhältnissen heraus gefolgert werden muß, daß das Umgekehrte der Fall sein sollte. Ein solches Gebaren muß um so mehr befremden, als der Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft im vorigen Jahre in München beschlossen hat, bei Tarifiermäßigungen für einzelne Gebiete die Rückwirkungen auf andere auszugleichen und Tarifverbilligungen nur dann eintreten zu lassen, wenn dadurch Ausfälle in den Einnahmen der Reichsbahn vermieden werden. Die Reichsbahn darf keinesfalls ein Revier bevorzugen und das andere vernachlässigen; sie darf dies auch nicht aus Gründen eines besseren privatwirtschaftlichen Nutzens tun, weil sie auch in ihrer neuen Gesellschaftsform *Reichsbahn* ist und als solche an die gesamte deutsche Volkswirtschaft zu denken hat.

(Fortsetzung folgt.)

Die Fracht- und Tarifverhältnisse Oberschlesiens.

Ein Beitrag zur Frage des Großschiffahrtsweges.

Von Hans Koernig, Beuthen.

Die Beantwortung der Frage, ob Oberschlesien den vielfach besprochenen Großschiffahrtsweg unbedingt braucht oder nicht, muß natürlich von einer Untersuchung der bestehenden Absatz- und Verkehrsverhältnisse, insbesondere der Fracht- und Tarifverhältnisse Oberschlesiens ausgehen. Schon ein flüchtiger Blick auf eine Karte von Deutschland läßt die ungünstige kontinentale Lage des Reviers im äußersten Südosten des Reiches erkennen.

Die Entfernung der Produktionsstätten des ober-schleischen Zentralreviers beträgt in Kilometern Eisenbahnstrecke:

	von		
	Hohen-zollern-grube Beuthen	Hedwig-wunsch-grube Borßigwerk	Zwischen-grube Ostfeld Hindenburg
nach Rosel-Hafen	64 km	57 km	55 km
„ Breslau-Ost	168 „	160 „	165 „
„ Frankfurt a. O.	415 „	407 „	412 „
„ Dresden	438 „	430 „	439 „
„ Berlin	500 „	492 „	497 „
„ Stettin	519 „	511 „	515 „
„ Leipzig	532 „	524 „	533 „
„ Halle	549 „	541 „	546 „
„ Hamburg	784 „	776 „	781 „

Die Entfernung von einigen Hauptzentren des Auslandes beträgt z. B. von

Krakau	rund 80 km
Lodz	250 „
Posen	320 „
Warschau	320 „
Wien	375 „
Lemberg	420 „
Bromberg	500 „
Budapest	560 „
Danzig	630 „

Daraus erhellt, daß der Versand an sich verhältnismäßig teuer sein muß. Aber bereits vor diesem muß bei den großen Entfernungen häufig eine Verteuerung der Produktion eintreten, weil Oberschlesien zu einem wesentlichen Teile auf den Bezug der Rohstoffe von außerhalb angewiesen ist. Dabei ist vor allem an die Eisenindustrie zu denken.

Der hier zur Verarbeitung gelangende Anteil der im eigenen Revier gewonnenen Erze am gesamten Schmelzmaterial betrug schon im Jahre 1900 nur noch etwa 25 Prozent, 1917 nur noch 8,8 Prozent. Durch die Teilung Oberschlesiens ging auch noch der Rest verloren, und Erze sind natürlich hochgradig frachtempfindlich. Außerdem ist der Bezug niederschleischen Koks für den Hochofen- und den Gießereibetrieb in größerem Maße erforderlich, denn der im eigenen Revier gewonnene Koks ist im allgemeinen zu wenig tragfähig. Eine Ausnahme macht nur der aus der Kohle der Gleiwitzer Grube hergestellte. Aber hier ist die Gewinnung infolge der steilen Lage der Flöze bedeutend teurer als auf den anderen Gruben.

Der Kohlenbergbau Oberschlesiens exportiert etwas mehr als die Hälfte seiner Förderung. Soweit der Versand nach Norden und Westen in Frage kommt, mußte die Einführung des Staffeltarissystems in der Nachkriegszeit*) für Oberschlesien vorteilhaft sein. Nur wirkte das Aufrücken der Kohle aus der Rohstoffausnahmeklasse, der Normalklasse E nach der Einteilung von 1922, seit 1923 F, in Normalklasse D, seit 1923 E, ungünstig auf die Absatzfähigkeit ein, und die Einführung des A. L. 6, der die Kohle zwischen die Klassen E und F eingliederte, war immer erst ein Schritt zur Wiedererreichung dessen, was man schon 1897 im großen und ganzen erreicht hatte. Außerdem ist die immer noch beibehaltene Einrechnung der Verschiebegebühr in die Frachtfäße für Ober- und Niederschlesien eine einseitige Benachteiligung dieser Reviere.

Demgegenüber fühlte sich das Ruhrgebiet trotz seiner günstigen verkehrsgeographischen Lage durch das neue Tarifsystem getroffen, denn das charakteristische Merkmal des Staffeltarifs — im Gegensatz zum sogen. Kilometertarif — ist ja bekanntlich die Verteuerung der Nachfrachten zugunsten der Frachten für weite Entfernungen, gemäß den mit Verlängerung des Transportweges im allgemeinen sinkenden Selbstkosten der Eisenbahn. Zum Ausgleich hierfür wurde für den Ruhrbezirk neben dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 der Umschlagtarif A. L. 6 u eingeführt.

Oberschlesien wurde ein gleicher Vorteil nicht gewährt. Daher erfolgte für den Teil der Produktion, der innerhalb des Reviers von den Schwesterindustrien verbraucht wird, nach wie vor der Transport mittels Schmalspurbahn. Oberschlesien blieb aber dadurch im Nachteil, daß die teure Vorfracht beim Umschlag auf den Wasserweg in Kojel-Hafen oder Oppeln nicht umgangen werden konnte, da eine Schmalspurbahn dahin leider nicht existiert. Eine Frachtenpartizipat für den Versand nach Kojel oder Oppeln, um zu Zeiten des Hochbetriebes den Kojeler Hafen zu entlasten, konnte ebenfalls nicht erreicht werden, und doch läge sie im Interesse einer Verdrängung der ausländischen Kohle. Bei alledem besitzt aber die Eisenbahn eine Monopolstellung!

Der einzige natürliche Verkehrsweg Oberschlesiens ist die Oder. Sie hat zwar den einen sehr großen Vorzug, daß sie von ihrer Schiffbarkeit von Ratibor an bis zur Mündung nur deutsches Gebiet berührt. Sie nimmt ihren Weg durch die aufnahmefähigen Gegenden von Schlesien, Brandenburg und Pommern und hat eine bequeme Zufahrt nach Berlin; aber sie hat zu kurze Schiffsfahrtsperioden und einen sehr schwankenden Wasserstand. Der Grund hierfür ist in dem verhältnismäßig starken Gefälle oberhalb der Warthemündung zu suchen. Ein Beweis für die nachteiligen Wirkungen dieser Eigenschaft ist die auffällige Tatsache, daß im Jahre 1924 von 14 513 000 To. Gesamtversand im Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln nur 1 900 000 To. zum weiteren Transport auf der Oder bestimmt waren. Legt man dem Oderverkehr eine Benutzung von Rähnen mit 500 bis 600 To. Tragfähigkeit zugrunde, so dauern

die Schiffsfahrtsperioden für den Verkehr mit voller Ladung im allgemeinen nicht länger als 100 bis 150 Tage im Jahre. Hier bedarf es also noch weitgehender Minderungen. Dazu soll in erster Linie das Staubecken Ottmachau beitragen. Im übrigen aber liegt die Oder vom Industriegebiet viel zu weit entfernt, als daß sie ihm sehr erhebliche Dienste leisten könnte.

Um diesem Uebel abzuhelpen, wurde von 1792 bis 1822 der noch heute bestehende und jetzt völlig veraltete Kłodnikkanal gebaut. Er besitzt bei einer Länge von insgesamt 45 Kilometer und einer Steigung von 49 Meter allein 18 Schleusen von nur 35,20 Meter Länge, 4,08 Meter Breite und 1,40 Meter höchstem zulässigen Tiefgang der Rähne. Die Ladung darf 140 To. nicht überschreiten. So hat man im Jahre 1921 einen Höchstverkehr zu Berg und zu Tal von insgesamt nicht mehr als 131 000 To. erzielt! Der neue Großschiffahrtsweg soll bekanntlich für einen Verkehr von fünf Millionen Tonnen gebaut werden.

Neben dem Kłodnikkanal und der Oder kommen Wasserverkehrswege nicht in Frage. So bleibt nur der Transport auf dem Landwege übrig. Eine sehr interessante Darstellung des Verhältnisses der Hauptbahn zu den übrigen in Betracht kommenden Beförderungsmitteln für Steinkohle, das Hauptexportgut Oberschlesiens, zeigt die folgende Statistik des Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Gleiwitz. Die Prozentzahlen beziehen sich auf den Gesamtabsatz, ohne Selbstverbrauch und Deputate. Danach betrug der Versand mittels:

Im Jahre	Haupt- bahn	%	Schmal- spurbahn	%	Drahtseil- bahn	%
	t		t		t	
1913	7 821 990	75,30	909 126	8,75	1 415 759	13,63
1914	6 150 948	71,82	864 352	10,09	1 329 916	15,53
1918	6 210 701	69,79	918 934	10,32	1 535 581	17,26
1919	3 207 608	61,15	717 941	13,69	1 072 424	20,44
1920	4 378 647	63,53	934 819	13,56	1 342 877	19,49
1921	4 013 802	63,08	838 257	13,18	1 290 732	20,29
1922	5 271 631	66,71	979 500	12,39	1 466 478	18,56
1923	5 392 194	68,20	895 234	11,32	1 437 388	18,18
1924	7 630 325	76,78	917 480	9,23	1 182 947	11,90

Im Jahre	Landfuhr- wert	%	Gesamt- absatz	%
	t		t	
1913	241 454	2,32	10 388 329	100
1914	218 891	2,56	8 564 107	100
1918	233 688	2,63	8 898 904	100
1919	247 514	4,72	5 245 487	100
1920	235 760	3,42	6 892 103	100
1921	219 534	3,45	6 362 325	100
1922	185 086	2,34	7 902 695	100
1923	182 128	2,30	7 906 944	100
1924	207 355	2,09	9 938 107	100

*) Vergl. hierüber die Abhandlung von Dr. Schaffrath: „Die eisenbahntarifariische Lage des ober-schlesischen Steinkohlenbergbaues vor und nach dem Weltkriege“ im Doppelheft 9/10 dieser Zeitschrift.

Die Hauptbahn befördert also mehr als zwei Drittel des gesamten Absatzes. Die Schmalspurbahn bewirkt den Verkehr zwischen den Gruben und Hütten und der Wasserumschlagstelle Gleiwitz. Ein Wider-

spruch zu den oben gemachten Angaben liegt hier nicht vor. Wenn trotz des Transportes der Kohle innerhalb des Reviers von Werk zu Werk mit der Schmalspurbahn, deren Anteil am Gesamttransport nur gering ist, so läßt das einmal die ungünstige Wirtschaftslage vor allem der Eisenindustrie erkennen. Ein anderer Grund ist auch der, daß der Koks-Kohlen- bzw. Koksbedarf, wie erwähnt, zum großen Teile aus Niederschlesien gedeckt wird. Der Absatz mittels Drahtseilbahn kann naturgemäß nur für geringere Entfernungen innerhalb des Reviers in Frage kommen; und endlich das Landfuhrwerk dient in der Hauptsache dem Absatz für nicht-industrielle Zwecke.

In räumlicher Hinsicht war der Steinkohlenabsatz mittels Eisenbahn im Jahre 1924 dem von 1913 ähnlich. Der Versand erfolgte vor allem, neben dem Absatz innerhalb Oberschlesiens, nach Niederschlesien, Sachsen, Groß-Berlin, Brandenburg und Bayern. Eine Menderung gegenüber 1913 liegt hauptsächlich im Ausfall des Exports nach Galizien, der Bukowina und der Moldauengegend, den Provinzen Posen, Westpreußen und dem westlichen Polen sowie in einer starken Beschränkung der Ausfuhr nach Deutsch-Österreich und Ungarn. Zu einem sehr wesentlichen Teile beruht diese Menderung auf der Loslösung Ostoberschlesiens vom Reiche. Polnisch-Oberschlesien hatte 1924 und im ersten Halbjahr 1925 einen recht bedeutenden Absatz nach Deutsch-Oberschlesien, Bayern, Brandenburg, Berlin und dem Ostseeküstengebiet. Posen und Westpreußen wurden in dieser Zeit natürlich fast ausschließlich mit polnischen Kohlen beliefert. Es ist also, kurz gesagt, in der Nachkriegszeit eine wesentliche Verschlechterung der Absatzverhältnisse eingetreten.

Als Ursachen hierfür sind vor allem die Folgen des Versailler Diktates und des Genfer Schiedsspruches zu nennen. Mit der Teilung Oberschlesiens wurde in der Produktion häufig die Rohstoffgewinnung von der Weiterverarbeitung getrennt; und auch im Verkehr wurden viele und bedeutende Hindernisse geschaffen. Die ostoberschlesische Kohle ist auch dadurch stark begünstigt, daß nach Artikel 439 des Genfer Abkommens vom 15. 5. 1922 alle Eisenbahnausnahmetarife und Normaltarife für Deutsch-Oberschlesien auch Polnisch-Oberschlesien zur Verfügung gestellt werden müssen: „Jeder Tarif, der im Abstinungsgebiete Geltung haben wird, soll auf Waren gleicher Art angewandt werden, die aus Polen, Deutschland oder aus irgendeinem anderen Lande kommen oder dorthin bestimmt sind.“ Damit sind der Tarifierung enge Schranken auferlegt worden. Die Reichsbahn würde sonst häufig zugunsten der ausländischen Konkurrenzindustrie auf einen Teil ihrer Einnahmen verzichten müssen. Dazu kommt die Umstellung in der deutschen Eisenbahn-Tarispolitik.

Vor dem Kriege hatten die Eisenbahnen in erster Linie dem Wirtschaftsleben zu dienen, konnten aber dabei immerhin den recht hohen Satz von einer Milliarden Goldmark Reineinnahmen erzielen. Nach dem Kriege trat die Frage der Reparationsleistungen in den Vordergrund. Die Londoner Konferenz hatte die Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, eines privatbahnähnlichen Gesellschaftssystems mit beschränkten Aufsichtsbefugnissen des Reiches, zur Folge. Für die Tarispolitik sollten von da ab privatwirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend sein. Leberve hatte nämlich der „Sonderzweck einer Anregung des nationalen Han-

dels und der nationalen Industrie“ mißfallen. So wurde die Tarispolitik schließlich geändert. Die heute geltenden Grundsätze der Geschäftsführung sind in § 2 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 aufgezeichnet. Hier heißt es: „Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen.“ Immerhin ging die Entwicklung in Oberschlesien dahin, daß die Ausnahmetarife heute hier um durchschnittlich etwa 45 Prozent höher sind als vor dem Kriege. Soweit es sich dabei um Kohle handelt, sind sie außerdem nur nach den preussischen und mecklenburgischen Ostseeküstenplätzen gültig und an erhebliche Garantiemengen gebunden (A. L. 6 f.). Bei alledem war auf Grund seiner ungünstigen verkehrsgeographischen Lage kein Teil des Reiches an den Ausnahmetarifen so stark interessiert wie gerade Oberschlesien. Daß bei den von der Vorkriegszeit in vieler Beziehung völlig verschiedenen, oft geradezu entgegengesetzten Verhältnissen die heutigen hohen Ausnahmetarife in Kürze soweit ermäßigt werden, daß die bedrängte ober-schlesische Industrie die Absatzverhältnisse der Vorkriegszeit annähernd wieder erreicht, muß sehr stark angezweifelt werden; und doch würde eine Tarifierkung zu einer Intensivierung des Verkehrs führen. Grundsätzlich wird heute eine Tarifiermäßigung nur erzwungen, vor allem wohl durch die Gefahr einer Abwanderung der Transportgüter auf ausländische Bahnen oder überhaupt andere Verkehrsmittel. Andererseits aber erfahren die polnischen und auch die tschechischen Konkurrenzindustrien eine weitgehende Unterstützung seitens ihrer Eisenbahnen.

Während in Deutsch-Oberschlesien seit Einführung des Staffeltariffsystems erst bei 704 Kilometer die Kohlenbeförderungspreise der Vorkriegszeit wieder erreicht werden, beginnt Polen — nach Angaben für 1925 — nicht weit über den Vorkriegssätzen für Oberschlesien, erreicht bei 100 Kilometer eine Höhe von nur wenigen Prozenten über den Vorkriegssätzen für Oberschlesien und fällt bis 400 Kilometer beträchtlich unter diese Grenze, um von da ab wieder anzusteigen. Vergleichsweise beträgt die Fracht für Steinkohlen von Vorfiswerk nach Stettin 10,30 Mk., die von Kattowitz nach Danzig 9,— Zl., das sind bei einem Umrechnungsfaktor von 50 nur ungefähr 4,50 Mk. Um den Auslandsabsatz zu heben, hat Polen nach den Nachfolgestaaten der österreichisch-ungarischen Monarchie und nach Italien weitgehende Tarifiermäßigungen gewährt.

Die Tschechoslowakei steigerte ihre Sätze bis zu 100 Kilometer und erreicht bei 400 Kilometer den tiefsten Stand von nur wenigen Prozenten unter den Vorkriegspreisen für Oberschlesien. Danach beginnt eine Steigerung über das genannte Vorkriegsniveau bis zu etwa 750 Kilometer.

Die Deutsche Reichsbahn gestaltete nach dem Kriege ihre Durchfuhrtarife zu Kampftarifen gegen die ausländischen Eisenbahnen*). So sehr das vom privatwirtschaftlichen Gesichtspunkt der Reichsbahn zu befürworten und zu fordern ist, denn auf diese Art gewinnt sie ihre früheren Beförderungsmöglichkeiten zurück, so

*) Vergl. hierzu die Abhandlung von Reichsbahndirektionspräsident H. R. Meyer-Oppeln: „Die Stellung der Reichsbahn im Wirtschaftsleben Oberschlesiens“ im Doppelheft 9/10 dieser Zeitschrift.

muß doch auch auf die ungünstigen Wirkungen dieser Politik hingewiesen werden. Die Tatsache, daß häufig deutsche Erzeugnisse teurer transportiert werden als ausländische, muß naturgemäß zu einer Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Auslandes und damit zu einer Zurückziehung des Inlandes führen, wenn auch sehr zu wünschen ist, daß die Reichsbahn im Interesse der Erfüllung der hohen Reparationslasten möglichst große Einnahmen erzielt. Hier offenbart sich ein gewisser innerer Widerspruch im oben genannten § 2 des Reichsbahngesetzes. Ein Zwang für die Reichsbahn, den Einnahmeausfall aus der deutschen Wirtschaft herauszuholen, wenn sie die Wettbewerbstarife nicht hätte, scheint vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt nicht vorzuliegen. Es ließe sich auch denken, daß die Reichsbahn die ausländischen Gütertransporte an sich risse, nicht um damit die Konkurrenzfähigkeit dieser Güter auf Kosten der inländischen zu fördern und sich selbst eine Erhöhung der Einnahmen zu schaffen, sondern um die aus den Kampftarifen erzielten Mehreinnahmen an den Frachten für die durch die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Auslandes betroffenen Inlands-erzeugnisse nachzulassen und so deren Absatzmöglichkeit wieder zu heben. Dabei soll natürlich nicht gesagt sein, daß sich in diesem Falle eine Gleichstellung der Tarifsätze für In- und Auslandsgüter ergeben muß. Man denke außerdem daran, wie sehr die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Erzeugnisse auf dem Weltmarkt allein durch den teilweisen allmählichen Währungsverfall im Auslande beeinträchtigt wird. Am 13. Februar d. J. herrschte im Reichstage große Entrüstung darüber, daß polnischer Zucker bis zur deutschen Westgrenze für 3,63 Mk. befördert wurde, während der inländische ab Breslau 5,67 Mk. Fracht kostete. Wenn auch der Herr Reichsverkehrsminister als Aufsichtsorgan diese Tarifierung mit dem Hinweis auf das Valutadumping des Auslandes mit vollem Recht begründete, so ist doch ein Kampf vor allem Oberschlesiens, das im äußersten Südosten des Reiches von den Konkurrenzindustrien Polens und der Tschechoslowakei gleichsam umklammert ist, durchaus zu verstehen.

In Belgien und Frankreich gestattete der Tiefstand der Währung einen billigen Transport. Belgien zeigte 1925 einen auffallenden Tiefstand der Erzfrachten und ein mit Zunahme der Kilometerzahl relativ, d. h. an Deutschland gemessen, immer weiteres Fallen der Transportkosten, beispielsweise für Kohle, Stab- und Formeisen.

Die französischen Frachtsätze lagen nicht so tief wie die belgischen. Kohle- und Erzfrachten sanken im allgemeinen mit zunehmender Entfernung. Auffallend niedrig standen die Sätze für Eisen im Auslandsverkehr.

Betrachtet man nun die ober-schlesischen Fracht- und Tarifverhältnisse bei der Eisenbahn im besonderen, so ergibt sich beispielsweise für den Bezug von Kohle oder Koks aus Waldenburg-Niederschlesien nach Zülzenhütte-Bobref eine Verteuerung von 12 Prozent. Der Transport des gleichen Gutes von Zaborze nach Bobref würde bei einer Entfernung von 23 Kilometer 62 Prozent gegenüber den Sätzen vom 1. 1. 1914 betragen! Hier ist die Schmalspurbahn in der Lage einzuspringen.

Auch die Erzfrachten sind gegenüber der Vorkriegszeit bedeutend gestiegen. Obwohl Oberschlesien am 25. 5. 1925 durch die Einführung des N. T. 7c eine

Frachtermäßigung von 16 Prozent gegenüber dem allgemeinen Ausnahmetarif 7 gewährt wurde, betragen die Kosten für den Erzbezug von Stettin heute noch 83,— Mk. gegenüber 56,70 Mk. im Jahre 1914, für 10 To. gerechnet. Das bedeutet eine Steigerung um 46,38 Prozent. Die Fracht von Siegen ist um 38,89 Prozent, die von Rosel-Hafen um 85,84 (!), von Oppeln um 70,59 Prozent teurer geworden. Ähnlich liegen die Verhältnisse für den Versand.

Der Eisen- und Stahlversand nach den Seehäfen erfolgt seit dem 1. 3. 1924 nach dem N. T. 35, jedoch ist die Klassifizierung von der im Jahre 1914 etwas abweichend. Die Zahlen für heute sind also mit denen für 1914 nicht genau vergleichbar. Die Frachterhöhung beträgt unter dieser Einschränkung heute gegenüber 1914 für die Strecke Gleiwitz—Stettin je 10 To. a) nach außerdeutschen europäischen, b) nach außereuropäischen Ländern für die Klassen:

	A	B	C	D
a)	38,22	16,56	45,24	15,08 %
b)	—	47,58	94,68	54,26 %

für die Strecke Gleiwitz—Hamburg entsprechend:

	A	B	C	D
a)	21,24	1,77	27,78	28,17 %
b)	—	27,07	60,84	27,27 %

Zu erwähnen ist außerdem der Verlust der Ausnahmetarife nach Ostpreußen, in der Hauptsache zugunsten der rheinisch-westfälischen Industrie. Ausnahmetarife für den Export über die Landgrenzen fehlen.

Für den Versand von Schiffbaumaterial sind seit dem 20. April 1925 die beiden Ausnahmetarife 20 für die Seeverften und 21 für die Binnenerften in Kraft, letzterer bis zum jederzeitigen Widerruf. Die Ermäßigung beträgt hier, gegenüber dem Normaltarif, für die

Güterklasse:	B	C	D
nach N. T. 20	30	35	35 %
für 120—1300 Kilometer,			
nach N. T. 21	9—30	10—35	10—35 %
für 75—200 Kilometer.			

Die Kohlenfrachten zeigen bei 10 To. Ladung, beispielsweise ab Hedwigsgrube-Vorsigwerk nach Rosel-Hafen eine Erhöhung um 45 Prozent, nach Oppeln-Hafen um rund 43 Prozent, nach Berlin Schlef. Bhf. um 24 Prozent, nach Königsberg um 33 Prozent. Die Sätze nach Stettin sind nach dem Inkrafttreten des N. T. 6f am 5. 5. 1925 nur noch 38,81 Prozent höher, gegenüber 75,20 Prozent vor diesem Termin. Der Versand nach Bayern ist durchschnitlich um 24 Prozent teurer geworden, der vom Ruhrgebiet her dagegen im allgemeinen der gleiche geblieben. Diese letztere Milderung liegt vor allem an der Verlängerung des der Berechnung zugrundegelegten Transportweges, da für diese heute der Weg über Dresden—Hof maßgebend ist, nicht mehr, wie früher, der über Oesterreich.

Schon daraus geht hervor, wie schwer der Konkurrenzkampf mit Westfalen ist. Hier steht der Industrie ein modernes, weit verzweigtes Netz von Wasserstraßen zur Verfügung. Oberschlesien dagegen hat einen völlig veralteten 45 Kilometer langen Kłodnikkanal mit nicht weniger als 18 Schleusen und einem Jahreshöchstverkehr von 131 000 To.! Westfalen liegt in verhältnismäßig geringer Entfernung von den See-

häfen. Der Weg von Oberschlesien nach Stettin beträgt über 500, nach Hamburg fast 800 Kilometer! Westfalen hat Umschlagtarife für den Weitertransport auf dem Wasserwege, Oberschlesien nicht! und bei alledem ist die Konkurrenz der Saarkohle nach dem Kriege in Fortfall gekommen. Darum ist es klar, daß unter den Verhältnissen nach einem Auswege für Oberschlesien gesucht werden muß.

Es ist in diesem Zusammenhange häufig vom Automobilverkehr die Rede. Hierzu ist zu bemerken, daß für ein solches Verkehrsmittel zunächst schon die Anschaffungskosten im Vergleich zur Abschreibungsquote recht hoch sind, und daß Oberschlesien im allgemeinen keine Verkehrsstraßen hat, die dem Massengüterverkehr auf die Dauer gewachsen wären. Dazu kommen die ungünstigen Steigungsverhältnisse. Die Gefährdung der Straßen durch den Grubenabbau mag verhältnismäßig gering sein. Zweitens aber ist die Kohle, um die es sich doch in erster Linie handeln würde, infolge ihres relativ geringen Wertes hochgradig frachtempfindlich. Die Berechnungen von Ministerialrat Dr. Tedenburg haben deutlich gezeigt, daß Kraftwagen, zumal für den Kohlentransport, nur im Verteilungsverkehr rentabel zu verwenden sind. Bei 60prozentiger Ausnutzung des Wagens ohne Anhänger im Sammelgütertransport, einer Zustellgebühr von zweimal 6,— Mk. je Tonne und einer Gewinnquote von 25 Prozent einerseits und der Fracht für Güterklasse I inkl. Rollgebühren

von zweimal 8,— Mk. p. To. im Eisenbahnverkehr andererseits ergab seine Rechnung

	bei	10	20	30	km
im Kraftwagenverkehr		2,13	1,38	1,13	Mk.
im Eisenbahnverkehr		2,58	1,46	1,08	Mk.

Transportkosten je Tonnen-Kilometer. Im Eisenbahnverkehr der Frachttückerklasse I gegenüber dem Kraftwagenverkehr mit Anhänger betrugen die Kosten:

	bei	10	20	km
im Kraftwagenverkehr		1,92	1,17	Mk.
im Eisenbahnverkehr		2,09	1,13	Mk.

je Tonnen-Kilometer. Man ersieht daraus, in wie engen Grenzen das wirtschaftliche Optimum liegt. Ein Vergleich von Kohlenfrachtsätzen lautete folgendermaßen:

Entfernung	20	30	100	km
Kraftwagen	4,40	6,60	22,00	Mk.
Eisenbahn	1,70	2,60	4,10	Mk.

Der Kraftwagen kann also die Frage des ober-schlesischen Massengüterverkehrs nicht lösen. Es kommt vielmehr auf die Beförderungsmöglichkeit in großen Leistungseinheiten an; und zwar muß die Beförderungsmöglichkeit mit einem solchen Verkehrsmittel auch ohne die teure Vorfracht, d. h. aus möglichstster Nähe der Erzeugungsstätte gegeben sein. Eine solche Lösung brächte der viel genannte Großschiffahrtsweg, zu dem in den folgenden Hefen dieser Zeitschrift noch eingehender Stellung genommen werden wird.

Das Wohnungswesen im In- und Ausland unter besonderer Berücksichtigung von Oberschlesien

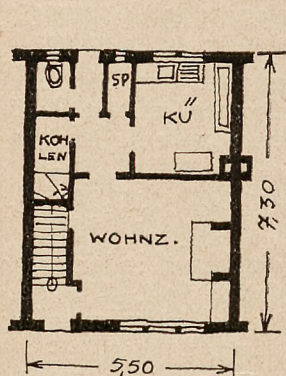
Von Regierungsbaumeister Niemeyer-Doppeln.

Der Wohnungsbau sank während des Weltkrieges in sämtlichen kriegsführenden, ja auch in neutralen Ländern auf einen geringen Bruchteil der Vorkriegshöhe herunter. Einmal wurden die Bauarbeiter zum größten Teil zum Kriegsdienste einberufen und die Baumaterialien vielfach für Kriegszwecke verwandt, sodann mußte das Vorratstücken der Kriegsindustrien eine Schwächung des Baumarcktes mit sich bringen und vor allem das Kapital von der unrentabel werdenden Bauindustrie zur Kriegsindustrie abwandern. Kurz gegen Ende des Weltkrieges bestand in sämtlichen europäischen und auch in außereuropäischen Ländern eine teilweise nie für möglich gehaltene allgemeine Wohnungsnot. Gebrauchte man vor dem Kriege den Ausdruck Wohnungsnot für qualitativ schlechte Wohnungsverhältnisse, so trat nach dem Kriege auch eine quantitative Wohnungsnot, das Fehlen von Wohnräumen überhaupt, hinzu.

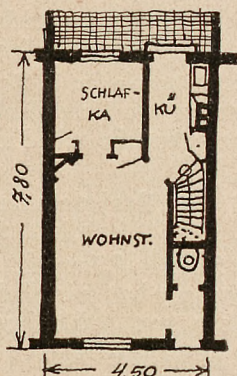
Besonders stark war der Mangel an Kleinwohnungen, da die normale Verzinsung bei den allgemein gestiegenen Baukosten kaum aufzubringen war. Man ging daher überall dazu über, den Wohnungsbau durch Hergabe staatlicher Darlehen, durch Steuererleichterungen, durch baupolizeiliche Erleichterungen, durch Bereitstellung von Baugelände, durch Übernahme von Zinsbürgschaften usw. neu in Gang zu bringen. In England, das schon seit altersher den Flachbau pflegte und neben Belgien auch schon vor dem Kriege wohl die

besten Wohnverhältnisse aufzuweisen hatte, wurde der in der Vorkriegszeit beschrittene Weg energisch weiterverfolgt. Durch Darlehensgewährung sollen insbesondere Kleinbauten unterstützt werden und zwar soll die Bebauungsdichte in England auf dem Lande nicht mehr als 10 und in der Stadt nicht mehr als 8 Wohnungen je acre (1 acre = 4,5 ar) betragen. Der Staatszuschuß soll nur für Häuser gegeben werden, die nicht mehr als zwei Stockwerke haben. Besonders wichtig aus der englischen Wohnungsbautätigkeit der Nachkriegszeit ist die Gartenstadtbewegung. In Welwyn und Letchworth haben es die Engländer verstanden, in sich abgeschlossene lebensfähige Gebilde von Gartenstädten zu schaffen, die durch Verbindung der Schaffung neuer Industrien und planmäßiger Anlage der dazu gehörigen Wohnviertel ein abgerundetes Ganzes ergeben. Ähnlich ging man in Holland vor. Auch hier die großzügige Behandlung des Kleinwohnungswesens, die Aufstellung eines nationalen Bauprogramms, das an geeigneten Stellen massiert wird und die Schaffung großer in sich abgeschlossener einheitlicher Siedlungen ermöglicht. In Holland wird besonders scharf der Eigenheimcharakter betont. Selbst dort, wo man zu mehrgeschossiger Bauweise überging, wurden die Grundrisse so gestaltet, daß jede Geschosswohnung ihren eigenen von den anderen getrennten Treppenaufgang hatte, damit jede Wohnung, auch im Stagenhause vom Straßeneingang ab völlig für sich abgetrennt ist. Mit Hilfe

der engen Verbindung zwischen Grünanlage und Siedlung haben es zudem die Holländer und Engländer verstanden, mit einem Minimum an Wohnraum aus-



Holländischer
Reihenhauses-Grundriß



Englischer
Reihenhauses-Grundriß

zukommen. Die typischen Reihenhausesgrundrisse — auf jeden Grundriß kommt ein Obergeschoß mit Schlafzimmern — zeigen, wie sparsam mit dem Wohnraum umgegangen wird. Die Verwendung solcher sparsamer Grundrisse ist aber nur dadurch möglich gewesen, daß man durch sorgfältige Ausgestaltung des Gartens einen Ausgleich für den etwa fehlenden Wohnraum schuf. Hervorzuheben ist noch, daß man in Holland am kleinen Haus auch dann festhält, wenn schlechter Baugrund vorliegt und manchmal bis zu 25 Prozent der Baukosten zur Fundamentierung des Baues verwandt werden müssen. (So stehen fast sämtliche neuen Siedlungen bei Amsterdam auf Pfahlrost mit starker Betonplatte.)

Etwas, was aber sowohl bei einer Besprechung des englischen, wie auch des holländischen Kleinwohnungsbaues, immer wieder betont werden muß, ist die Großzügigkeit, mit der die Aufgaben angefaßt und gelöst wurden. Gerade die Massierung des Wohnungsbaues an einzelnen Stellen, die in England zur Bildung selbständiger Gartenstädte führte, aber auch in Holland, zum Beispiel in Hilversum, in der Gartenstadt Breevijk bei Rotterdam, in der Siedlung Doffzaandorp bei Amsterdam vollständig neue, geschlossene Orte entstehen ließ, ermöglichte eine große Verbilligung des einzelnen Baues durch weitgehendste Normung und Typisierung. Noch weiter ist hierin Amerika, wo das Sprichwort von den Häusern, die an einem Tage erbaut werden, tatsächlich in die Wahrheit umgesetzt zu werden scheint. Die Normung und Typisierung der einzelnen Bauteile, die Herstellung ganzer Häuserserien, all dies ermöglichte einmal die serienmäßige fabrikatorische Herstellung der einzelnen Bauteile, andererseits die Anwendung sonst unrationeller großer Baumaschinen. Im Deutschland der Nachkriegszeit fehlte diese umfassende und durchgreifende Behandlung der Wohnungsnot. Von vornherein wurde zwar das freistehende Einfamilienhaus bei der Vergabe öffentlicher Baugelder bevorzugt behandelt. Danebenher lief aber stets eine gleichmäßige Unterstützung des Baues hygienisch und sozial einwandfreier Mietwohnungen.

Das Problem der gefunden Kleinwohnung wurde in Deutschland schon vor dem Kriege lebhaft erörtert. Besonders waren es zwei Gruppen, die an der Schaffung von solchen Wohnungen arbeiteten, einmal die Baugenossenschaften, andererseits aber die Industrie

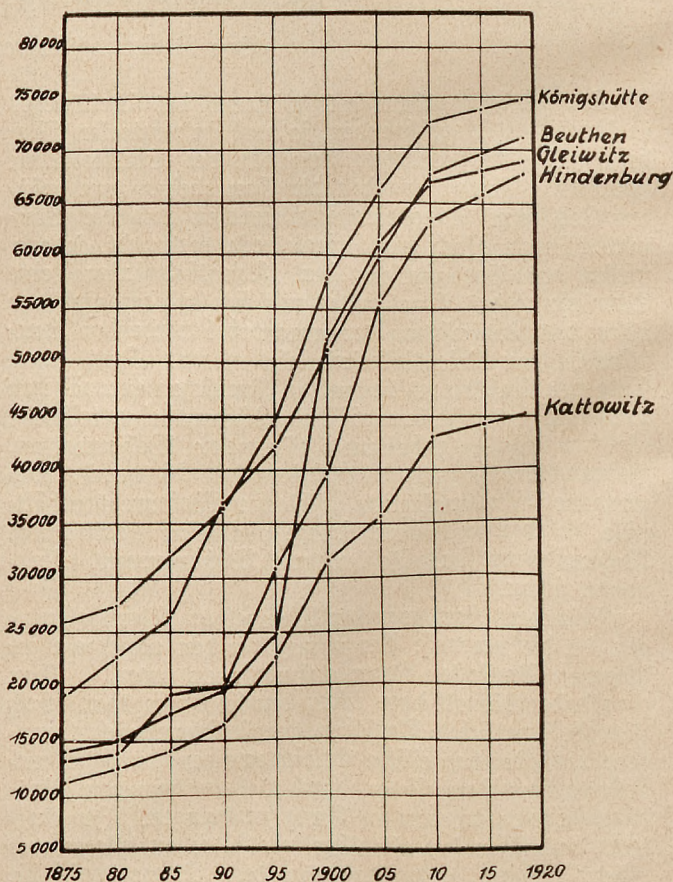
selbst, die in der letzten Zeit vor dem Kriege gerade auch in Oberschlesien (leider besonders stark in dem verlorenen Teil unserer Heimatprovinz) die Schaffung großer Arbeiterkleinhaus-siedlungen in die Hand nahmen. Der Krieg unterbrach, wie überall, so auch in Deutschland, jegliche Neubautätigkeit. Das Kriegsende brachte die allen jattsam bekannte unerträgliche Wohnungsnot.

In Oberschlesien waren die Verhältnisse besonders schlimm, hatten wir doch schon in der Vorkriegszeit im Verhältnis zum Reich eine besonders starke Wohnungsnot. Diese ist dadurch zu erklären, daß die prozentuale Bevölkerungszunahme in Oberschlesien bei weitem höher als im übrigen Deutschland war. Verschärfend trat hinzu, daß in den oberchlesischen Städten eine Verminderung des Steigerungstempos im Bevölkerungszuwachs eigentlich erst von 1910 ab zu bemerken ist, während diese Erscheinung bei den aus der Bildbeilage ersichtlichen Vergleichsstädten schon von 1880 ab einsetzt. Die Folgen dieser Entwicklung zeigen sich darin, daß z. B. in Berlin im Mai 1918 33 v. S. sämtlicher Wohnungen Kleinwohnungen von 1—2 Zimmern waren, während die Vergleichszahl für den Regierungsbezirk Oppeln 46,04 beträgt.

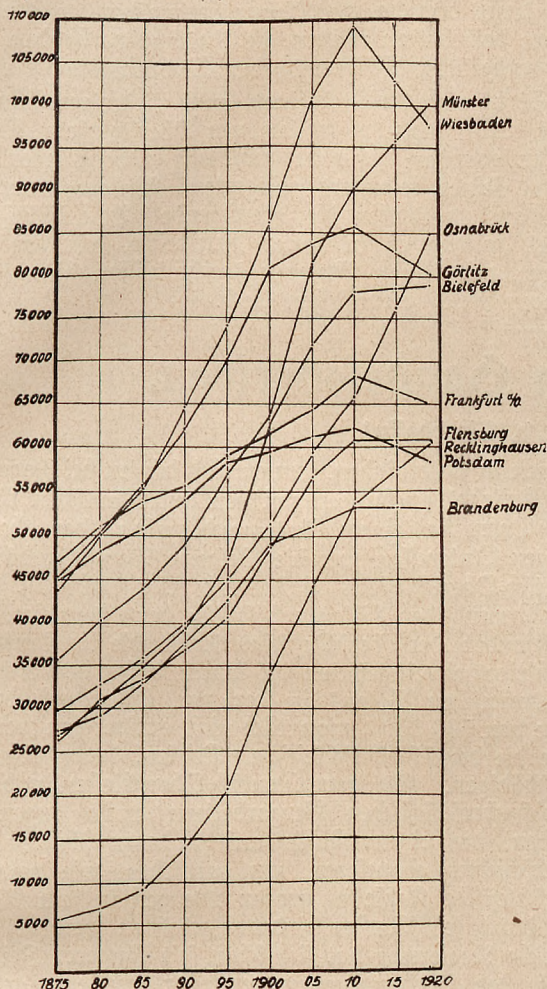
Damit nicht genug, wurde die Aufnahme der Neubautätigkeit bis Mitte 1922 durch Polenaufstände und interalliierte Besatzung verhindert. Oberschlesien hat in dieser Zeit einen Ausfall von mindestens 5500 Wohnungen gehabt. Auch schufen gerade in dieser Zeit die großen Werke im Westen und in Mitteldeutschland mit Hilfe der Inflation eine sehr beträchtliche Anzahl von Werkwohnungen ohne allzu starke geldliche Belastung.

Bevölkerungskurven 1875—1919

a) oberchlesischer Städte



b) anderer deutscher Städte



Demgegenüber konnte die durch innere Wirren, durch die Tätigkeit der interalliierten Kommission und durch unheilvolle Grenzziehung ganz darniederliegende ober-schlesische Industrie seit der Inflation und auch später überhaupt nicht daran denken, an den Werkwohnungs-bau heranzugehen. Dieser Umstand trug gleichfalls zur Verschärfung der Wohnungsnot bei. Zur Katastrophe aber wurde das ober-schlesische Wohnungselend durch das Gereinstromen der Flüchtlingsmassen aus den entriissenen Gebieten. Rund 60 000 Flüchtlinge strömten nach West-ober-schlesien herein. Zu ihrer Unterbringung wurde der Bau von 13 000 Wohnungen nötig. Noch zu Beginn des Jahres 1925 waren in einzelnen Industriegemeinden bis zwei Drittel der Schulen mit Flüchtlingen belegt. Und die Folgen? Im Restkreis Beuthen starben im Jahre 1913 45 Personen, im Jahre 1923 119 Personen an der Tuberkulose, der Krankheit der Wohnungsnot. Die Säuglingssterblichkeit in Hindenburg betrug im ersten Halbjahr 1924 etwa ein Viertel aller Geburten!

Die zur Beseitigung dieser Notstände einsetzende, von Reich, Staat und Kommunen lebhaft unterstützte Klein-wohnungsbautätigkeit war folgenden Gesichtspunkten untergeordnet:

1. Die Belange des ober-schlesischen Bergbaues mußten, um einen möglichst weitgehenden Abbau der uns noch verbleibenden Kohlenreserven zu sichern, sorgfältigst beachtet werden. In Abbaugebieten wurde die Errichtung neuer Wohnungen nicht vorgenommen.

2. Gleichzeitig war zu berücksichtigen, daß die Arbeitermassen einerseits in möglichst günstiger Lage zur Arbeitsstätte unterzubringen waren, andererseits aber bergbauliche Belange nicht geschädigt werden durften, und auch bei Anlage neuer Siedlungen die Gelände-frage in bezug auf Preis, zukünftige industrielle und Verkehrsentwicklung und Erweiterungsmöglichkeiten sorgsam zu prüfen war. Das führte dazu, von vorn-herin eine Randbesiedlung des Industriebezirks vor-zunehmen.

3. Bei dem gewaltigen Mangel an flüssigen Mit-teln und der schlechten finanziellen Lage des größten Teiles der Wohnungsuchenden mußte streng darauf gesehen werden, den Wohnungsbedarf auf ein sozial und wohnungskulturell erträgliches Minimum an Wohnraum herabzudrücken.

4. Letzten Endes war noch durch eine möglichst weit-gehende Vereinheitlichung des Grundrisses, weitgehende Ausnutzung des verfügbaren Raumes und durch Weg-lassen jedes für den eigentlichen Wohnungszweck un-brauchbaren Beiwerks (Erker, Giebel, Stuckverzierung-en) eine weitergehende Verbilligung der Baukosten zu erreichen.

Wo es möglich war, wurde der Flachbau unter Berücksichtigung der kulturellen und vor allem sozialen Vorteile, die er mit sich bringt, unterstützt. Am Rande oder in der Nähe unserer Wirtschaftszentren (Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg, Reisse, Oppeln, Ratibor) wurde mit dem Bau einheitlicher größerer Siedlungen begon-nen. Durch sorgfältige Ausarbeitung des Lageplanes und farbige Behandlung der Hausfronten wurden die typisierten Einzelbauten belebt. Andererseits wurden aber in Anpassung an die bestehenden Verhältnisse, ins-besondere auch Baulücken in den Städten, durch mehr-geschossige Bauten ausgefüllt.

Als Träger des Wohnungsbaues kamen in den meisten Fällen Bauvereinigungen, soweit nicht Gemein-den — oder auf dem Lande Einzelbauherren — die Träger der Bauvorhaben waren, in Frage. Dadurch wurden einerseits alle verfügbaren Privatmittel heran-gezogen (eine Oppelner Baugenossenschaft hat z. B. 83 000 Mark eigene Gelder aufgebracht), andererseits aber wurde die Verzinsung der Baugelder von vorn-herin den einzelnen Baugenossenschaften überlassen. Die Mitglieder der Bauvereinigungen hatten einen Ueber-blick über die tatsächlichen Baukosten, sowie die zur Verfügung stehenden Wohnungsbaumittel. Es konnte aus diesem Grunde von Anfang an darauf gesehen werden, daß die Mieten der Wohnungen die notwendige Verzinsung der Baukosten, soweit es bei der Verdienst-möglichkeit der Bewohner irgendwie ging, aufbrachten. Für die Unterbringung solcher Wohnungsloser, die aus irgendwelchen Gründen einer Genossenschaft usw. nicht beitreten mochten oder konnten, wurde durch Be-reitstellung von Wohnungen durch gemeinnützige Bau-gesellschaften gesorgt. Die Not der Zeit zwingt augen-blicklich dazu, wenn auch im allgemeinen die Wohnungs-anprüche der Bauherren manchmal reichlich groß sind, ziemlich kleine Wohnungen zu schaffen. Doch gibt es hier einen Ausweg, um ein Leerstehen der Wohnungen bei einem merklichen Nachlassen des Wohnungsmangels zu verhüten: die dehnbare Wohnung. Die Kleinhau-sgrundrisse werden so gestaltet, daß es möglich ist, jeder-zeit aus zwei jetzigen Wohnungen eine große Wohnung

zu machen, ohne irgendwelche ins Gewicht fallende Kosten zu verursachen.

So konnten Dank des energischen Eingreifens aller beteiligten Stellen (wenngleich an der Wohnungsnot gemessen, nur bescheidene), recht erfreuliche Resultate erzielt werden. Wurden im Jahre 1922 in Oberschlesien rund 3046 Dauerwohnungen errichtet, so erhöhten sich diese Zahlen im Jahre 1923 auf 3753, 1924 rund 3600 Wohnungen. In der Zeit vom 1. 10. 1924 bis 1. 10. 1925 konnten 5600 neue Wohnungen fertiggestellt werden gegenüber 4300 Wohnungen im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Weitere 3780 Wohnungen

waren am 1. 10. 1925 noch im Bau begriffen. Wenn wir dieses Tempo im Kleinwohnungsbau noch einige Jahre beibehalten können, ist Aussicht vorhanden, daß eine endgültige Milderung der Wohnungsnot eintritt.

Staat und Reich scheinen auch in diesem Baujahr alles daran setzen zu wollen, um Oberschlesien hierbei zu unterstützen. Hoffen wir, daß Oberschlesien auf Grund seiner besonders gelagerten Wohnungsverhältnisse auch weiterhin die genügende Berücksichtigung findet, so daß es in später Zeit nicht, wie vor dem Kriege, mit seinen Wohnungsverhältnissen hinter dem übrigen Reich zurückstehen muß.

Zum Deutsch-polnischen Handelsvertrag.

Von Landgerichtsrat a. D. v. Stoepphadius.

In der „Frankfurter Zeitung“ vom 19. 10. 26 befindet sich unter der Überschrift „Schlesische Sorgen“ auch ein Abschnitt über den Zollkrieg mit Polen. In diesem Abschnitt heißt es u. a.:

„Aber Erbitterung weckt es in Schlesien, wenn sich in Deutschland in der öffentlichen Diskussion und z. T. auch in den Ämtern diejenigen einflußreich vordrängen dürfen, die selbst nur an einer Verlängerung des Zollkrieges interessiert sind, die Kohleninteressenten, die in der Fernhaltung der polnischen Kohle, und die agrarischen Interessenten, die in der Fernhaltung von polnischem Getreide und Vieh einen Vorteil finden, — und wenn dann über der vordringlichen Interessenpolitik dieser Kreise die Einsicht dafür zu kurz kommt, daß dieser Zollkrieg in erster Linie auf dem Rücken Schlesiens ausgekämpft wird und daß Schlesiens Industrie und Schlesiens Handel mit schwersten Einbußen daran tragen.“

Diese Ausführungen bedürfen dringend der Richtigstellung. Die Frage der Gestaltung der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen ist in unserem Bezirke wiederholt Gegenstand eingehender Besprechungen mit Industrie und Handel Oberschlesiens gewesen. Oberschlesien, das im Brennpunkt des Wirtschaftskampfes steht, hat an der alsbaldigen Wiedereröffnung der gegenseitigen Handelsbeziehungen sicherlich das allergrößte Interesse, bildete doch das jetzige polnische Gebiet sein natürliches Hauptabsatzfeld! Stets jedoch, und zwar bis in die jüngste Zeit hinein ist bei Industrie und Handel die einmütige Auffassung vorherrschend gewesen, daß einem Handelsvertrage mit Polen nur dann zugestimmt werden könne, wenn die die Lebensnotwendigkeiten des obererschlesischen Wirtschaftslebens berührenden Fragen von polnischer Seite Berücksichtigung gefunden haben.

Bei Beginn der Handelsvertragsverhandlungen ist eine der Forderungen der polnischen Delegation die Kohlenfrage gewesen, insbesondere verlangte Polen die Weiterverlängerung des Rechtes auf die laufende Einfuhr eines erheblichen Kontingentes polnisch-obererschlesischer Kohle nach Deutschland. Bis zum 15. Juni 1925 betrug das einfuhrfreie Kontingent für Polnisch-Oberschlesien 500 000 t monatlich. Dieser Forderung konnte jedoch unter keinen Umständen entsprochen werden. Nachdem einmal Ostoberschlesien Bestandteil der polnischen Republik geworden ist und die Warschauer Regierung dauernd in rigorosester Weise bemüht ist, jeden wirtschaftlichen Zusammenhang Ostoberschlesiens mit seinem Mutterlande Deutschland ohne Rücksicht auf die

Folgen zu unterbinden, können und dürfen bei Regelung der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich und Polen bei einem Auseinandergehen der beiderseitigen Interessen nur die Belange Deutschlands und Deutsch-Oberschlesiens maßgebend sein. Bei der Verschlechterung der Absatzverhältnisse der deutschen und insbesondere der obererschlesischen Kohle, die im Laufe der Nachkriegszeit eingetreten ist, konnte daher den Kontingentswünschen Polens in der von ihnen geforderten Höhe von 500 000 t monatlich nicht entsprochen werden, ohne die deutsch-obererschlesischen Kohlenbelange erheblich zu schädigen. Es kann Deutsch-Oberschlesien und den deutsch-obererschlesischen Bergarbeitern nicht zugemutet werden, die eigene Kohle auf Halbe zu schütten und Feierschichten einzulegen, um zuzusehen, wie polnisch-obererschlesische Kohle in großen Mengen in sein Revier und durch sein Revier hindurch gefahren werden. Die deutsche Regierung hat sich schon seit längerer Zeit im Laufe der Verhandlungen bereit erklärt, eine gewisse Menge polnischer Kohle zu übernehmen, obwohl Deutschland, wie durch den Zollkrieg bewiesen ist, auf den Bezug ostoberschlesischer Kohle überhaupt nicht angewiesen ist. Von einem „Fernhalten der polnischen Kohle“, wie von dem Verfasser mit „Erbitterung“ festgestellt wird, kann also nicht die Rede sein. Es mutet überdies wirklich eigentümlich an und zeugt nicht von besonderer Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse, wenn jemand, der den Gang der deutsch-polnischen Vertragsverhandlungen genau und objektiv verfolgt hat, noch in der Auffassung begriffen sein kann, daß die Kohlenfrage das Haupthindernis zum Handelsvertragsabschluß sei. Deutschland ist bereit, polnische Kohle in gewissem Umfange aufzunehmen; über die Höhe des Quantums würde längst eine Einigung erzielt sein, wenn nicht andere Hindernisse beständen.

Obwohl unbestritten zu den Voraussetzungen eines wirklich gedeihlichen Warenaustausches zwischen beiden Ländern die zeitgemäße Erleichterung der Paß- und Visabestimmungen gehört, ferner die Zulassung deutscher Kaufleute als Vertreter wirtschaftlicher Unternehmungen in Polen, die Gewährung des Niederlassungsrechtes an sie, sowie des Rechtes des Erwerbes von beweglichem und unbeweglichem Vermögen, ferner erträgliche Zollverhältnisse und endlich der Verzicht Polens auf die bisher gänzlich willkürlich angewandten vielfachen Grenzschatanen, war Polen bisher zu Zugeständnissen auf diesen Gebieten teils überhaupt nicht, teils nur in völlig unzulänglicher Weise zu bewegen.

Während z. B. das Niederlassungsrecht in anderen von Deutschland abgeschlossenen Handelsverträgen als eine Selbstverständlichkeit geregelt worden ist, will Polen das Niederlassungsrecht nur Großkaufleuten zugestehen. Hiermit kann Deutschland sich keinesfalls zufrieden geben.

Einen anderen wichtigen Punkt bildet die Frage der Zollkonzessionen. Das Organ der polnischen Ministerien für Handel und Finanzen „Przemyśl i Handel“ hat sogar vor kurzem zum Ausdruck gebracht, daß die Frage der gegenseitigen Zollkonzessionen den wichtigsten Punkt der Verhandlungen bildet. Polen hat jedoch auch in dieser Frage bis jetzt nur wenig Entgegenkommen gezeigt. Wer einmal Einsicht in die beiderseitigen Zollwünsche erlangt hat, dem ist ohne weiteres klar, auf welcher Seite die Verzögerung der Verhandlungen und damit die Schuld an der Fortdauer des Wirtschaftskampfes zu suchen ist. Sie liegt nicht bei den „Kohleninteressenten“, sondern an Polen selbst, das ohne Rücksicht auf seine eigenen hohen Zölle vielfach Ermäßigungen deutscher Zollsätze verlangt, die schon jetzt nur einen Bruchteil der polnischen Zölle betragen, während es den deutschen Zollwünschen,

die in langwierigen Verhandlungen schon auf ein äußerstes Mindestmaß zusammengestrichen sind und im allgemeinen sich weit über den deutschen eigenen Zöllen bewegen, kein Entgegenkommen zeigen will.

Würde Deutschland die Maßnahmen des Wirtschaftskampfes ohne vorherige Einigung mit Polen aufheben, so würde nur Polen einen Vorteil davon haben. Es würde ihm einseitig die Ausfuhr nach Deutschland wieder ermöglicht werden, da die deutschen Zölle die polnischen Ausfuhrwaren nicht stark belasten und bei dem polnischen Valutadumping auch leicht getragen werden können. Führt aber Polen seine Waren ungehindert nach Deutschland, so entfällt sein Interesse an dem Abschluß eines Handelsvertrages. Deutschland muß daher — darüber besteht in Industrie und Handel des ganzen obererschlesischen Bezirks Einigkeit, so bedauerlich auch die Fortdauer des Wirtschaftskrieges an sich ist — abwarten, bis Polen bereit ist, bei Abschluß des Handelsvertrages nicht nur die eigenen Interessen zu verfolgen, sondern auch den Lebensnotwendigkeiten Deutschlands und Oberschlesiens Rechnung zu tragen. Ist es hierzu bereit, dann dürfte auch eine beiderseitige befriedigende Lösung bald zustande kommen.

Wirtschaftsberichte

Der westerschlesische Steinkohlenmarkt

im September-Oktober 1926

Die Förderung betrug bei je 26 Arbeitstagen im August 1 554 978 t oder arbeitstäglich 59 807 t, im September 1 523 379 t oder arbeitstäglich 58 592 t. Im Oktober hat die durchschnittliche Tagesleistung 60 200 t bereits überschritten, sodaß man bei ebenfalls 26 Arbeitstagen mit einer Gesamtförderung von etwa 1 580 000 t wird rechnen können.

Der Gesamtabsatz entwickelte sich wie folgt:

August	September	Oktober (geschätzt)
1 505 370 t	1 471 738 t	1 520 000 t

Davon wurden mit der Hauptbahn befördert:

1 320 441 t	1 272 357 t	1 320 000 t
-------------	-------------	-------------

Der Versand nach Großbritannien und den Nordischen Staaten ist von Mitte September ab nahezu gänzlich eingestellt worden. Das Ausfuhrverbot des Reichskohlenkommissars vom 12. Oktober bedeutete daher keine Veränderung bezüglich des Abflusses.

Der Wasserumschlag stellte sich im August auf 189 974 t, im September auf 180 588 t und wird im Oktober voraussichtlich auf diesem Stand bleiben.

Die Nachfrage aus dem Inland nach obererschlesischer Kohle ist augenblicklich in allen Sortimenten ganz außerordentlich lebhaft. Der Abbruch hat einen derartigen Umfang erreicht, daß es nicht möglich ist, sämtlichen Anforderungen rechtzeitig nachzukommen. Dieser Andrang auf dem Kohlenmarkt ist darauf zurückzuführen, daß zur Zeit alle Großabnehmer, die vor dem Kriege ihren Winterbedarf in den Monaten April bis Juli einzudecken pflegten, erst jetzt am Markte sind. Dazu kommt der an sich gesteigerte Herbstbedarf auf der einen Seite und die fehlende englische Kohleneinfuhr andererseits. Alle diese Umstände haben in Verbraucherkreisen eine gewisse Nervosität hervorgerufen und den Anschein erweckt, als ob in Deutschland Kohlenknappheit herrsche. Das ist jedoch keineswegs der Fall. Erst in den letzten Tagen hat sich der Große Ausschuss des Reichskohlenrats eingehend mit der allgemeinen Kohlenlage befaßt und ist dabei übereinstimmend zu der Ansicht gekommen, daß ein Grund zur Besorgnis wegen der deutschen Kohlenversorgung nicht gegeben sei. Auch im Vorjahr trat bekanntlich im Herbst eine gewisse Knappheit ein, die jedoch innerhalb weniger Wochen beseitigt war. Eine Heranziehung der Koksbestände zur Verwendung im Gemisch mit Kohle ist bisher so gut wie gar nicht erfolgt, obgleich hierdurch eine

Verkürzung der gegenwärtigen Lieferungsverzögerungen sich erreichen ließe.

Die Wagengestellung durch die Reichsbahn, die bis Ende September den Anforderungen voll genügte, hat Anfang Oktober infolge des gesteigerten Herbstverkehrs an einigen Tagen zu Klagen Anlaß gegeben und damit ihrerseits zur Erhöhung und Verzögerung des Transportes beigetragen. In letzter Zeit hat sich der Wagenzulauf jedoch wieder erheblich gebessert, sodaß auch von dieser Seite zu Befürchtungen kaum Anlaß besteht.

In den Berichtsmonaten sind durch das Oberschlesische Steinkohlen-Syndikat einige Preisänderungen vorgenommen worden. Mit Wirkung vom 1. Oktober d. Js. wurden die Preise für Rätterklein und Kleinkohle, die der Zusammensetzung dieser Sortimente nicht entsprachen, den Preisen der in ihnen enthaltenen Sortimente durch eine geringe Erhöhung angepaßt und zwar wurde erhöht der Preis je Tonne für:

Rätterklein:	Flammkohle von 9,30 M auf 10,— M
	Gaskohle von 9,85 M auf 10,50 M
Kleinkohle:	Flammkohle von 10,36 M auf 11,— M
	Gaskohle 10,91 M auf 11,50 M

Gleichzeitig wurde der Preis für Kokssteinkohle von 12,30 M auf 11,40 M ermäßigt. Ferner wurde der Staubkohlenpreis, der mit 5,35 M bisher um rund 7 Prozent unter dem Friedenspreis lag, mit Wirkung vom 25. Oktober um 1,— M je Tonne erhöht, sodaß die Preise für Staubkohlen jetzt betragen:

Flammkohlen	6,35 M
und Gaskohlen	6,85 M

Die Belegschaft der Steinkohlengruben ist in der Berichtsperiode nicht unerheblich vermehrt worden. Im August wurden rund 840 Arbeiter neu angelegt und im September weitere 650, sodaß die Gesamtbelegschaft Ende September 49 683 Köpfe betrug. Auch im Oktober ist eine weitere Zunahme zu verzeichnen.

Die im September eingeleiteten Lohnverhandlungen sind zum Abschluß gekommen. Der am 24. September gefällte Schiedsspruch, die bisherigen Löhne bis Ende März 1927 festzulegen, wurde von den Gewerkschaften abgelehnt, während der Arbeitgeberverband seine Verbindlichkeitsklärung beim Reichsarbeitsminister beantragte. Diese ist nach ergebnislosen Verhandlungen, die am 12. Oktober im

Reichsarbeitsministerium stattfanden, unter dem 15. Oktober vom Reichsarbeitsminister abgelehnt worden.

Die leichte Besserung der Lage am Kohlmarkt hält weiter an. Die Produktion ist von 81 402 t bezw. arbeitstäglich 2 626 t im August auf 82 783 t bezw. 2 759 t im September gestiegen und wird im Oktober 90 000 t nahezu erreichen, das sind arbeitstäglich rund 2 850 t. Damit bleibt die Erzeugung allerdings immer noch weit hinter der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der Werke zurück. Der Absatz konnte infolge des stärkeren Abbruchs von Hausbrandkoks und infolge einer weiteren Zunahme der Ausfuhr nicht unerheblich gesteigert werden. Er stellte sich im August auf 97 963 t und im September auf 115 521 t, wovon 23 314 t bezw. 39 547 t ins Ausland gingen. Für Oktober wird man mit einem Gesamtabsatz von rund 130 000 t rechnen können. Die Halbenbestände weisen dementsprechend einen erfreulichen Rückgang auf. Sie betrugen Ende August 161 806 t, Ende September 128 219 t und Mitte Oktober rund 106 000 t; bis zum Monatsende dürften sie auf etwa 90 000 t sinken.

Die Lage der Bricketindustrie läßt in letzter Zeit zu wünschen übrig. Erzeugt wurden bei je 26 Arbeitstagen im September 40 116 t oder arbeitstäglich 1 543 t gegen 33 422 bezw. 1 285 t im August. Der vorläufige Tagesdurchschnitt für Oktober stellt sich auf rund 1 400 t, die Gesamtproduktion wird also bei ebenfalls 26 Arbeitstagen etwa 36 000 t betragen. Abgesetzt wurden im August 33 540 t, im September 44 353 t. Für Oktober ist mit rund 36 000 t zu rechnen. Die Bricketpreise wurden mit Wirkung vom 15. September auf 17,50 Mark und ab 1. Oktober auf 19,— Mark je Tonne erhöht. Der Grund hierfür war die durch den englischen Bergarbeiterstreik hervorgerufene starke Steigerung des Bechpreises, wodurch die Produktionskosten der Bricketfabriken sehr wesentlich verteuert werden. Die Preiserhöhung gleicht die Preissteigerung für Bech noch keineswegs aus, sodaß an eine Einschränkung der Erzeugung bereits gedacht wird.

Die Verkehrs-lage im Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln im September 1926.

Der Personenverkehr hat sich gegenüber dem Vormonat nicht wesentlich geändert. Der auf die Reisemonate Juli und August erfahrungsgemäß folgende Rückgang im Fernverkehr wurde durch den Wallfahrerverkehr fast ausgeglichen. Größere Einnahmen brachten auch der schlesische Kriegertag am 5. 9. in Oppeln und die Flugtage in Gleiwitz und Beuthen am 5. und 12. 9. Der Gepäckverkehr ist infolge Beendigung der Reisezeit weiter zurückgegangen.

Der Expresgut- und Eilstückgutverkehr hat zugenommen, jener wegen stärkeren Bezuges von Herbst- und Wintermodeartikeln und größerer Auslieferung von Nägel- und Drahtsendungen durch die Eisenindustrie, dieser infolge zunehmenden Obstversandes und Fischempfanges sowie Einfuhr von Krebse aus Polen.

Der Frachttstückgutverkehr hat erheblich zugenommen, im Versand bei Saatgut, Hackfrüchten, Eisenwaren und leeren Obstkörben, im Empfang bei Saatgut, Kartoffeln und Winterbekleidungsstoffen.

Gestiegen ist auch der Wagenladungsverkehr, im Versand namentlich bei Zinkerzen, Eisen- und Eisenwaren, Kalk, Ziegeln, Zement und wegen Weiterabfertigung von polnischen und rumänischen Eiersendungen, im Empfang bei Getreide, Kartoffeln, Kraut, Obst und Düngemitteln.

Der Kohlenverkehr nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr aus Deutsch-Oberschlesien und den benachbarten ausländischen Kohlenrevieren hielt infolge Fortdauer des englischen Bergarbeiterstreiks auch im Berichtsmonat an.

Es wurden im Monat September insgesamt an Kohlen nach folgenden Seehäfen verfrachtet:

nach	Von Deutsch-Oberschlesien	Von Polnisch-Oberschlesien	Ueber Oderberg
	Menge in Tonnen		
Hamburg Altona und Harburg	11 134	450 487	165 463
Stettin u. Goglow über Brodan	106 980	104 374	18 834
Stettin u. Goglow über Lublin	—	59 415	—
Bremen	285	143 527	2 987
Wismar	555	8 497	3 909
Rostock	1 529	200	16 881
Wilhelmshaven	—	298	—
Kendsburg	—	6 367	200
Cassini	—	4 948	—
Lübeck	1 865	8 025	340
Warnemünde	—	4 396	—
Kiel	880	1 390	—
Sachsdorf b. Kiel	—	4 736	—
Flensburg	239	3 672	—
Stralsund	2 130	—	—
Zusammen:	125 597	800 332	208 614

Insgesamt 1 134 543
gegenüber 1 124 371 t im Vormonat.

Dies ergibt nach den Kohlenfrachttätzen in diesen Verkehrsverbindungen für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine Frachteinnahme von rund 15 Millionen Reichsmark.

Der Kohlenverkehr nach den Seehäfen war gegenüber dem Vormonat aus Deutsch-Oberschlesien um rund 50 000 t geringer, dagegen über Oderberg um rund 60 000 t größer. Aus Polnisch-Oberschlesien war er annähernd gleich. Die Kohlenzufuhr nach den Seehäfen wäre noch stärker gewesen, wenn sie nicht wegen Entladungsschwierigkeiten in Stettin und Hamburg im Laufe des Monats hätte eingeschränkt werden müssen.

Der Verkehr wickelte sich glatt ab. Die Anforderungen an den Personenwagenpark infolge der Wallfahrerbeförderung konnten glatt gedeckt werden. Im Güterwagenverkehr wurden O zur Kohlenverladung, G für Zement, Getreide und Kartoffeln, K zur Düngestoffverladung stark beansprucht. Die Anforderungen wurden voll gedeckt.

So weit es die Bedarfsdeckung in Deutsch-Oberschlesien anbelangt, wurden Reichsbahnkohlenswagen zur Kohlenverladung für die Ausfuhr über See nach Polnisch-Oberschlesien und Tschechoslowakei beigelegt. G für Zement wurden durchschnittlich täglich 33, K für Düngestoff durchschnittlich täglich 41 Wagen mehr als im Vormonat gestellt. Kennenswerte Ausfälle sind auch bei den übrigen Wagengattungen nicht eingetreten.

Wagenmangel bestand bei keiner Gattung.

Die Wagenstellung betrug:

September 1926 26 Arbeitstage	O für Kohle und Briketts	G davon			Sonstige Wagen	dabon für Stall
		O für andere Güter		für Zement		
a) insgesamt ange=						
fordert	143 424	48 925	14 883	3 780	11 391	4 133
gestellt	143 424	48 925	14 883	3 780	11 36	4 133
mithin gefehlt	—	—	—	—	29	—
vom Hundert	—	—	—	—	0,25	—
b) arbeitstäglich im						
Durchschnitt an=						
gefordert	5 516	1 881	572	145	438	159
gestellt	5 516	1 881	572	145	437	159
mithin gefehlt	—	—	—	—	1	—
vom Hundert	—	—	—	—	0,2	—

Der Wasserumschlag auf der Oder betrug:

Von Bahn zu Schiff in Tonnen.

in	insgesamt	Kohle und Koks	D a v o n		Ge- treide	Zink	Zucker	Holz	Zement	Uebrig Güter
			Eisen	Blei						
Cosel Hafen . . .	251 493,5	243 673,5	1 817,5	71	97	3 845	191	456	—	1 342,5
Oppeln Hafen . . .	3 287	980	1 044	—	—	—	—	233	880	150

Von Schiff zur Bahn in Tonnen.

in	insgesamt	Erze	Schwe- lzesab- brände	d a v o n			Dünge- mittel	Kalk- stein	Uebrig Güter
				Alteisen	Phosphat	Salz			
Cosel Hafen . . .	84 636	71 219	1 885	2 150	1 066	—	—	—	8 316
Oppeln Hafen . . .	1 960	635	—	—	—	—	—	—	1 325

Der Verkehr von Bahn zu Schiff war um rund 2000 t von Schiff zur Bahn um rund 16 000 t geringer als im Vormonat. Der wesentliche Unterschied bei diesem ist auf ge-

ringeren Erzeingang und Behinderung der Schifffahrt durch niedrigen Wasserstand zurückzuführen. (Bericht der Reichsbahndirektion Oppeln.)

Polens Finanzen und Wirtschaft.

Der Kulminationspunkt der Konjunktur überschritten. Rückläufige Aktivität der Handelsbilanz, verschlechterter Status der Bank Polski. Die Frage der Stabilität des Zloty nach Liquidierung des englischen Streiks.

Von Dr. Fritz Seifert, Bielefeld.

Es scheint, daß der Konjunkturaufschwung in der Wirtschaft Polens bereits den Höhepunkt überschritten hat, nachdem die Besserung der Finanz- und Wirtschaftslage in den letzten Monaten zweifellos bedeutende Fortschritte gemacht hatte. Seit ungefähr Anfang September ist ein leichter Abstieg bemerkbar. Nach einer Zeit heller Sonnenstrahlen zeigt sich der polnische Wirtschaftschorizont wieder etwas bewölkt. Das einmal unvermeidlich zu erwartende Ende des englischen Streiks wirft bereits seine Schatten voraus. Zwar sind ernste Rückschläge nicht eingetreten, aber die wichtigsten Erscheinungen des Wirtschaftsbarometers: die Ausweise der Bank Polski, die Ziffern der Handels- und Zahlungsbilanz, die Unsicherheit der Zlotybewertung in den letzten Tagen befunden eine sich anbahnende Wendung der Lage.

Trotz des Fortbestandes der günstigen Ausfuhrkonjunktur und der andauernden Belebung von Industrie und Handel zeigt die Gesamtlage in der Wirtschaft ein getrübertes Bild. Die Finanzsituation wird schwieriger, was bei kritischer Prüfung der Ausweise der polnischen Nationalbank klar hervorgeht. Noch in der ersten Augustdekade hatte die Bank Polski eine Nettodevisenzunahme von 26 Millionen Goldzloty zu verzeichnen. In der ersten Septemberekade betrug der Zuwachs nur mehr 4 Millionen und bereits in der zweiten Septemberekade verringerte sich der Devisen- und Valutenbestand um 1,1 Millionen, in der dritten Dekade schon um 3,8 Millionen, um in der ersten Oktoberekade sogar einen Abgang von 4,8 Millionen aufzuweisen. Der verschlechterte Status der polnischen Nationalbank ist einerseits auf den erhöhten Devisenbedarf von Handel und Industrie, der bereits seit Anfang August eingelegt hatte, andererseits auf den verminderten Exportdevisenzufluß zurückzuführen. Infolge der Produktionssteigerung vieler Industriezweige, insbesondere aber der Textilindustrie, hatte sich die Anforderung von Devisen vergrößert und nach der Freigabe des Valutenverkehrs im Innlande setzte auch eine starke Nachfrage seitens der Sparer nach Dollarnoten ein, bei denen das Vertrauen zum Zloty trotz der andauernden Stabilität noch immer nicht zurückgekehrt ist und die es daher vorziehen, ihre Einlagen noch immer in fremder Währung zu machen. Auf der anderen Seite verminderte sich der Zufluß der Export-

devisen: während die Exportdeviseneingänge der Nationalbank im Monat August 88 Millionen Goldzloty erreichten, verzeichnen dieselben im September nur noch 76 Millionen. Der Hauptgrund für den Rückgang des polnischen Exportes ist in dem anhaltenden katastrophalen Wagonmangel zu suchen. Im Monat September ergab der Gesamtwert der polnischen Kohlenausfuhr rund 200 Millionen, gegenüber August also eine Verminderung um ca. 25 Millionen. Auch die Holz-, Brennmaterial- und Getreideaufuhr verzeichnen eine Verminderung. Bei gleichbleibendem Export wies der Import in den letzten Monaten eine beträchtliche Steigerung auf. Infolge der im Monat August erstmalig etwas gelockerten Reglementierung der Wareneinfuhr, die bis dahin im Interesse des Währungsschutzes seit Monaten von der Regierung außerordentlich streng gehandhabt wurde, zeigt so die Handelsbilanz für August ein starkes Anziehen der Importziffern von 65,8 Millionen Goldzloty im Juli auf ca. 82,6 Millionen im August, während die Ausfuhr mit einer Steigerung von kaum 8 Millionen, von 120,6 Millionen im Juli auf 128,5 Millionen im August ungefähr auf dem früheren Niveau geblieben ist. Der Ueberschuß im Außenhandel ist somit von 54,8 Millionen auf 36,4 Millionen gesunken. Bedenkt man, daß an dieser Außenhandelsziffer der durch den englischen Streik in die Höhe getriebene Kohlenexport allein mit 200 Millionen partizipiert, so läßt sich die Mentalität der Spekulation, die die zu erwartende Entwicklung nach Aufhören des englischen Streiks schon vorziskompertiert, begreifen, wenn sie, wie letzters, sich immer wieder des Zloty zu bemächtigen sucht. In weiterer Folge zeigt die Zahlungsbilanz, die am 1. Juli infolge der Importeinschränkungen und dank der forcierten Ausfuhr nur noch ein Defizit von 64,9 Millionen Goldzloty ergab (gegen 374 Millionen Goldzloty im Juni 1925), infolge der Importzunahme eine immer größere Passivität, da die Ausfuhrziffern sich nicht gleichzeitig vergrößern lassen. Die in der letzten Zeit zu beobachtenden Zlotyschwankungen, ein Ausfluß der um sich greifenden Nervosität infolge dieser Entwicklung der Lage, zeigen deutlich, daß die polnische Währung noch immer nicht auf festen Füßen steht und oft ein geringer äußerer Anlaß — wie beispielsweise letzters der Mangel an Dollarnoten — genügt, um die mühsam erungene Stabilität zu erschüttern.

Die gegenwärtige Entwicklung eröffnet so der nächsten Zukunft keine überaus günstigen Perspektiven. Das Gleichgewicht des Budgets, das unter den größten Opfern erreicht werden soll, ist stark gefährdet, wenn man erwägt, daß in der auf 1,9 Milliarden festgesetzten Budgetsumme allein 600 Millionen für Militäraufwände bestimmt sind. Ein Devisenzufluß wie in den Rekordmonaten Juni, Juli und August ist für

die nächsten Monate wohl nicht zu erwarten, da die Kohlenausfuhr infolge des andauernden Waggonmangels im Abnehmen begriffen ist und die Ernte, die sich an Fülle nicht mit der vorjährigen vergleichen läßt, einen Ueberschuß nicht in gleichem Maße zulassen wird. Auf der anderen Seite werden in den nächsten Monaten größere Summen aufzuwenden sein, um den Zinsen- und Tilgungsdienst für verschiedene in den früheren Jahren aufgenommene Anleihen durchzuführen, wodurch neuerdings die Devisenressourcen stark angegriffen werden dürften. Trotz des verbesserten Wertes des Plots hat die Steigerung bei den einzelnen Artikeln, insbesondere bei Lebensmitteln, 30% und noch mehr in den letzten Monaten erreicht. Unter den staatlichen Angestellten, vor allem unter den Eisenbahnern, ist daher insbesondere mit Rücksicht auf die Bewilligung höherer Offiziersgehälter, eine energische Lohnbewegung im Gange. Sollten die Staatsbeamten ihre Forderungen durchsetzen, so erhöhen sich die Produktionskosten und somit auch der Lebensstandard in empfindlicher Weise. Auch diese Lohnbewegung stellt eine Gefahr für den Staatshaushalt dar. Ein bedenkliches Moment liegt auch in der Ueberschätzung der eigenen Kräfte: die polnischen Wirtschaftskreise sind angesichts gewisser Besserungsanzeichen wieder allzusehr in einen falschen Optimismus verfallen und leben in einer Art von Sorglosigkeit.

Sat also eine ungewöhnlich glückliche Konjunktur, die in erster Linie der englische Kohlenstreik schuf, der den wichtigsten polnischen Exportzweig, den Kohlenbergbau, zu Rekordziffern brachte, nicht vermocht, die schweren wirtschaftlichen Gefahren zu beheben, die vor dem englischen Streik Polens Wirtschaft und Finanzen an den Rand des Zusammenbruchs brachten, so drängt sich die entscheidende Frage auf: Was wird erst, wenn der englische Kohlenstreik und damit die Konjunktur aufhört und normale Bedingungen eintreten? Es ist wohl richtig, daß auch nach Aufhören des englischen Streiks durch drei, vielleicht sogar durch sechs Monate der englische Kohlenbergbau nicht in der Lage sein wird, sein altes Produktionsniveau zu erreichen, geschweige denn sogar die alten Absatzgebiete aufzusuchen und damit würde der polnische Kohlenbergbau und indirekt auch die anderen Industriezweige von den Wirkungen des Ausstandes noch eine Zeit lang profitieren. Aber nach dem Aufhören der jetzigen Konjunktur werden zweifellos die schwierigen Finanz- und Wirtschaftsprobleme, die schon jetzt auftreten, von neuem akut werden. Da man überdies nach Aufhören des englischen Streiks neue Absatzgebiete wird suchen müssen, wird die polnische Volkswirtschaft sich vor die äußerst wichtige Aufgabe gestellt sehen, die Konkurrenzkraft der Produktionswerkstätten mit den ausländischen herzustellen, um auch unter normalen, also schwereren Bedingungen, dem Konkurrenzkampf gewachsen zu sein. Da das umlaufende Kapital in Polen durch die Inflation zum größten Teil vernichtet ist, sind die industriellen Werkstätten seit 1914 nicht mehr renoviert und modernisiert worden. Hohe soziale Lasten und hohe Verwaltungskosten erschweren überdies die Wettbewerbsfähigkeit in hohem Maße. Seit jeher ist mit Recht von den ernstesten Wirtschaftskreisen die Auffassung vertreten worden, daß ohne die Erlangung einer Auslandsanleihe die Sanierung der Wirtschaft nicht auf die Dauer zu erreichen sein wird. Der günstige Zeitpunkt für die Erlangung einer langfristigen Anleihe ist seinerzeit dadurch verläumt worden, daß die letzte Rechtsregierung und auch die Pilsudski-Regierung eine etwaige Kontrolle Polens durch ausländische Kapitalisten energisch zurückgewiesen haben. Gegenwärtig ist das Ausland, das sich des Ernstes der wirtschaftlichen Situation Polens bewußt ist, nicht zur Herabgabe der so lange schon ersuchten großen Anleihe zu bewegen. Nur unter schweren Bedingungen, d. h. Kontrolle der staatsfinanziellen Wirtschaft und bei sehr hohem Zinssatz wird es möglich sein, eine Auslandsanleihe aufzunehmen, um einerseits den Plot zu stabilisieren, das Budget dauernd in Ordnung zu bringen und auf der anderen Seite ohne Gefährdung der Handelsbilanz den Konkurrenzkampf der polnischen Industrie mit dem Ausland vorzubereiten.

Die polnisch-erschlesische Steinkohlenindustrie

bis Mitte Oktober.

Die Steinkohlenförderung Polnisch-Erschlesiens im Monat September betrug nach den vorläufigen Berechnungen des Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Kattowitz insgesamt 2 676 900, d. i. etwa 17 000

Tonnen mehr als im Vormonat, wo 2 660 000 gefördert wurden. Fördertäglich wurden im September 102 960 Tonnen (im August 102 308) produziert. Beide Monate hatten je 26 Fördertage. Demnach ist trotz der Weiterdauer der Konjunktur und der Verstärkung des Bedarfes auf dem Weltmarkte keine wesentliche Produktionssteigerung zu beobachten. Der Absatz zeigt eine ungleichmäßige Entwicklung. Innerhalb Oberschlesiens wuchs er nur unbedeutend auf 628 000 (im August 625 000). Ziemlich erheblich stieg hingegen der Absatz nach dem übrigen Polen, um etwa 85 000 Tonnen auf 563 000. Der gesamte Inlandsabsatz betrug also 1 191 000 (1 004 000), davon wurden mit der Hauptbahn versandt 676 000 (489 000). Wie man sieht, mußte die Eisenbahn einen erheblich größeren Inlandstransport bewältigen, als im Vormonat. Sie war aber trotzdem nicht dem vollen Anfang der Mehrförderung gewachsen. Einen Rückgang erfuhr der Export, der um 116 000 Tonnen fiel und im September 1 490 000 betrug (gegen 1 605 000 im August). Dieser Rückgang des Exportes ist tatsächlich eine Folge der großen Transportschwierigkeiten, die sich vor allem in Polen entwickelten. Aber auch für den Transitverkehr durch Deutschland nach den Häfen und durch Oesterreich nach Italien gab es gegen Ende des Monats recht erhebliche Schwierigkeiten, da der sehr starke Transitverkehr der polnischen Kohle den normalen Verkehr der Länder selbst behinderte. Die Wagengestellung der polnischen Staatsbahn ließ besonders viel zu wünschen übrig. Gestellt wurden im September insgesamt 226 516 Waggons, während 273 924 angefordert waren, es fehlten also 47 408 Wagen, d. i. 17,31 Prozent der geforderten Menge. Im August betrug das Manko 38 000, d. i. 14,91 Prozent der geforderten Menge.

Vom 20. September ab steigerte sich die Verwirrung in den Transportverhältnissen zu einer Katastrophe. Nachdem die Halbenbestände bis zum 19. September auf 473 000 Tonnen herabgegangen waren, vergrößerten sie sich in der Woche bis zum 26. wieder auf 540 000 Tonnen und bis zum Ende des Monats auf 557 000. Das Manko der Wagongestellung betrug in der Woche vom 20. bis 26. September fast 30 Prozent, gegen 8,51 Prozent in der Vorwoche. Anfang Oktober steigerten sich die Schwierigkeiten noch. Sie wurden besonders vergrößert durch den Hamburger Hafenarbeiterstreik, der zur völligen Einstellung des Transitverkehrs durch Deutschland führte, so daß viele Kohlenzüge stehen bleiben mußten. Im Zusammenhang damit trat eine außerordentliche Erschwerung des Transportes innerhalb Polens ein. Auf der Rheingrube z. B., die dicht bei Kattowitz liegt, wurden am 6. Oktober nur 10 Prozent der geforderten und unbedingt notwendigen Waggons gestellt und nach der Beladung mußten die beladenen Waggons 3 Tage auf den Abtransport warten. Weiter ab von der Zentrale sind die Verhältnisse noch schlechter. Auf einer Grube des Rybniker Reviers mußten die beladenen Waggons sogar 12 Tage auf den Abtransport warten. Die Folge ist natürlich ein maßloses Anwachsen der Halbenbestände auf der Grube, da man keine Feierschichten einlegen wollte. Gleichzeitig wird durch dieses lange Stehenbleiben der beladenen Waggons wieder der Waggonmangel vergrößert. Zu viele Waggons stehen auf den Kohlenbahnhöfen still. — Erst kürzlich haben die Gruben wieder 3000 neue Arbeiter eingestellt. Jetzt erscheinen diese als überflüssig und die Gefahr der Feierschichten rückt bedrohlich in die Nähe. Die volle Ausnützung der großartigen Konjunktur wird durch diese absolute Unzulänglichkeit des polnischen Eisenbahnwesens unmöglich gemacht. Man hat eine Reihe von Waggons — wie es heißt 5000 — geliehen, Deutschland stellt für den Transitverkehr nach deutschen Häfen Waggons im Maß der Möglichkeit zur Verfügung. Auch Oesterreich und die Tschechoslowakei lassen einen Teil der bestellten Kohle in eigenen Waggons abholen. Aber all das hilft nichts. Am 12. Oktober stieg das Wagenmanko auf die unerhörte Ziffer von über 50 Prozent.

Das neu gebildete Verkehrsministerium (Ministerium Komunikacji) äußert sich im „Monitor Polski“, dem Amtsblatt über die Ursachen des Wagenmangels. Die Ausführungen des Ministeriums besagen folgendes: Im September dieses Jahres wurden in Oberschlesien 56 000 Waggons der polnischen Staatsbahn, 94 000 der erschlesischen Bahnen und 63 000 der deutschen Reichsbahnen verwendet. Die obererschlesischen Bahnen bilden bekanntlich einen eigenen Verkehrskörper, der durch eine gemischte Eisenbahnkommission auf Grund des Genfer Abkommens verwaltet

wird, auch die Kohlenwaggons der deutschen Reichsbahn, die für Polnisch-Oberschlesien zum Abtransport durch Deutschland gestellt werden, werden durch Vermittlung dieser gemischten Kommission zugeteilt. Die beladenen deutschen Waggons dürfen jedoch nicht nach anderen polnischen Eisenbahndirektionen, also weder nach Sosnowice, noch nach Warschau oder Danzig, sondern ausschließlich nach Deutschland geschickt werden. Die polnische Staatsbahn disponiert also für die Versendung der Inlandskohle zunächst über die polnischen Waggons, sodann über einen Teil der die Aufschrift „Górny Śląsk (Oberschlesien)“ tragenden Waggons, soweit diese nicht innerhalb der beiden Oberschlesien benötigt werden. Nach Darstellung des Verkehrsministeriums stellt Deutschland seit dem 2. Oktober d. Js. täglich 2000 Waggons weniger. Die mittlere tägliche Zuteilung von Waggons aller Kategorien hat in Oberschlesien niemals 8750 überschritten.

Die Erklärung des polnischen Verkehrsministeriums gibt aber keine genügende Rechtfertigung für den Waggonmangel und die Transport Schwierigkeiten auf den Eisenbahnen des übrigen Polen und nach Danzig. An diesen Mängeln dürfte die Verminderung der deutschen Waggons kaum schuld sein, sondern hier dürften innerpolnische Schwierigkeiten in der Eisenbahnorganisation vorliegen.

Das Handelsministerium scheint neuerdings eingeschert zu haben, daß die Waggonfrage dringend einer Lösung bedarf und daß insbesondere die starke Zurücksetzung Oberschlesiens in diesem Punkte nicht gebuldet werden kann. Es wurde ein Kohlenverteilungsschlüssel aufgestellt, der ab 1. November gelten soll. Danach entfallen auf Polnisch-Oberschlesien 75,3 Prozent, auf Dombrowa und Krafau 24,7 Prozent der Kohlentransporte. Bis zum 1. November wird vorübergehend, um die bisherige Benachteiligung Oberschlesiens auszugleichen, eine verbesserte Quote von 77 Prozent für Oberschlesien und 23 Prozent für Dombrowa und Krafau in Anwendung gebracht. Die Wochentage Mittwoch und Sonnabend sollen künftig ausschließlich für den Exportverhand Polnisch-Oberschlesiens reserviert werden.

Ueber den Export der Kohle nach den einzelnen Ländern sind die Daten zurzeit nur für ganz Polen feststellbar, da sie allmonatlich im „Przegląd Handlu“ veröffentlicht werden. Hingegen gibt der Berg- und Hüttenmännische Verein die einzelnen Länderziffern des Exportes aus Polnisch-Oberschlesien nicht bekannt. Was die Gesamtmenge des Kohlenexportes für ganz Polen anbetrifft, so ist diese gegenüber dem Vormonat um fast 150 000 Tonnen zurückgegangen, auf 1 988 000 (2 135 000 im Vormonat). Die Ausfuhr aus Oberschlesien und den Teschener Kohlenruben hat sich um 6,87 Prozent vermindert, die Ausfuhr aus dem Dombrowaer Gebiet um 8,19 Prozent, auf 370 000 Tonnen und die Ausfuhr aus dem bisher sehr wenig exportierenden Krafauer Revier nur um 1,74 Prozent, auf 113 000. Im übrigen hat sich die Ausfuhr nach einzelnen Ländern sehr stark vermindert, am stärksten nach Italien (Rückgang um 56 000 Tonnen), sodann nach Schweden (um 31 000 Tonnen) und nach Frankreich (um 24 000 Tonnen).

Der Export nach England stieg von 779 000 im August auf 816 000 im September, die Ausfuhr nach Rußland betrug 121 000 (im August 131 000), Schweden nahm 221 000 (252 000), Dänemark 84 000 (67 000), Norwegen 27 000 (28 000), Lettland 52 000 (35 000). Auch nach Deutschland gingen 6000 Tonnen (im August 12 000). Oesterreich nahm 197 000 (207 000), Ungarn 54 000 (68 000), die Tschechoslowakei 56 000 (47 000).

Die Versendung über den Hafen Danzig betrug im September 266 000 Tonnen (im August 286 000), über Gdingen 37 000 (40 000), über Dirschau und andere Flußhäfen ungefähr 75 000 (65 000). Die Ausfuhr über die genannten Häfen betrug 10 Prozent der Gesamtausfuhr. Außerdem gingen über deutsche Häfen im September ungefähr 509 000 Tonnen (518 000), davon über Hamburg 184 000, über Harburg 54 000, über Stettin 94 000, über Bremen 110 000, über andere Häfen, darunter auch über Königsberg 66 000.

Am 1. November wird von neuem die Frage einer etwaigen Erhöhung der Kohlenpreise für das Inland akut. Diese Frage wurde durch einen Eingriff des Handelsministers provisorisch gelöst, indem eine von der polnischen Kohlenkonvention beschlossene Kohlenpreiserhöhung rückgängig

gemacht werden mußte. In den 5 Monaten, die der Minister für Industrie und Handel, Eugeniusz Kwiatkowski, der frühere Direktor der Chorzower Stickstoffwerke, in der Regierung ist, sind eine ganze Reihe von Reibungen und Konflikten zwischen Handelsministerium und Kohlenindustrie vorgekommen. Mehrfach nahm der Minister das Amtsblatt, den „Monitor Polski“ in Anspruch, um sehr scharfe Angriffe gegen die obererschlesischen Industriellen zu richten und mit Repressalien zu drohen. Der Konfliktanlaß war schon einmal eine Erhöhung der Kohlenpreise. Nachdem im April und Mai die Löhne der Grubenarbeiter um 15 Prozent erhöht worden waren, wollte die Kohlenkonvention in der üblichen Weise ab 15. Juni die Kohlenpreise um 17 Prozent erhöhen. Infolge der Repressalie des Ministers mußte ein Kompromiß eingegangen werden und die Erhöhung betrug damals nur 8 Prozent (für das Inland). Ab 1. September wurden die Löhne trotz des Widerstandes der Kohlenindustrie von neuem um 8 Prozent erhöht. Die Konsequenz war ein Beschluß der Kohlenkonvention, ab 25. September die Preise abermals um 10 Prozent herauszusetzen.

Da die polnische Regierung zurzeit mit einer energischen Aktion gegen jede Preissteigerung beschäftigt ist, so sagt der Handelsminister von vornherein entschieden, daß er sich mit einer Preiserhöhung nicht einverstanden erklärt. Trotzdem wurde eine solche von der Kohlenkonvention beschlossen und den Kohlenhändlern mitgeteilt. Minister Kwiatkowski säumte nicht seine Drohungen in die Tat umzusetzen.

Am 25. September wurden durch eine Spezialkommission des Handelsministeriums in allen Konzernen die Rechnungen der einzelnen Verwaltungen geschlossen, so daß die Verwaltungen den Erlös für den Verkauf der Kohle nicht mehr erhielten. Infolgedessen wurde die Kohlenindustrie zum Nachgeben gezwungen und schickte eine Delegation nach Warschau, um zu verhandeln.

Der ganze Kampf des Handelsministers mit der Kohlenindustrie ist offenbar darauf zurückzuführen, daß die Regierung die englische Kohlenkonjunktur in einem möglichst hohen Grade für die Wirtschaftsanierung Polens nutzbar machen will. Die Löhne sollen zwar erhöht werden, aber die Preise nicht, allerdings hörte man bisher noch nichts von Repressalien gegen die Landwirte, die fortwährend die Getreidepreise erhöhen. Die Schärfe des Vorgehens gegenüber der obererschlesischen Industrie ist sicherlich auch politisch bedingt, darauf deutet so manches hin.

Durch den Gewaltakt des Ministeriums sah sich die Kohlenindustrie zum Nachgeben gezwungen. Am 29. September verhandelten Vertreter der polnischen Kohlenkonvention in Warschau mit dem Minister über die 10prozentige Erhöhung des Inlandspreises und die angekündigte 40prozentige Erhöhung der bisher viel zu niedrig bezahlten Eisenbahndienstkohle. Das Ergebnis der Verhandlung war folgendes: die ganze 10prozentige Erhöhung wird zunächst rückgängig gemacht. Jedoch soll die Frage einer evtl. späteren Erhöhung von einer speziellen Kommission beraten werden. Auch die Erhöhung der Kohlenpreise für die Eisenbahn soll vorläufig nicht in Kraft treten. Ueber diese Frage soll die Kohlenkonvention mit dem Verkehrsminister (in Polen wurde dieser Tage ein „Verkehrsministerium“ gebildet, das Eisenbahn und Post sowie die Bautätigkeit für beide Institutionen umfaßt), verhandeln. Gleichzeitig mit den Verhandlungen über die Kohlenpreise soll die Frage einer Eisenbahntarifierhöhung ihre Lösung finden. Zurzeit ist auch eine Regierungskommission mit Erhebungen über die Selbstkosten der Kohlenruben beschäftigt. Von den Ergebnissen dieser Kommission wird es abhängen, ob eine weitere Kohlenpreiserhöhung überhaupt zur Erörterung gelangen wird.

Dem Vernehmen nach wird voraussichtlich die polnische Kohlenkonvention die Kohlenpreise für Danzig, Oesterreich und Ungarn erhöhen, und zwar um zirka 10 bis 15 Prozent. Für Grobtkohle, die beim Export am begehrtesten ist, soll die Preiserhöhung stärker sein, als für die anderen Sorten. In Oesterreich verfolgt man diese Absicht mit Besorgnis, da man sowieso schon die polnisch-oberschlesischen Kohlenpreise für zu hoch hält und von einem Monopol der obererschlesischen Firmen spricht. Im Zusammenhang damit ist in Oesterreich der Plan aufgetaucht, ein Kohlenhandelsmonopol des Staates einzuführen, d. h. eine

staatliche Stelle zwischen die ausländischen Kohlenlieferanten und inländischen Kohlenhändler einzuschieben, um eine Kohlenversorgung Oesterreichs aus anderen Revieren zu billigeren Preisen zu gewährleisten. Die „Neue Freie Presse“, die von diesem Plan meldet, hält jedoch diese Absicht nicht für glücklich und glaubt auch auf anderem Wege eine Einfuhr billigerer Kohle nach Oesterreich ermöglichen zu können.

Polens Kampf um die Quote im Eisenpakt.

Die Produktionsleistung der polnischen Eisenhütten in den ersten sieben Monaten d. J. ergibt sich aus einer Tabelle über die seitens des Eisensyndikates erfolgten Zuteilungen von Inlandsbestellungen an die zum Syndikat gehörigen Hütten in den Monaten Januar—Juli d. J. Der Export ist dem Syndikat nicht unterworfen. Die Gesamtleistung der einzelnen Hütten für das Inland in Tonnen betrug ohne Rücksicht auf die Produktionsgegenstände (nicht mitgerechnet Eisenbahnmateriale) also nur Stab- und Bandeisen, Halberzeugnisse, Universaleisen, Formeisen, Grob- und Feibleche: für Bismarck- und Halbhütte 39 800 t, Königs- und Laurahütte 19 900 t, Friedenshütte 17 500, Martahütte 14 100, Huta Bankowa 10 000, Baildonhütte 9 100, Hütte Silesia 3800. Die Hütten der Modrzewer Werke (Milowice, Staszic und Katarzyna 3500), Ostrowiec 1800, Czenstochauer Hütte 940. Hütten der Sosnowitzer Gesellschaft in Sosnowice und Zawiercie 280 (diese Zahl ist so gering wegen des späten Beitritts der Gesellschaft).

Die Verteilung der einzelnen Produkte auf die verschiedenen Hütten ist die folgende: für Stab- und Bandeisen: Bismarck- und Halbhütte 16 675, Königs- und Laurahütte 10 780, Martahütte 8600, Baildonhütte 7330, Huta Bankowa 6710, Hütten Milowice, Staszic und Katarzyna 2470, Hütte Ostrowiec 1495, Hütte Czenstochau 875, Hütte Kratau 680, Friedenshütte 615, Hütten Sosnowice und Zawiercie 155, alle Hütten des Eisensyndikats insgesamt 56 425, für Halberzeugnisse: Bismarck- und Halbhütte 14 955, Königs- und Laurahütte 5983, Friedenshütte 470, Martahütte 370, Huta Bankowa 250 und Hütten Sosnowice und Zawiercie 130, alle Hütten des Eisensyndikats insgesamt 22 158, Universaleisen: Friedenshütte 335, Ostrowiec 25, Hütten Sosnowice und Zawiercie 5, alle Hütten insgesamt 365, für Formeisen: Friedenshütte 8650, Martahütte 5190, Königs- und Laurahütte 1495, Hütte Ostrowiec 370, Baildonhütte 250, Huta Bankowa 145, Hütte Czenstochau 65, alle Hütten insgesamt 16 165, für Grobbleche: Friedenshütte 1935, Bismarck- und Halbhütte 1770, Königs- und Laurahütte 1005, Huta Bankowa 345, Baildonhütte 85, Hütten Sosnowice und Zawiercie 5, alle Hütten insgesamt 5145, für Feibleche: Bismarck- und Halbhütte 6450, Friedenshütte 5460, Hütte Silesia 3800, Huta Bankowa 2620, Baildonhütte 1510, Hütten Milowice, Staszic und Katarzyna 1060, Königs- und Laurahütte 640, Hütten Sosnowice und Zawiercie 15, alle Hütten insgesamt 21 555.

Außerdem wurden zugeteilt normalspurige Eisenbahnschienen 30 695 t, Verbindungsstücke 10 610, Grubenschienen 2915, Teile von Eisenbahnwagen 3955 t. Von den verteilten Schienenbestellungen entfielen auf Königshütte 10 390, Friedenshütte 9635, Hütte Czenstochau 5885 und Huta Bankowa 4785.

Die Gesamtleistung der dem Syndikat angehörigen Hütten betrug also für Walzzeugnisse (nicht gerechnet Halbprodukte und Teile von Eisenbahnwagen) auf Grund einheimischer Bestellungen in dem Zeitraum von Januar bis Juli d. J. insgesamt 143 875 t, während die erzeugte Menge in der gleichen Zeit des Vorjahres 264 143 betrug. Demnach ist die Erzeugung der Eisenhütten infolge des Handelskrieges mit Deutschland auf 54,4% gesunken.

Das Syndikat der polnischen Eisenhütten hat mit der tschechischen Eisenindustrie ein Abkommen geschlossen, das am 26. September in Prag unterzeichnet wurde. Dieses Abkommen ist das Ergebnis längerer Verhandlungen und verpflichtet die polnischen Hütten, sich vom tschechischen Markte und die tschechischen Hütten sich vom polnischen Territorium fernzuhalten. Dieses Abkommen gilt bis zum 31. März 1927. Im Zusammenhang damit wurde auch die Frage der Bildung eines Süd-Ost-Europäischen Eisenkartells erörtert, das ein Gegenstück zu dem westeuropäischen Eisenpakt bilden würde. Doch ist diese Frage bisher nicht erledigt.

Auf die 8%ige Lohnerhöhung für die Grubenarbeiter folgte am 30. September der Schiedsspruch, der für die Arbeiter der Eisenhütten eine 4prozentige, für die Zinkhütten eine 6prozentige bringt. Damit ist auch für die Hüttenindustrie der Stand der Selbstkosten erhöht worden. Ebenso würde eine etwaige Erhöhung der Kohlenpreise stark verteuern auf den Betrieb der Eisenindustrie wirken. Die Hütten sind bekanntlich die größten Kohlenverbraucher. Die 10prozentige Kohlenpreiserhöhung wurde bekanntlich zurückgezogen, sodaß diese Gefahr vorläufig vermieden ist, und eine Erhöhung der Eisenpreise vorläufig noch nicht aktuell ist. Allerdings kann man der Ansicht sein, daß die Preise des Eisensyndikats (nur für das Inland) zu hoch sind, da sie, augenblicklich wenigstens, eine Auslandskonkurrenz nicht aushalten können. Die Konkurrenz der Tschechoslowakei ist infolge des mit diesem Staate geschlossenen Abkommens ausgeschaltet. Ein Staat, mit dem noch kein Abkommen geschlossen wurde, ist jedoch Oesterreich. Seit einiger Zeit erscheint nun auf dem polnischen Eisenmarkt ausländisches Walzeisen (Stabeisen, Schwarzebleche, verzinkte Bleche), hauptsächlich österreichischer Herkunft (Alpine Montangesellschaft). Die polnischen Eisenzölle betragen 33%, jedoch sind die Inlandspreise des Eisensyndikats so hoch, daß das österreichische Material franko Vetrowice um etwa 15% billiger ist, als das Syndikatseisen. Dieses Material wird besonders von denjenigen Händlern aufgenommen, die nicht berechtigt sind, Eisen direkt vom Syndikat bezw. von den Eisenhütten zu erwerben. Man sieht in dieser Konkurrenz eine Kampfmaßnahme des westeuropäischen Stahlkartells, das einen Druck auf die polnische Eisenindustrie in der Richtung auf Anschluß an das westeuropäische Eisenkartell ausüben will.

Um dieses Vorgehen der österreichischen Eisenindustrie, die ja mit der Alpen Montangesellschaft identisch ist, zu verstehen, muß berücksichtigt werden, daß 56% der Aktien dieser Gesellschaft seit einigen Monaten in den Händen des großen Stahltrusts des Ruhrgebietes liegen, während die restlichen 44% einer französischen Gruppe gehören, die durch die Niederösterreichische Escompte Bank die Kontrolle ausübt. Demnach ist die Alpine Montangesellschaft vollständig in den Händen der Mächte des westlichen Eisenkartells und aus diesem Grunde gehen die Bestrebungen der österreichischen Eisenindustrie mit denen des westlichen Eisenkartells konform.

Es hat den Anschein, als ob die Verhandlungen des westlichen Eisenkartells mit der Tschechoslowakei bereits weiter fortgeschritten wären, als die mit der polnischen Eisenindustrie. Was Polen anbetrifft, so liegt das Hauptinteresse in der Richtung auf eine Einigung mit Deutschland. Die übrigen Absatzgebiete der polnischen Eisenindustrie liegen derartig weit entfernt von den westeuropäischen Zentren, daß hier der Vorprung bezüglich der kürzeren Transportwege entscheidend ist. Bei den Lieferungen nach Lettland und den anderen Baltischen Staaten einerseits, nach Rumänien und Jugoslawien andererseits, kann eine französisch-belgische und auch westdeutsche Konkurrenz nicht in Frage kommen. Großes Interesse besteht hingegen für die Lieferung nach Deutschland. Der Ausfall dieser Lieferungen hat seit Ausbruch des Weltkrieges Abfall und Produktion der ober-schlesischen Eisenhütten um mehr als die Hälfte, in einzelnen Artikeln bis zu einem Fünftel reduziert. Hier wird viel auf den Handelsvertrag und seine Gestaltung ankommen. Bekanntlich halten in der Eisenindustrie wie in anderen Industrien die Produzenten die Inlandspreise auf einer gewissen Höhe, um beim Export konkurrenzfähiger zu sein. Die Eisenpreise im Inlande werden durch die vergrößerte Arbeiterzahl und deren Kaufkraft für die Gesamtbilanz der inneren Volkswirtschaft ausgeglichen. In Polen, Deutschland und der Tschechoslowakei haben die Eisenpreise, die für das Inland gelten, gegenwärtig ungefähr die gleiche Höhe. Der Export findet zu billigeren Preisen statt. Nun hat auch Deutschland ein Interesse daran, daß Polen nicht mit seinen Exportpreisen die deutschen Inlandspreise allzu sehr unterbietet, ebenso wenig aber ist für Polen eine deutsche Eiseneinfuhr zu den üblichen Exportpreisen erwünscht. Der Zollschutz ist allerdings geeignet, das ausländische Eisen zu verteuern, ein weit solideres Mittel aber zur Regelung der Absatzverhältnisse und des Exportes ist ein Vertrag. So wird wohl im Zusammenhang mit den Handelsvertragsverhandlungen auch eine Art deutsch-polnischer Eisenpakt zustande kommen. Bekanntlich stehen sämtliche Hauptwerke der

osterschlesischen Eisenindustrie mit alleiniger Ausnahme der Königs- und Laurahütte unter deutschem Kapitaleinfluß, zum Teil unter dem der Vereinigten Stahlwerke in Essen (Bismarckhütte, Kattowitzer A.-G.), zum Teil unter dem des westerschlesischen Eisentruffs (Friedenshütte, Baildonhütte). Der deutsche Einfluß reicht sogar bis nach Czestochau und nach Krafau. Es ist nun anzunehmen, daß infolge dieser deutschen Finanzeinflüsse auch eine dauernd ablehnende Haltung der polnischen Eisenindustrie gegenüber dem westlichen Kartell nicht zu erwarten ist. Selbstverständlich wird es das Bestreben der polnischen Eisenhütten sein, den Anschluß unter möglichst günstigen Bedingungen zu vollziehen. Die bloße Bildung des westlichen Kartells bedeutet an sich noch keine ernste Bedrohung der Konkurrenzfähigkeit, denn das Rohstoffkartell hat die Weltmarktpreise um 1 Pfa. pro Tonne erhöht. Davon hat Polen indirekten Nutzen, denn es kann seinerseits gleichfalls die Preise aufbessern.

Verhandlungen über eine Verlängerung des Syndikates der polnischen Eisenhütten, das nur für den Inlandsabsatz gilt, auf weitere fünf Jahre sollen am 12. Oktober beginnen. Der gegenwärtige Syndikatsvertrag läuft bis zum 1. Juli 1927. Die Verlängerung ist bestimmt zu erwarten, da man allgemein mit den Ergebnissen der Syndikatsverwaltung zufrieden ist. Auch die Bildung eines Syndikats für Draht und Nägel steht bevor. Zurzeit herrscht in diesem Produktionszweig eine große Ungleichheit in den Bedingungen, die weder der Industrie noch dem Handel Nutzen bringt. Eine andere Aufgabe, an der man zurzeit in der polnischen Eisenindustrie arbeitet, ist die Organisation der Rohstoffversorgung der Hütten, also der Beschaffung von Alteisenerzenergen usw. Es ist noch nicht entschieden, ob der Sitz dieser Zentrale in Warschau oder Kattowitz sein wird. Im Falle Warschau gewählt wird, so wird doch in Kattowitz eine gleichberechtigte Filiale gegründet werden. Der Zweck ist die Vereinigung der Rohstoffversorgung in einer Hand.

Zurzeit herrscht in der obererschlesischen Hüttenindustrie weiter eine gewisse Bewegung, die sowohl von Inlandsaufträgen, wie auch von Exportaufträgen herührt. Das Eisenbahnministerium hat sieben neue Aufträge auf 17 000 t Schienen erteilt und in den nächsten Tagen sollen Bestellungen von 4000 bis 5000 t Alzefforen erfolgen. Die Friedenshütte hat außerdem große Schienenaufträge aus Deutschland in Höhe von 30 000 t erhalten. Daran wird das Schienenwalzwerk der Friedenshütte bis Mai 1927 zu tun haben. Die Friedenshütte ist auch beschäftigt, sich Fabriken der weiterverarbeitenden Industrie in Polen anzugliedern, um den Absatz für ihre Halbfabrikate zu sichern. Zu diesem Zweck wurden Beziehungen mit den Westkonzernen angeknüpft. Auf diese Weise erhält die Friedenshütte Absatzmärkte in Rumänien für die Industrie- und die in Jugoslawien in „Cilli“. In Polen stehen unter dem Einfluß der Friedenshütte die Maschinen- und Waggonfabrik Cieloniewski in Krafau, das Ferrum-Werk in Kattowitz-Boguszyń und die Metallfabriken von Olusz und Wollrom in Kongreßpolen.

Die Königs- und Laurahütte ist nun „nativisiert“ und die einzige Eisenhütte ohne deutsches Kapital. Nach einer Mitteilung der „Vereinigte Königs- und Laurahütte A. G.“ in Berlin ist die Abtrennung vollständig vollzogen und die drei Hütten der Gesellschaft: Königs- und Laurahütte und Eintrachthütte, sowie die vier Steinkohlengruben, die Erzgruben, die Kalk- und Dolomitbrüche, sowie der landwirtschaftliche Besitz bilden einen eigenen Betrieb „Gornoslaskie Zjednoczone Huty Krolewska i Laura Sp. Akc.“ mit getrennter Rechnung von der Berliner Gesellschaft seit 1. Januar 1926. Den Vorstand bilden als Präsident der frühere Handelsminister Riebron, als Oberhüttendirektor Friedrich Bernhardt, und als Oberhandelsdirektor Jerzy Haase.

Bei der Bismarckhütte ist eine Reorganisation der Betriebe im Gange, die durch Direktor Kallenbron durchgeführt wird. Die Ergebnisse sind bisher günstig. Namentlich in dem Feinblechwalzwerk, in dem Röhrenwerk, wurde die Arbeitsleistung, durch die Beseitigung verschiedener Organisationsfehler um 70% erhöht, in einigen Fällen sogar um 150%. Außerdem wurde auch die Kokerie, das Martinwerk und die Hochofenabteilung reorganisiert. Durch wissenschaftliche Organisation der Arbeit wurde die Leistung um 80% erhöht.

Die obererschlesischen Eisenhütten erzeugten im Monat August 25 000 t Roheisen (im Juli 20 000), 49 000 t Gußstahl (46 000), 36 000 t Walzzeugnisse (33 000). Damit ist im allgemeinen der Monatsdurchschnitt des Jahres 1925 überschritten. Die Ausfuhrkonjunktur war ziemlich günstig, besonders im Zweig der Stahlröhren. In der Röhrenfabrikation arbeiten die polnischen Werke mit niedrigen Erzeugungssätzen als das Ausland. Bisher ist von den polnischen Hütten nur die Bismarckhütte Mitglied des europäischen Röhrensyndikates mit dem Sitz in Düsseldorf. Die Ausfuhr von Eisen und Stahl aller Art betrug im August 1926 2554 t im Werte von 417 000 Goldzloty. Dies bedeutet eine starke Mehrausfuhr gegenüber dem Monat Juli in dem nur 1106 t zu 183 000 Goldzloty exportiert wurden. Der August zeigt also ein Anwachsen um mehr als das Doppelte. Sehr stark aber steht die Eisenausfuhr noch hinter der ersten Hälfte des Jahres 1925, als es noch keinen Zollkrieg mit Deutschland gab, zurück, denn damals betrug sie monatlich 6823 t im Werte von 1 857 000 Goldzloty. Auch die Stahlblechausfuhr ist im August gestiegen, sie betrug 2343 t im Werte von 707 000 Goldzloty. (Gegen 1988 t im Werte von 505 000 Goldzloty im Juli.) Hier ist der Rückgang gegen 1926 nicht so stark, denn in der ersten Hälfte 1925 betrug die durchschnittliche Ausfuhr von Blechen 3174 t im Werte von 1 079 000. Neben der Eisenausfuhr stand eine Eiseneinfuhr, die besonders für Röhren beachtliche Zahlen zeigte. Es handelt sich hier um Petroleumbohreröhrchen, die vielfach aus der Tschechoslowakei bezogen wurden. Bei den Röhren ist der durchschnittliche Wert einer exportierten Tonne gegenüber dem Vorjahr stark gesunken, nämlich von 635 Goldzloty in der ersten Hälfte 1925 auf 367 Goldzloty im August 1926. Die Ursache in der Wertverringering ist einerseits der Fall des Zlotys, andererseits die Konkurrenz aus den Auslandsmärkten, nicht nur seitens ausländischer Hütten, sondern auch von den polnischen Hütten untereinander. Die gleiche Erscheinung einer starken Wertverringering des Exportes ist auch in vielen anderen Exportzweigen Polens zu beobachten. Diese Erscheinung geht soweit, daß man vielfach von einem Ausverkauf Polens spricht.

Die Zinkindustrie Polens 1925 und bis August 1926.

Produktionssteigerung im Jahre 1925. — Das Zinkgesetz. — Harriman und Giesche.

Die polnische Zinkindustrie hat im Jahre 1925 einen ziemlich bedeutenden Aufschwung gegenüber dem Vorjahre und überhaupt gegenüber den Jahren seit der Abtretung Polnisch-Oberschlesiens genommen. Eine Uebersicht über diejenigen Zinkgruben und Zinkhütten, die bei der Teilung Oberschlesiens an Polen kamen, enthält der Aufsatz im Juniheft der „Oberschlesischen Wirtschaft“ (unter „Wirtschaftsberichte“). Dort sind auch die statistischen Ziffern, aber zum Teil nur bis 1923 bzw. 1924 gegeben. Das Jahr 1925 bedeutet indessen eine bedeutende Produktionssteigerung der polnischen Zinkindustrie. Man sieht dies schon an der gesteigerten Förderung der Zinkerze. Die Förderung von Galmei betrug im Jahre 1925 72 417 To., die Förderung an Zinkblende 246 564. Im Jahre 1924 betrug die Galmeiförderung nur 48 037, die Zinkblendeförderung 188 775 To. Insgesamt wurden also 318 982 To. Zinkerze im Jahre 1925 gefördert, gegen 236 812 im Vorjahre. Außer den auf eigenem Gebiet gewonnenen Erzen wurden von der obererschlesischen Zinkindustrie auch Zinkerze, und zwar vorwiegend Galmei aus Kongreßpolen und Galizien verwendet. Diese Erze werden von der Bergwerks-Gesellschaft „Zakłady Franco-Rosyjskiego Tow. Górniczego Sp. Akc.“ sowie von der „Tow. Akc. Kopalen i Zakładów Hutniczych Sosnowieckich“ gewonnen. Die beiden größten Galmeigruben liegen in der Gegend von Bolesław. Die Produktion dieser nichtobererschlesischen polnischen Gruben betrug 1925 54 993 (1924: 37 982). In Galizien befinden sich Zinkhüttenwerke, die der Giesche Sp. Akc. gehören in Trzebinia. Die dort arbeitende Firma heißt: „Giesche Sp. Akc. Trzebinskie Zakłady Hutnicze“. Die Werke befinden sich seit 1916 im Besitze Giesches. Sie werden mit Erzen, vorwiegend mit Zinkblende aus der Bleischarleygrube, die gleichfalls Giesche gehört, versehen. Die Gesamtmenge der geförderten oder aus dem übrigen Polen bezogenen und in den polnischen Zinkhütten verarbeiteten

Zinkerze betrug also 1925 373 974 To. gegen 274 794 im Vorjahre. Das bedeutet eine Steigerung um 73 Prozent. Jedoch bleibt die Erzeerwertung noch stark hinter den Ziffern des Jahres 1913 zurück, wo die in Frage kommenden Güten insgesamt 527 226 To. verschiedene Zinkerze verwerteten. Davon entfielen auf das heutige polnisch-Oberschlesien 412 975, auf Kongreßpolen und Galizien 114 251. Der prozentuelle Zinkgehalt der polnisch-Oberschlesischen Erze beträgt bei Zinkblende im Naturzustande 12 bis 15 Prozent, nach Bearbeitung des Erzes durch Röstung ungefähr 40 Prozent, für Galmei im Naturzustande 9—11 Prozent, für Galmeischlamm und das Produkt der Erzwäsche 25—28 Prozent. Die kongreßpolnischen und galizischen Erze, vorwiegend Galmei, hatten einen Zinkgehalt von 25—28 Prozent. Sie waren besonders deshalb hoch zu bewerten, weil sie verhältnismäßig von Eisen frei waren.

Es ist bekannt, daß an Stelle der Verarbeitung von Galmei in immer stärkerem Grade die Verwertung der Zinkblende getreten ist, die zwangsweise als Nebenprodukt die Schwefelsäure ergibt. Das durch Rösten gewonnene Zinkmaterial ist bekanntlich nicht rein, sondern enthält einen hohen Prozentsatz von Blei. Daher muß das sogenannte Rohzink raffiniert werden, und von dem Bleizusatz befreit werden. Erst dadurch wird es auch walzbar. Die polnisch-Oberschlesischen Zinkhöfen besaßen im Jahre 1925 64 einstöckige Zinköfen mit 3960 Muffeln und 198 mehrstöckige Öfen mit 26 424 Muffeln. Von diesen waren in den einstöckigen Öfen 2796 Muffeln und in den mehrstöckigen 19 786 Muffeln tätig. Die Produktion an Rohzink betrug im Jahre 1925 in polnisch-Oberschlesien 98 151 To. (1924: 77 669), in Kongreßpolen und Klempolen 16 274 (13 368), insgesamt also 114 425 (91 037). Im Vergleich zur Weltproduktion betrug die Produktion Polens im Jahre 1925 19,22 Prozent (1924: 9,06 Prozent). Damit ist Polen seit 1913 in seinem Anteil an der Weltproduktion stark zurückgetreten, damals betrug sein Anteil 19,21 Prozent. Die Ursache dieses Rücktritts liegt vor allen Dingen in der starken Steigerung der Zinkproduktion in den Vereinigten Staaten.

Die polnische Zinkindustrie verfügt über 5 Walzwerke, in denen ein Teil der Produktion zu Zinkblech verarbeitet wurde. Diese Walzwerke verarbeiteten 1925 28 719 To. Rohzink zu 27 478 To. Zinkblech (1924: 26 305 und 25 449). Die Zinkblecherzeugung in polnisch-Oberschlesien betrug 1925 3,42 Prozent der Zinkproduktion. Ein Rückgang war zu verzeichnen in der Zinkstaubproduktion, die nur 2928 To. betrug, gegen 4074 im Vorjahre. Auch Radmium wurde nur in Höhe von 3555 To. hergestellt (1924: 10 258).

Ueber die noch im polnischen Boden ruhenden Vorräte an Zink herrschen verschiedene Ansichten. Um mit den Vorräten zu sparen, wird bekanntlich schon jetzt ein Teil der verwendeten Zinkerze aus dem Auslande eingeführt, 1925 waren es 36 349 To. (1924: 49 920). Nach Ansicht eines Fachmannes, des Generaldirektors Ciszewski von der Hohenlohe A.-G. in Hohenlohehütte kann man unmöglich über diesen Punkt genaue Angaben machen. Die Zinkerze legen weder in polnisch-Oberschlesien noch im übrigen Polen in zusammenhängenden Lagern, wie die Kohle in Flözen, sondern in einzelnen größeren oder kleineren Nestern. Aus diesem Grunde sind auch oberflächliche Schätzungen schwierig. Indessen nimmt Generaldirektor Ciszewski an, daß mit Rücksicht auf die bisherigen Ergebnisse der Zinkerzförderung und die besonders noch im Beuthener Gebiet uneröffneten Zinkfelder, die polnisch-Oberschlesische Zinkindustrie noch längere Zeit den Hauptteil ihres Erzbedarfes aus eigenen Gruben wird decken können. Auch in Kongreßpolen in der Gegend von Boleslaw kann man das Vorhandensein noch reicher Vorräte von Zink annehmen.

Neben der Produktion von Zink ist eines der wichtigsten Nebenprodukte die Schwefelsäure. Diese muß hergestellt werden, um die Bildung des für alles pflanzliche Leben vernichtenden Zinkoxyds zu vermeiden. Der Absatz dieses Produktes macht von jeder Schwierigkeiten. Mit der vermehrten Heranziehung der Zinkblende ist auch die

Produktion der Schwefelsäure gestiegen, denn bei der Galmeiverarbeitung ist ihre Herstellung nicht erforderlich. An Zinkblende wurden 1925 geröstet 258 122 (1924: 194 336), dabei wurden produziert 214 799 To. Schwefelsäure (150 698). Diese Schwefelsäureproduktion ist allerdings noch nicht so hoch wie die des Jahres 1913, in dem 255 589 hergestellt wurden.

Die Lage der polnischen metallverarbeitenden Industrie.

Die Lage der polnischen metallverarbeitenden Industrie hat im zweiten Halbjahr d. J. eine gewisse Entspannung erfahren. In erster Linie hat auf die Entspannung die Konjunktur auf dem Weltmarkte, ferner auch die gesteigerte Kohlenausfuhr Polens nach dem Auslande eingewirkt. Die Steigerung der polnischen Kohlenausfuhr nach dem Auslande stellte naturgemäß größere Anforderungen an die Staatsbahnen und veranlaßte das Verkehrsministerium, den polnischen Waggon- und Lokomotivfabriken größere Aufträge auf rollendes Material zu erteilen. Dadurch ist die Beschäftigung dieser Werke eine befriedigendere geworden. Der günstigere Beschäftigungsgrad der Lokomotiv- und Waggonbauwerke zog eine Steigerung des Bedarfs an Gußeisen- und Walzwerkserzeugnissen nach sich und befestigte die Geschäftslage der Gießereien und Walzwerke.

Günstiger gestaltet sich ebenfalls die Lage der landwirtschaftlichen Maschinenindustrie. Trotz der vorhandenen Vorräte aus der Zeit der Inflation waren die Unternehmen nicht in der Lage, den im Herbst eingetretenen Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen voll zu decken. Infolge des Mangels an Betriebskapital, das durch die letzte Plötz-Inflation aufgezehrt worden ist, und der teuren polnischen Kredite war es nicht möglich, die tatsächlich günstige Herbstkonjunktur in einer wünschenswerten Weise voll auszunutzen. Es stellte sich heraus, daß die großen Lager an landwirtschaftlichen Maschinen, von denen stets bisher die Rede gewesen ist, selbst bei größeren Werken wie Cegielski in Posen nicht so erheblich waren.

In einer ähnlichen Lage befanden sich die Eisengießereien des Radomer Bezirkes, welche Eisen- und emaillierte Gefäße erzeugen. Auch sie konnten infolge des durch die Plötz-Inflation aufgezehrten Betriebskapitals, die Konjunktur nicht in entsprechender Weise ausnützen. Die Gießereien sind übrigens auch weiterhin voll beschäftigt und die Absatzlage ist eine durchweg befriedigende.

Verstärkt hat sich dagegen die Lage der polnischen Maschinenbau-Industrie, welche noch immer über allzu niedrige Einfuhrzollsätze klagt, die der ausländischen Konkurrenz, besonders der tschechischen, deutschen und englischen einen Wettbewerb auf dem polnischen Markte ermöglichen. Auch bewegen die von der ausländischen Konkurrenz eingeräumten günstigeren Kreditbedingungen sehr oft die polnischen Käufer zur Bevorzugung der ausländischen Maschinen trotz der zuweilen nachgewiesenen geringeren Qualität.

Auf die günstigere Lage der einzelnen Zweige der polnischen metallverarbeitenden Industrie hat auch die Tätigkeit des zu Jahresbeginn gegründeten polnischen Exportverbandes der metallverarbeitenden Industrie einen nicht unwesentlichen Einfluß ausgeübt. Der Exportverband umfaßt fast die gesamte metallverarbeitende Industrie Polens und hat eine erfolgreiche, von der Regierung unterstützte Aktion zur Förderung des Exportes der Erzeugnisse der polnischen metallverarbeitenden Industrie entfaltet. Durch den Erlaß der Umsatzsteuer für exportierte Metall-erzeugnisse und die von der Regierung angeordnete Rückzahlung der Einfuhrzölle des für diese Erzeugnisse verwendeten Roheisens, Eisens und Stahls, sind für verschiedene Zweige der polnischen metallverarbeitenden Industrie Konjunkturmöglichkeiten auf dem Weltmarkte geschaffen worden.

Zusammenfassend kann die Lage der polnischen metallverarbeitenden Industrie mit Ausnahme weniger Zweige allgemein als eine günstigere bezeichnet werden. Es ist jedoch eine rationelle Reorganisation mit umfangreichen Investitionen erforderlich, um eine gewisse Stabilität in der Lage der polnischen metallverarbeitenden Industrie herbeizuführen. Da Kapitalien zu angemessenen Zinsen im In-

lande nicht zur Verfügung stehen und ausländisches Kapital kaum Neigung zeigen dürfte, die polnische metallverarbeitende Industrie finanziell zu unterstützen, scheint man vorberhand die Verbilligung der polnischen Produktion durch eine Verlängerung des Arbeitstages erreichen zu wollen. Anstrengungen nach dieser Richtung hin werden von den Verbänden unternommen, ob und mit welchem Erfolg bleibt abzuwarten.

Regierungsaufträge für die polnischen Lokomotiv- und Waggonbau-Werke.

Die im Zusammenhange mit dem englischen Bergarbeiterstreik stehende zunehmende Betriebstätigkeit der polnischen Staatsbahnen hat auch eine gewisse Belebung in die Betriebe der polnischen Lokomotiv- und Waggonbauwerke hereingetragen. Das polnische Verkehrsministerium, welches bis Mai d. J. mit Auftragserteilungen an die Lokomotiv- und Waggonbauwerke gänzlich zurückgehalten hat, sah sich genötigt, unter dem Einfluß der günstigeren Konjunktur in der Kohlenindustrie den Lokomotiv- und Waggonbauwerkstätten größere Aufträge, vorwiegend auf Lieferung von Güterzug-Lokomotiven und Güterwagen zu erteilen, so daß die polnischen Lokomotiv- und Waggonbauwerkstätten für einen längeren Zeitraum befriedigend beschäftigt sind. Den Ostrowiezer Waggonwerken ist seitens des Verkehrsministeriums ein Auftrag auf Lieferung von 520 Güterwagen, der Fa. Wilpopp, Rau & Löwenstein in Warschau auf Lieferung von 400, der Fa. Zieleniewicz auf Lieferung von 250 und der Fa. „Waggon“ in Ostrowa auf Lieferung von 450 Güterwagen erteilt worden. Des weiteren hat das Verkehrsministerium der Fa. Wilpopp, Rau & Löwenstein in Warschau die Lieferung von 45 Personenwagen 1., 2. und 3. Klasse und der Fa. Zieleniewicz in Krakau die Lieferung von 25 Personenwagen 3. Klasse in Auftrag gegeben.

Die Lokomotivwerke „Parowóz“, Warschau und Cegielski, Posen, desgleichen auch die Chrzanower Lokomotivfabriken in Chrzanow, Galizien, bauen gegenwärtig schwere Güterzug-Lokomotiven. Auch sind von dem letzteren Werk schmalspurige Lokomotiven für Ostoberschlesien geliefert worden. Ein Export der polnischen Lokomotiv- und Waggonbauwerke findet, trotzdem die Produktionsmöglichkeiten dieser Werke den Bedarf der polnischen Staatsbahnen bedeutend übersteigen, nicht statt, da die polnischen Lokomotiven und Waggonen sich erheblich teurer als ausländische stellen und die Werke daher nicht wettbewerbsfähig sind. Das Chrzanower Werk hat letzthin gewisse Reserveteile für Lokomotiven für die griechischen Staatsbahnen geliefert.

Die Lage der polnischen Papierindustrie im Jahre 1925/26.

Wenn auch die polnische Papierindustrie infolge der scharfen Wirtschaftskrise im zweiten Halbjahr 1925 nicht die im Programm vorgesehenen Produktionsziffern erreichte, so konnte sie dennoch auf eine Produktionszunahme von 37 000 Tonnen im Jahre 1925 im Vergleich zum Vorjahre zurückblicken. Die scharfe Wirtschaftskrise hat, wie aus nachstehender Aufstellung der Produktionsziffern der 14 Verbandsfabriken für die einzelnen Monate hervorgeht, ab Oktober v. Jz. eine Einschränkung der Produktion nach sich gezogen. Im gleichen Maße sank naturgemäß auch die Einfuhr ausländischer Papiere. Die polnische Papierindustrie hat auch gegenwärtig weiter mit Absatzstörungen zu kämpfen und zahlreiche Werke mußten stillgelegt werden. Die Produktionsmöglichkeiten der polnischen Papierfabriken sind durch die nachstehend erwähnten Produktionszahlen nicht erschöpft. Die Entwicklungsmöglichkeiten sind äußerst günstige, da billige Rohstoffe reichlich zur Verfügung stehen und die Aufnahmefähigkeit des polnischen Marktes sich von Jahr zu Jahr steigert und ihren Höhepunkt noch nicht erreicht hat. Zu einer vorwiegenden Exportindustrie wird sich die polnische Papierindustrie in den nächsten Jahrzehnten nicht entwickeln können, da die Produktionssteigerung der Industrie mit dem zunehmenden Bedarf des Landes nicht Schritt hält. Von der Gesamtproduktion von 85 340 Tonnen entfallen auf die Verbandsfabriken 70 760 Tonnen, auf die staatliche Papierfabrik in Mokotow 2580 Tonnen und auf die übrigen außerhalb des Verbandes stehenden 6 Fabriken 12 000 Tonnen.

Produktion der Verbandsfabriken in den einzelnen Monaten des Jahres 1925:

Januar	5 540 Tonnen
Februar	5 110 "
März	6 090 "
April	6 090 "
Mai	5 680 "
Juni	6 060 "
Juli	6 930 "
August	6 430 "
September	7 110 "
Oktober	5 900 "
November	5 100 "
Dezember	4 720 "

zusammen: 70 760 Tonnen

Auch die Produktion in den ersten 4 Monaten dieses Jahres blieb hinter der der betreffenden Monate des Vorjahres zurück.

Produktion der Verbandsfabriken in den ersten 4 Monaten des Jahres 1926:

Januar	4 810 Tonnen
Februar	5 020 "
März	5 900 "
April	5 750 "

Im gleichen Maße sank auch der Papierimport aus dem Auslande. Die mißliche Lage läßt mit einem Produktionsrückgang für das laufende Jahr im allgemeinen rechnen.

Der Papierimport im Jahre 1925 bewegte sich auf der Höhe des Vorjahres.

Einfuhr:

Januar	4 010 Tonnen
Februar	2 470 "
März	3 070 "
April	2 580 "
Mai	3 170 "
Juni	3 570 "
Juli	3 790 "
August	3 010 "
September	1 740 "
Oktober	1 450 "
November	1 320 "
Dezember	950 "

insgesamt: 31 130 Tonnen

Er hätte jedoch nach den Einfuhrzahlen für die ersten neun Monate zu urteilen, eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren müssen, wenn nicht die allgemeine Krise und die dadurch hervorgerufene Einschränkung des Imports in den letzten Monaten des Jahres 1925 einsetzten wären. Zur Einfuhr gelangten an erster Stelle Pappe aus Deutschland, Desterreich und Finnland, sodann Rotationspapier vorwiegend aus Deutschland in einem Gesamtquantum von 57 953 Quintals, ferner Druck- und Schreibpapiere mit einer Beimischung von Holzmasse und holzfreies Papier. Auch die Papierausfuhr Polens im Jahre 1925 ist im Vergleich zum Vorjahre unverändert geblieben.

Ausfuhr:

Januar	400 Tonnen
Februar	690 "
März	530 "
April	660 "
Mai	560 "
Juni	580 "
Juli	590 "
August	260 "
September	180 "
Oktober	320 "
November	360 "
Dezember	220 "

zusammen: 5 350 Tonnen

Es wurden 6 857 Quintal Pappen nach den Balkanländern, 2 271 Quintal Zigarettenpapier nach Rumänien, der Türkei und Rußland und 6 770 Quintal Patronkraftpapier, das von der Papierfabrik in Stahlhammer erzeugt wird, nach Deutschland und England ausgeführt.

Das Bielitz-Bialaer Industrie-Revier im Zeichen der Konjunktur.

Günstiger Stand der Textilindustrie. Hochkonjunktur in der Guteindustrie. Volle Beschäftigung der Metall- und Maschinenindustrie.

Bielitz-Biala, Mitte Oktober.

Dr. F. S. Die allmähliche Konsolidierung der ökonomischen Lage Polens hat auch zu einer Besserung der Verhältnisse im Bielitz-Bialaer Industriegebiet geführt. Das relativ gute Endergebnis, das die Kaufkraft des Landes gestärkt hat, die Stabilisierung der Währung und die Fortdauer des englischen Streiks haben eine anhaltende Absatzbelegung in den mannigfaltigen Industriezweigen von Bielitz-Biala hervorgerufen, dem, hart an der Grenze von Ostoberschlesien gelegen, die Früchte der beispiellosen Konjunktur im ostoberschlesischen Montanrevier zugute kommen.

Die Bielitz-Bialaer Textilindustrie, welche in den Jahren 1924 und 1925 eine schwere Krise durchlebte, befindet sich gegenwärtig auf dem Wege zur Besserung. Gerade die zwei letzten Jahre waren überaus schwer, da die Konsumfähigkeit des inländischen Marktes einerseits infolge der forcierten Vorratsreduzierungen nach Einführung des Plots, andererseits infolge der durch den Übergang von Papier- zur Goldwährung bedingten Sanierungskrise fast gänzlich erschöpft war. Zudem hatten noch namhafte und bedeutende Bielitzer Textilfirmen im Herbst 1924 mit der Wiener Wollhandels-A.-G. ungünstige Lieferungsverträge in Wolle auf lange Sicht unter sehr ungünstigen Bedingungen abgeschlossen. Durch dieses Abkommen verteuerte sich das Bielitzer Textilfabrikat ganz bedeutend und machte die Konkurrenzfähigkeit im In- und Auslande unmöglich.

Die diesjährige Winteraison, die bereits abgeschlossen ist, war verhältnismäßig günstig. Allerdings muß gleich eingangs erwähnt werden, daß die Produktion für die Winteraison sich in sehr bescheidenen Grenzen hielt, da einerseits noch große Lagerbestände aus der vorjährigen Kampagne zurückgeblieben waren, die abgesetzt werden mußten, andererseits die Kapitalknappheit eine Erzeugung auf Vorrat nicht zuließ. In den meisten Unternehmungen setzten die Arbeiten für das Wintergeschäft erst Mitte Juni ein. Es gelang tatsächlich, die aus den Vorjahren zurückgebliebenen Wintervorräte im In- und Auslande abzugeben, wodurch die einzelnen Unternehmungen Geld hereinbekamen und ihre finanzielle Leistungsfähigkeit stärkten, wenn auch diese Waren größtenteils ohne Gewinn abgestoßen werden mußten. Der durchschnittliche Verkaufspreis für vorjährige Winterware hielt sich zwischen 13–18 fr. für Kammgarnstoffe. Dagegen konnte die diesjährige Produktion zu einem bedeutend besseren Preise abgesetzt werden und zwar wurde Winterkammgarn zu einem Preise von 17 bis 17½ fr. verkauft. Gegenüber den Vorjahren hat das Auslandsgehalt ganz bedeutend an Umfang zugenommen. Allerdings mußten alle Anstrengungen in Qualität- und Preisfestsetzung gemacht werden, um der benachbarten tschechischen Konkurrenz gegenüber gewachsen zu sein. Der Exportpreis stellte sich von 12–16 fr. je nach Güte und Qualität der Ware, überdies mußten den ausländischen Abnehmern langfristige Kredite, oft bis sechs Monate, eingeräumt werden, während die Zielgewährung im Inlandsgehalt über drei Monate nicht hinausging.

Seit ca. sechs Wochen ist mit der Erzeugung für die nächste Sommeraison begonnen worden, für die bereits auch Auslandsaufträge aus Dänemark, Schweden, Holland, den baltischen Staaten und aus Österreich und Ungarn vorliegen. In der letzten Zeit hat sogar die Tschechoslowakei der Bielitz-Bialaer Textilindustrie Aufträge erteilt. Aus den Balkanländern konnte man namentlich von Südbanien, Bulgarien und Griechenland einen größeren Bestellungseingang buchen. Einigen größeren Unternehmungen ist es gelungen, aus Ägypten, China und Südamerika reichliche Bestellungen für die Sommeraison zu erhalten. Nach dem bisherigen Bestellungseingang kann im allgemeinen angenommen werden, daß die Textilausfuhr sich im Sommer ungefähr auf dem im Winter erreichten Niveau erhalten wird.

Erzeugt werden hauptsächlich, wie in den früheren Jahren, Kammgarnstoffe und Modewaren, hauptsächlich Herrenstoffe. Weniger Damenmodewaren, die noch immer das Hauptgebiet der Lodzer Industrie darstellt. Der Beschäftigungsgrad hat sich bedeutend gebessert, wenn er auch

noch immer keineswegs als normal anzusprechen ist. Die Mehrzahl der Betriebe hat eine 60%ige Friedenskapazität erreicht. Insbesondere zeigt sich die Besserung darin, daß wieder festere Grundlagen für die geschäftliche Disposition bestehen und die Industriefirmen immer mehr zu Zielverlängerungen in der Kreditgewährung an die Bestellerfirmen übergehen. Den als zahlunssfähig bekannten Inlandskunden wird wieder die Vorkriegskondition von 90 Tagen gewährt. Die Kreditbedingungen für das Ausland gestalten sich verschieden; dem ehemals neutralen Auslande werden 30tägige, den Nachfolgestaaten der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie 4–6monatliche Konditionen eingeräumt. Im Ueberseeverkehr und Orientgeschäft ist die Deckung durch Konossement und Wechsel vorherrschend.

Was die Rohstoffversorgung betrifft, so wird gegenwärtig ein Teil des Bedarfes im Inlande gedeckt (in Czestochau, Lodz, Lublin), da infolge der günstigen Lage am Wollmarkt und der starken Beschäftigung der Spinnereien im Auslande wenig Günstigkeit besteht, längere Kredite zu gewähren.

In der letzten Zeit werden von der Bielitzer Textilindustrie Anstrengungen in der Richtung gemacht, ein Bielitzer Textilindikat zum Zwecke der Organisation des Exportes nach Nordamerika zu gründen. Bis jetzt sind diesem Projekte ungefähr 20 kleinere und mittlere Firmen beigetreten, welche sich mit der Absicht tragen, bereits für die nächste Saison mit der Erzeugung von Wollwaren zu beginnen, die der amerikanischen Geschmacksrichtung angepaßt werden sollen. Dagegen stehen die größeren Unternehmungen der Idee eines Exportindikats sehr kühl gegenüber, da sie sich selbst die Absatzgebiete im Auslande suchen und bereits aus der Vorkriegszeit her noch Geschäftsbeziehungen mit Amerika unterhalten. Viele große Bielitzer Textilfabriken haben überdies in der letzten Zeit in den größeren Provinzstädten Polens Fabrikniederlassungen zwecks Detailverkauf ihrer Erzeugnisse eingerichtet.

Die Guteindustrie steht gegenwärtig im Zeichen einer Hochkonjunktur und arbeitet teilweise in Doppel- und Ueberstunden, um den Inlandsbedarf befriedigen zu können. Die Friedenskapazität ist voll erreicht. Die Firma Gebrüder Deutlich, die eine Hanf-, Flach-, Gute- und Wigoonesbinnerei, eine Leinen- und Juteweberei sowie eine Bindfaden- und Seilerwarenfabrik und eine mechanische Treibriemen- und Schlauchweberei unterhält, arbeitet in den meisten Betriebszweigen mit zwei Schichten und exportiert Hanf und Bindfaden nach dem Ausland (vorwiegend Griechenland), während die Union A.-G., die ausschließlich auf die Jutefabrikation eingestellt ist, den Auslandsexport, der in der Regel nur als Ausflucht und notwendiges Übel zur Deckung der Regie bei schlechter Inlandskonjunktur angesehen wird, vollkommen eingestellt hat und sich ganz auf den Inlandsabatz orientiert. Dabei kommt dieser Industrie die gegenwärtige Plotsstabilisierung besonders zugute, weil die wichtigsten Abnehmerkreise dieser Industrie, das sind Mühlen, Zucker- und Zementfabriken, ihre Erzeugnisse vorwiegend auf Plotsbasis kalkulieren und daher den Sackankauf nur in Plots tätigen können. Die gegenwärtige Hochkonjunktur ist überdies noch durch ein anderes äußeres Moment bedingt: der letztes eingetretene iähe Sturz der Rohjutepreise auf dem Weltmarkt ermöglicht eine derart billige Herstellung von neuen Säcken, daß der Altsackhandel, der der Guteindustrie in der Regel eine unlautere Konkurrenz bereitet, gegenwärtig so gut wie ganz ausgeschaltet erscheint; augenblicklich besteht fast gar keine Preisdifferenz zwischen einem neuen und alten Sack, ja letzterer ist bisweilen noch teurer als neue Ware. Die Bielitz-Bialaer Guteindustrie klagt über die disziplinlose Konkurrenz der Czestochauer Schwerindustrie, die die Ware, obwohl gerade gegenwärtig völlig unbegründet, bisweilen tief unter dem Selbstkostenpreis abstößt, um neue Abnehmer zu gewinnen. Alle Versuche zur Gründung eines polnischen Jutekartells sind bisher an dem Widerstand der Czestochauer Guteindustrie, die auf die wilde Konkurrenz scheinbar nicht verzichten will, gescheitert.

In der Metallindustrie ist im Zusammenhang mit dem Konjunkturaufschwung in Ostoberschlesien eine nicht unerhebliche Belegung eingetreten. Während die Metallwarenfabriken bisher vorwiegend auf staatliche Lieferungen angewiesen waren, die nur ein mühseliges Fort-

kommen ermöglichten und vielfach große Verluste brachten — der Staat ist ein fäumiger Zahler und schlecht überdies nur auf Blotgrundlage ab — tritt seit einiger Zeit die ost-obererschlesische Kohlenindustrie als großer Abnehmer für Erzeugnisse der Wieliger Metallindustrie auf. Die obererschlesischen Werke haben während der vielen Jahre des steten Niederganges des Kohlegeschäftes und des chronischen Geldmangels selbst die notwendigen Investitionen zur Aufrechterhaltung der Produktionsfähigkeit nicht vornehmen können; die nach dem Ausbruch des englischen Streiks hereingebrochene Konjunktur traf so die obererschlesischen Kohlenindustriellen völlig unvorbereitet für eine erhöhte Leistungsfähigkeit an. Um nun die Ergiebigkeit der Produktion auf ein entsprechendes Niveau zu bringen, mußten rasch die allerdringendsten Investitionen vorgenommen werden. Ein großer Teil dieser Arbeiten wurde der Wielig-Bialaer Metallindustrie übergeben, die nun so seit Monaten mit Aufträgen für Grubenbunde und Eisenkonstruktionen reichlich versehen ist, wodurch das Geschäft mit dem Staate ganz in den Hintergrund gedrängt wurde. Die Gründung des allpolnischen Eisenhütteninstituts hat einerseits durch die Beseitigung des Preischaos und der wilden Konkurrenz im Eisenhandel eine günstige Wirkung auf die Metallindustrie ausübt, indem eine solide und beständige Kalkulation im Rohstoffeinkauf ermöglicht wurde. Andererseits ist aber die Metallindustrie dadurch benachteiligt, daß einige Hütten eigene weiterverarbeitende Eisenindustrien besitzen und das Rohmaterial unter dem Titel des Eigenbedarfes zu einem viel niedrigeren Preis zuerteilt erhalten als die anderen Eisenindustrien. Dieser Zustand beeinträchtigt bisweilen die Konkurrenzfähigkeit der Wielig-Bialaer Metallindustrie sehr empfindlich.

Die Maschinenindustrie hat ebenfalls eine bedeutende Besserung zu verzeichnen, die jedoch, was die in Wielig-Biala so hoch entwickelte Textilmaschinenherzeugung anbelangt, mit der Belebung der allgemeinen Konjunktur in Polen infolge des englischen Streiks in gar keinem Zusammenhang steht, da das Ziland als Abnehmer für Textilmaschinen nach wie vor so gut wie gänzlich ausscheidet. Obwohl die Lodzer, Bialostoker und Wielig-Bialaer Textilindustrie in letzter Zeit einen Konjunkturaufschwung erfahren haben und trotzdem Wielig-Biala mit seiner Textilmaschinenfabrikation (Webstühle und Spinnereimaschinen) allein in Polen, also konkurrenzlos, dasteht, muß sich dieser Industriezweig mangels der inländischen Aufnahmefähigkeit sein Absatzgebiet vornehmlich im Auslande suchen. Daran ändert nichts die Tatsache, daß die polnische Textilindustrie seit dem Jahre 1914 noch nicht die geringsten Investitionen vorgenommen hat, wiewohl vorübergehend Konjunkturen und bisweilen Hochkonjunkturen an die Leistungsfähigkeit der Textilmaschinen hohe Anforderungen gestellt haben. Dies führt davon her, daß selbst in den besten Zeiten mit kaum 50–60% der Friedenskapazität gearbeitet wird, so daß das Ausschleiden von unbrauchbaren Maschinen noch nicht unbedingt zu neuen Anschaffungen zwingt: selbst wenn eine Modernisierung und Aufrüstung des Maschinenparkes zu einer unabweislichen Forderung werden sollte, so ist die polnische Textilindustrie infolge der ewigen Kapitalnot nicht in der Lage, zu Investitionen zu schreiten. Die Wielig-Bialaer Textilmaschinenindustrie hat in rechtzeitiger Erkenntnis dieser Entwicklung bald nach Kriegsende die früheren Beziehungen mit dem Auslande und insbesondere mit den Nachbarländern wieder angeknüpft und immer weiter ausgebaut, so daß sie die bisherigen Krisenstürme in der Wirtschaft Polens verhältnismäßig am leichtesten überwinden konnte. Um mit der Auslandskonkurrenz gleichen Schritt halten zu können, hält die Wielig-Bialaer Textilmaschinenindustrie die Exportpreise recht niedrig. Die verhältnismäßig geringen Produktionskosten als Folge des niedrigen Blotstandes bei kaum merklicher Verteuerung des Lebensstandards bahnen diesem Industriezweig, der einen traditionellen klavollen Namen in allen fünf Erdteilen genießt, den Weg bis nach Süd- und Nordamerika, Australien, Japan usw. Die Textilmaschinenindustrie arbeitet fast mit voller Friedenskapazität und ist auf dem besten Wege, diese noch zu überschreiten.

Der polnische Außenhandel im Monat August.

schießt mit einem Ausfuhrüberschuß von 36 423 000 Goldzloty ab. Der Ueberschuß ist trotz der durch den englischen Bergarbeiterstreik stark gesteigerten Kohlenausfuhr und der dadurch hervorgerufenen allgemeinen Steigerung des Ausfuhrwertes um 8 Millionen Goldzloty im Vergleich zum Monat Juli um 18 434 000 Goldzloty zurückgegangen. Es bestätigt sich die an dieser Stelle wiederholt ausgesprochene Ansicht, daß sich die Drosselung der Einfuhr Polens für die Dauer nicht aufrecht erhalten lassen wird. Der Goldwert des Augustimports übersteigt den des Vormonats um 27 Millionen Goldzloty und hat erstmalig nach der Reglementierung der polnischen Einfuhr diese Höhe erreicht.

Die Ausfuhr repräsentiert laut den Angaben der „Wiadomości Statystyczne“ (Mitteilungen des Statistischen Hauptamtes in Warschau) einen Wert von 225 200 000 Papier- oder 128 557 000 Goldzloty, der ein Einfuhrwert von 161 398 000 Papierzloty oder 92 134 000 Goldzloty gegenübersteht.

Sowohl dem Quantum als auch dem Werte nach steht die Ausfuhr von Kohlen und anderem Heizmaterial mit 85 770 000 Zloty an erster Stelle. Es folgte die Lebensmittel- und Getreideausfuhr mit 46 344 000 Zloty. An dritter Stelle steht die Ausfuhr von Holz und Holzmaterialien mit 31 522 000 Zloty. Sowohl die Holz- wie auch die Lebensmittelausfuhr haben im August im Verhältnis zum Vormonat eine Einbuße um 5 bzw. 8 Millionen Zloty erfahren. Zum ersten Male seit längerer Zeit hat die Ausfuhr von Textilwaren eine Zunahme um 2 Millionen Zloty im Vergleich zum Vormonat aufzuweisen. Die Ausfuhr von Metallen und Metallerezeugnissen hat ebenfalls eine Steigerung um 7 Millionen Zloty im Vergleich zum Vormonat erfahren. Davon entfällt auf die gesteigerte Zinfussfuhr eine Zunahme von 4 Millionen, auf die Bleiausfuhr von 1 300 000 Zloty.

Auf der Einfuhrseite fällt die Steigerung der Einfuhr von Textilrohstoffen entscheidend in das Gewicht und ist bestimmend für die Summe der Gesamteinfuhr. Im Zusammenhang mit der im August eingetretenen Belebung der Textilindustrie erfuhr die Rohstoffeinfuhr eine Zunahme um 12 Millionen Zloty, wovon allein auf die Baumwolleneinfuhr eine Zunahme von 7 Millionen Zloty entfällt, auf Wolle von 3 Millionen Zloty, Zute 1 700 000 Zloty. Ueberhaupt weist der polnische Import im Maße der Belebung der polnischen Industrie und der Zunahme der Kaufkraft der Bevölkerung eine Tendenz zur Steigerung auf.

Die polnische halboffizielle Fachzeitschrift „Przemysł i Handel“ weist darauf hin, daß der Höhepunkt der Zunahme des Imports im Monat August noch nicht erreicht worden ist. Wenn auch die Einfuhrhöhe der ersten Monate des Jahres 1925 nicht erreicht werden wird, da die Getreidernte lediglich auszufallen ist und eine Belastung der Importseite des Außenhandels durch Getreideeinfuhren aus dem Auslande ähnlich wie im ersten Halbjahr 1925 nicht zu befürchten ist, so ist dennoch mit einem Wachsen der Einfuhrwerte bei gleichbleibenden oder zurückgehenden Ausfuhrwerten zu rechnen, wodurch sehr leicht eine Passivität der Handelsbilanz nach sich gezogen werden kann. Man tröstet sich damit, daß es polnischerseits gelingen wird, den unweigerlichen Rückgang der Kohlenausfuhr nach Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks durch die Steigerung der Ausfuhr von Fertigfabrikaten kompensieren zu können, doch ist diese Hoffnung nach den Erfahrungen durchaus nicht begründet.

Einfuhr nach Polen:

Gesamtwert	92 134 000 Goldzloty
Lebensmittel	12 133 000 "
Tierische Produkte	7 567 000 "
Holz und Holzmaterialien	360 000 "
Pflanzen und Pflanzenteile	719 000 "
Baumaterialien	1 110 000 "
Eisen-, Blei- und Zinkerze	5 446 000 "
darunter Eisenerze	1 071 000 "
Zinkerze	3 027 000 "
Glas und Glaswaren	241 000 "
Brennstoffe, Asphalt und Rohöl	432 000 "
Gummielastikum	808 000 "
Chemische anorganische Materialien und Präparate	2 596 000 "
Organische chemische Materialien und Präparate	5 814 000 "

Farben, Farbstoffe und Lacke	876 000	Goldschloty
Verschiedene chemische Präparate	633 000	"
Metalle und Metallerzeugnisse	4 644 000	"
Maschinen und Apparate	5 202 000	"
Apparate, Leitungen u. a. elektrotechnisches Material	3 023 000	"
Verkehrsmittel	1 636 000	"
Papier und Papierwaren	2 674 000	"
Textilmaterialien und Erzeugnisse	36 692 000	"
Darunter Baumwolle	17 062 000	"
Wolle	6 156 000	"
Tute und Tuteabfälle	1 803 000	"
Konfektion	1 447 000	"
Galanteriewaren	824 000	"

Ausfuhr aus Polen:

Insgesamt	128 557 000	"
Lebensmittel	26 170 000	"
darunter Weizen	1 867 000	"
Roggen	3 985 000	"
Gerste	1 770 000	"
Zucker	2 173 000	"
Fleisch, frisch und gesalzen	1 952 000	"
Eier	7 047 000	"
Lebende Tiere	4 877 000	"
Tierische Produkte	1 158 000	"
Holz und Holzwaren	17 994 000	"
darunter Holz für Papierfabriken	3 727 000	"
Grubenholz	1 416 000	"
Langholz und Klöße	1 900 000	"
Schnittmaterial	7 925 000	"
Telegraphensäulen	321 000	"
Eisenbahnschwellen	840 000	"
Pflanzen und Pflanzenteile	1 613 000	"
Baumaterialien und keramische Erzeugnisse	258 000	"
Eisenerze	204 000	"
Glas und Glaswaren	221 000	"
Brennstoffe, Rohöl, Asphalt u. ähnliche	48 962 000	"
darunter Kohle	38 332 000	"
Gummielastikum	11 000	"
Anorganische und chemische Materialien und Präparate	1 326 000	"
Organische chemische Materialien und Präparate	644 000	"
Farben, Farbstoffe und Lacke	190 000	"
Verschiedene chemische Präparate	300 000	"
Metalle und Metallerzeugnisse	14 632 000	"
Maschinen und Apparate	405 000	"
Papier und Papierwaren	436 000	"
Textilmaterialien und Erzeugnisse	8 417 000	"
darunter Baumwollgewebe	2 802 000	"
Wollgarne	1 818 000	"
Wollgewebe	1 151 000	"
Konfektion	354 000	"
Galanteriewaren	78 000	"

Die Konjunkturlage im Ostrau-Karwiner-Montan-Revier.

Weiterer Aufschwung im Kohlenbergbau, mäßige Produktions- und Absatzentwicklung in der Eisenindustrie.

Ostrau-Karwin, Mitte Oktober.

Dr. F. S. Die Besserung im Ostrau-Karwiner Montanrevier hat im Monat September weitere Fortschritte gemacht. Dank der Aufhebung der Kohlenexportsteuer und der Ermäßigung der Bahntarife ist die Exportkonjunktur auch in Ostrau eingetreten. Sowohl der Inlandsabsatz als auch die Ausfuhr weisen eine starke Zunahme auf. Sogar in Koks und in Eisen ist der Tiefpunkt der Depression überwunden. Die Besserung der Kohlenausfuhr geht nicht auf Rechnung der alten Märkte, sondern auf Konto der durch den englischen Streik berührten Absatzgebiete Norddeutschland, England, Italien und Skandinavien. In der Eisenindustrie ist der Geschäftsgang normaler geworden, was in erster Reihe der Saison zuzuschreiben ist.

Die September-Produktion des Ostrau-Karwiner Steinkohlenreviers weist gegen die Förderung im Monat August eine Steigerung um 81.997 t, d. i. 8.88% der Förderung vom August auf und beträgt 1.005.019 t gegen

923.022 t im August 1925. Die Koksproduktion beläuft sich im Berichtsmonate einschließlich Eisenwerk Trybnitz und Witkow auf 141.757 t gegen 149.546 t im August 1926, d. i. ein Rückgang um 7.789 t oder 5.21% der Augustproduktion. — Die Bricketterzeugung bei der Karolinenzeche und der Koksanstalt Dreifaltigkeit beträgt 11.330 t gegen 9.200 t im August 1926. Von der Gesamtförderung an Kohle bezw. Koks entfallen (in Tonnen) auf Berg- und Hüttenwerksgesellschaft: Kohlenförderung 329.250, Kokszerzeugung 49.123, Witkower Steinkohlengruben 181.100 bezw. 33.344, Ferdinands-Nordbahngruben 121.200 bezw. 23.200; Steinkohlenbergbau Orlau-Lagz 136.100 bezw. 14.300, Varisch-Mönnichsche Gruben 132.250 bezw. 8.585, Johann Wilczekische Gruben 54.590 bezw. 5.800, Ostrau-Karwiner Montangesellschaft 27.530, Staatliche Bergdirektion Poruba 14.919 bezw. 7.405 und Zvierzinajche Gewerkschaft 8.080. Die Lagerbestände betrugen am Ende des Monats September 64.655 t Kohle und 233.526 t Koks gegen 80.861 t Kohle bezw. 237.978 t Koks im August 1926. — Der Arbeiterstand betrug im Berichtsmonat bei den Grubenbetrieben 36.816, bei den Koksanstalten 4.166, das ist eine Steigerung bei den Grubenbetrieben um 1.60%, bei den Koksanstalten um 0.92% gegen den Monat August. Die hohe Kohlenproduktion im Monate September erklärt sich größtenteils aus der stärkeren Nachfrage aus Deutschland und England. Infolge des englischen Kohlenstreiks gelangen nunmehr auch Kohlen zur Ausfuhr nach England über Deutschland. Es wurden daher vor allem für Steinkohle nach den tschechoslowakisch-deutschen Ubergangsstationen ermäßigte Frachttarife eingeführt. Die Verwaltung der tschechoslowakischen Staatsbahn hat mit Wirksamkeit vom 15. September auf Widerruf, längstens bis Ende dieses Jahres, Ermäßigungen für Steinkohle festgesetzt, die nach Deutschland exportiert werden sollen. Um die Kohlentransporte für die tschechoslowakischen Staatsbahnen einerseits und den billigen Elbeweg über Bodenbach (Umschlaghafen Rosawitz) zu gewinnen, werden für den Export von Steinkohlen und Steinkohlenbriketts des Ausnahmetarifs 1b über Deutschland hinaus (nach England) folgende ganz erhebliche Frachtermäßigungen im Kartierungsweg Rosawitz-Hafen (bei Bodenbach) 722 h, von Krušan 732 h, von Schönbrunn-Witkowitz 700 h, von Jama Prokof 722, von Karwin 732, von Mährisch-Odrau-Oderfurt 700 h, von Mittelschau 722 h, per 100 Kilogramm festgesetzt. Zu diesen Frachttarifen ist noch ein Zuschlag von 50 h per 100 kg für den Umschlag in Rosawitz hinzuzurechnen. Bedingung ist: die Sendungen müssen über Deutschland hinaus per Elbe aufgegeben werden. Weiter wird eine Frachtermäßigung für Kohle und Kohlenstaub bei Beförderung von Dolni Kounice nach Oderberg (Frachttar 444 h), Teichen (602 h), Mittelwalde (413 h), Bodenbach (602 h) und Sussig (591 h) bewilligt. Einer großen Reihe von Kohlenwerken war es gelungen, langfristige Kohlenlieferungsverträge mit England abzuschließen. Die Verträge laufen teilweise bis in das nächste Frühjahr und sichern den Werken den Absatz großer Kohlenmengen. Auf diese Art wird die England-Konjunktur der Ostrauer Kohlenindustrie auch nach Beendigung des englischen Streiks noch andauern. Die meisten Halden, die schon gänzlich abgeschrieben waren, sind nun bei den meisten Werken gänzlich abverkauft, was naturgemäß, da der ganze Verkauf buchmäßig Reingewinn darstellt, von starkem Einfluß auf das Geschäftsergebnis sein kann. Auch der Versand nach Italien nahm im September weiter zu. Dagegen ist der Export nach Österreich und Ungarn etwas zurückgegangen. Infolge der lebhaften Auslandsnachfrage nach tschechischer Kohle ist aber eine ganz fühlbare Verknappung an Kohlenwaggons eingetreten, die, wie zu befürchten steht, in den nächsten Wochen noch schärfere Formen annehmen wird. Erfahrungsgemäß herrscht in der Herbstsaison ohnehin ein sehr lebhaftes Transportgeschäft infolge der Getreide-, Obst- und Kartoffeltransporte und insbesondere im Zusammenhange mit der Rübenfälschung. Neuer tritt noch dazu, daß die Waggons auf weite Strecken nach Hamburg und Italien rollen und es immerhin einige Zeit braucht, bis diese Wagen, die in normalen Zeiten nur über kürzere Strecken verwendet werden, wieder zurückrollen. Die Eisenbahnverwaltung hat alle Maßnahmen getroffen, um dem Waggommangel so gut als möglich zu steuern. Zunächst wurden alle ins Ausland, insbesondere nach Polen, verliehenen Waggons zurückgerufen, weiter wurden die zur alljährigen Revision in den Wagenwerkstätten zu stellenden Waggons so rasch wie möglich dem Verkehr übergeben, weiter wurden den Stationen Wei-

junger erteilt, für das schnellste Entladen und Wiederbeladen der Wagen ohne nachteilige Leerläufe und Aufenthaltliche Sorge zu tragen. Auch werden hohe Bonifikationen für die Ueberhaltung von zu entladenden Waggons auf Industrieeisenbahnen usw. festgelegt werden, um das Revirement zu beschleunigen. Nach einer Mitteilung der tschechoslowakischen Eisenbahnverwaltung sind insgesamt 31.000 tschechoslowakische Eisenbahnwagen mit Kohle im Auslande. Alle diese Transporte gehen auf Rechnung des Kohlenexportes, welcher ungeahnte Dimensionen annimmt. Infolge der durch den englischen Kohlenarbeiterausstand erhöhten Ausfuhrmöglichkeit ist die Wagenanforderung besonders für fremde Waggons bedeutend gestiegen. Gegenüber rund 1400 Waggons, die vor dem englischen Ausstand vom Revier täglich angefordert wurden, beträgt die tägliche Wagenanforderung jetzt rund 2000 Waggons, doch ist diese Anforderung an manchen Tagen bis auf 2400 Waggons gestiegen. Der Kohlenabfuhr hat sich so weit gebessert, daß in Ostau nicht nur in der ganzen Woche, sondern auch an Sonn- und Feiertagen gearbeitet wird. In den letzten Tagen sind neue Bergarbeiter bei den Schächten angeworben worden. So sind beim Ragnat-Schachte in Marienberg 80 Bergleute und bei den Nordbagnaruben gegen 400 Leute aufgenommen worden, die sich auf die einzelnen Betriebe verteilen. In diesen Betrieben wird mit ungekürzten Schichten gearbeitet, um die Bestellungen zeitgerecht effektuierten zu können. Die in den letzten Tagen eingetretene Erhöhung der ostböhmerischen Kohle um 10% bedeutet für den Absatz der Ostrauer Kohle gleichfalls eine bedeutende Erleichterung der Situation. Die oberösterreichische Kohle war, besonders nach der Preisseite hin, eine große Konkurrenz. Die Preiserhöhung gibt dem Ostrauer Reviere die Möglichkeit, den Preiskampf zu seinen Gunsten zu ändern und so den Absatz am heimischen Markte auf Kosten der Einfuhr oberösterreichischer Kohle zu heben.

In der Eisenindustrie hat der Monat September keine nennenswerte Veränderung gebracht. Das Geschäft vom Laager hat sich mit Rücksicht auf die Saison günstiger entwickelt, im Exportgeschäft ist der Auftragseingang noch immer schwach. Von Bedeutung für das weitere Schicksal der tschechischen Eisenindustrie wird jedenfalls der Beitritt der Tschechoslowakei zum internationalen Eisenkartell sein. Als eine Vorstufe in dieser Richtung ist die in letzter Zeit zustandegekommene Verständigung zwischen der polnischen und tschechischen Eisenindustrie zu werten. Durch dieses Abkommen haben sich die beiden Industrien gegenseitig zum Schutze des heimischen Absatzmarktes verpflichtet. Tschechoslowakisches Eisen wird also nicht nach Polen ausgeführt und polnisches Eisen nicht in die Tschechoslowakei verkauft werden. Die Verständigung bezieht sich auf sämtliche Eisenerzeugnisse. Speziellen Wünschen der Abnehmer ist dadurch Rechnung getragen worden, daß der Bezug von bestimmten Fabrikaten freigegeben wird. In der nächsten Zeit sollen Verhandlungen in der Richtung der Regelung des Absatzes auf den Auslandsmärkten stattfinden. Bekanntlich wurde in der letzten Zeit in den beiden Ländern gemeinsamen Absatzgebieten, insbesondere am Balkan, ein heftiger Konkurrenzkampf mit tieferabgesetzten Eisenpreisen geführt. In den letzten drei Monaten konnte die polnische Eisenindustrie sich in den südosteuropäischen Ländern dauernde Absatzmärkte verschaffen, welche ihr die Möglichkeit geben, der tschechischen Eisenindustrie die Hälfte ihres bisherigen Bestandes abzunehmen. Die polnischen Wirtschaftskreise stehen daher einer Verständigung in dieser Frage, die eine Regelung des Absatzverhältnisses in den beiden Industrien gemeinsamen Gebieten bezweckt, mißtrauisch gegenüber. Die andauernden Zusammenschlußbewegungen der großen Industrieländer werden jedenfalls ohne die Einbeziehung der tschechischen Eisenindustrie nicht gut möglich sein.

Was die Produktion und den Beschäftigungsgrad der Ostau-Karwiner Eisenindustrie im Monate September betrifft, so läßt sich ein Rückgang der Beschäftigung feststellen. Im Eisenwerke der Berg- und Hüttenwerksgesellschaft in Trzaniez arbeiteten die Walzwerke sehr eingeschränkt. Das mittlere Walzwerk arbeitete mangels Absatz nur eine Woche und eine Feinstrecke nur zwei Wochen im Monate. Die Hochöfen erzeugten so eingeschränkt wie im Vormonate. Es waren nur die drei kleineren Hochöfen in Betrieb, deren Gang noch zeitweise gedämpft wurde. Ein großer Teil der Erzeugung blieb auf Vorrat, der schon eine enorme Höhe erreicht hat. Der schwache Absatz im Inlande nahm noch ab infolge der vorgeschrittenen Bauzeit und

der Ervort stagnierte infolge der niedrigen Weltmarktpreise. Das Drahtwerke dieser Gesellschaft in Oberberg-Budlau war dagegen sehr gut beschäftigt und arbeitete in fast allen Abteilungen voll, da der Absatz ins Ausland ein zufriedenstellender war. Beim Eisenwerke Karlsbütte gingen auch in diesem Monate bedeutende überseische Bestellungen ein, so daß das Feinblechwalzwerk gegen Ende des Monats mit seiner Leistungsfähigkeit erzeugte. Auch die übrigen Abteilungen waren bis auf das Grobblechwalzwerk, welches eine Woche feierte, sehr gut beschäftigt. Die Beschäftigung des Eisenwerkes der Witkowiaker Berg- und Hüttenwerksgesellschaft in Freistadt hat sich vorübergehend etwas gebessert. Die Aluminium- und Metallwarenfabrik in Zablau war auch in diesem Monate nur sehr schwach beschäftigt und arbeitete fast im ganzen Betrieb nur 24 Stunden die Woche. Die Feilenfabrik der St. Egidier- und Stahlindustrie-Gesellschaft in Friedek mußte wegen Arbeitsmangels einige Arbeiter entlassen. Ähnlich wie in der Eisenindustrie waren die Verhältnisse im Maschinenbau, wo fast alle Fabriken Arbeiter entlassen mußten. Die Witkowiaker Eisenwerke waren der Jahreszeit und der allgemeinen Lage in der Eisenindustrie entsprechend, eher etwas schwächer beschäftigt. Namentlich die weiterverarbeitenden Betriebe, wie Kesselbau, Brückenbau usw. verzeichnen eine Verminderung der Aufträge, so daß teilweise sogar Arbeiterentlassungen vorausgenommen werden mußten. In den letzten Monaten haben die Eisenwerke Witkowitz bekanntlich Arbeits- und Lieferungsverträge aus Sowjetrußland erhalten, die sich auf 54 Millionen Kronen belaufen, und zwar die vollständige Einrichtung für ein Röhrenwalzwerk im Süden Rußlands um den Betrag von 25 Millionen Kronen, Kessel für die Schaturer Elektrostation um 20 Millionen Kronen, Röhren für die russische Rauhthainindustrie um 7 Millionen Kronen und Kesselmaterial um 2 Millionen Kronen. Außerdem verhandelt die Sowjetrepublik mit dem Eisenwerk wegen weiterer Lieferungen in Höhe mehrerer Millionen.

Die Entwicklung des russischen Steinkohlenbergbaues.

Aus den jetzt vorliegenden amtlichen statistischen Angaben für die letzten Jahre läßt sich entnehmen, daß die Steinkohlenförderung Rußlands von 1921 bis 1925 ganz enorme Fortschritte gemacht hat. Die Gesamtförderung ist von 9.62 Mill. t im Jahre 1921/22 auf 16.47 Mill. t im Jahre 1924/25 gestiegen; sie beträgt demnach ziemlich genau die Hälfte der durchschnittlichen Förderung vor dem Kriege.

Betrachtet man indessen die einzelnen Angaben, so fällt es auf, daß diese enorme Steigerung in den letzten Jahren eigentlich voll und ganz auf das Konto des Donezbeckens kommt, welches seinen prozentualen Anteil an der Gesamtförderung von 69.1 Prozent auf 75.6 Prozent erhöht hat und heute 187.3 Prozent des Jahres 1921/22 fördert. Da der Anteil des Donezbeckens vor dem Kriege etwa 86 Prozent betrug, so zeigt sich daraus schon deutlich, daß die ganze Entwicklung wieder dem wirtschaftlichen Gleichgewicht der Vorkriegszeit zustrebt. Hierin prägt sich eine auch sonst deutliche Tendenz aus, und es verlohnt sich, an Hand der neuen Statistik, ihr etwas genauer nachzugehen.

Zunächst das Donezbecken; es fällt auf, daß die größte Steigerung der Förderung auf das Jahr 1923/24 entfällt, später aber eine solche nur in ganz geringem Maße zu bemerken ist. Dabei muß festgestellt werden, daß in den letzten beiden Jahren die Steinkohlenförderung um 0.5 Mill. t zugenommen hat, während die Anthrazitförderung um 0.2 Mill. t zurückgegangen ist. Das ist auch bezeichnend; vor dem Kriege betrug der prozentuale Anteil der Anthrazitförderung 18.5 Prozent und es wurde stets als Mißstand empfunden, daß die Förderung sich so intensiv auf die feineren, sehr reichen Vorräte von Steinkohle konzentrierte. Es konnte daher als Erfolg der planmäßigen Wirtschaft gebucht werden, daß der Anthrazitanteil 1923/24 auf 28.7 % stieg. Nun ist er wieder auf 26.1% gefallen, so daß die an sich günstige Entwicklung der letzten Jahre zum Stillstand gekommen zu sein scheint. Auch hierin ist demnach ein Wiedereinklinken in alte Bahnen zu spüren. Nicht ungünstig erscheint dagegen die Tatsache, daß demgegenüber die Zahl der Arbeiter im letzten Jahre abgenommen hat, während die Zahl der Hauer prozentual gestiegen ist. Die Arbeitsleistung ist demnach zweifellos gestiegen und ähnliches läßt

sich auch aus den übrigen wichtigen Gebieten berichten. Nebenbei hat eine gewaltige Konzentrierung des Betriebes auf einige leistungsfähige Gruben, unter Auflösung kleiner Bergwerke eingeleitet.

Von den anderen wichtigen Steinkohlenbezirken zeigt eigentlich nur der Ural eine schwach steigende Tendenz; aber hier sind es nur die Steinkohlen von Kiselovsk, die sich in aufsteigender Entwicklung befinden. Die Anthrazit- und Braunkohlenreviere weisen eher einen Rückgang auf.

Einen starken Rückgang beobachtet man in dem Moskauer Braunkohlenggebiet, dessen Förderung von 779 Taus. t im Jahre 1922/23 auf 554 Taus. t 1924/25 gesunken ist.

Die Gewinnung im Kusnezker Becken ist in all' den Jahren fast stationär geblieben, d. h. sie ist in vier Jahren von 930 Taus. t auf 1010 Taus. t heraufgegangen. Prozentual bedeutet das einen Rückgang von 9,7% auf 6,2% der Gesamtförderung.

Sast um das Doppelte ist die Förderung des Irkutsker Beckens zurückgegangen, während die Bezirke des fernen Ostens einen kleinen Aufschwung zeigen.

Eine geringe Besserung ist in der Förderung des Kaukasus und des Turkestan zu bemerken, während die Gruben der Kirgisensteppe wieder einen starken Rückgang zeigen.

Versucht man ein Fazit aus der Entwicklung der letzten Jahre zu ziehen, so zeigt sich folgendes: die Bezirke mit schlechterer Kohle sind nach vorübergehendem Aufschwung in der Zeit größter Kohlennot in deutlichem Rückgang be-

griffen. Die verkehrstechnisch weniger günstig gelegenen Bezirke mit besserer Kohle befinden sich in einem fast stationären Zustand, der ungefähr dem der Vorkriegszeit entspricht. Das verkehrstechnisch günstig gelegene Gebiet mit guter Kohle entwickelt sich stetig und dauernd mit fortschreitender Beschränkung auf die besseren Kohlenorten. Daraus geht hervor, daß eine intensive Konzentrierung der Produktion einsetzt und damit eine fortschreitende Annäherung an die Vorkriegsverhältnisse. Man kann nicht sagen, daß die Tendenz bei der Kohlenarmut des europäischen Rußlands günstig ist; von der neuen Planwirtschaft hätte man eigentlich eine rationellere Verteilung der Bodenschätze erwarten müssen. Aber die geographischen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten erwiesen sich doch als ausschlaggebend und die Entwicklung drängte mit Macht dem altem Gleichgewicht zu.

Es ist demnach kaum anzunehmen, daß die prozentuale Verteilung der Förderung in den kommenden Jahren stark wechseln wird; die überragende Bedeutung des Donezbeckens dürfte sich eher noch erhöhen. Für dieses selbst ist eine enorme Steigerung der Förderung vorgeesehen, und zwar bis auf 33,2 Mill. t im Jahre 1929/30. Dieses Programm dürfte indessen zu optimistisch sein; vor allem muß abgewartet werden, ob die für das Jahr 1925/26 vorgesehene Erhöhung um 55% wirklich eingetroffen ist; darüber dürfte bald eine Statistik vorliegen. Jedenfalls sind die finanziellen Investitionen, welche mit diesem Programm verbunden sind, so hoch, daß ihre Ausbringung in diesem Moment Zweifel erregt.

Prof. Dr. Bubnoff, Osteuropa-Institut, Breslau.

Mitteilungen

Zur Frage des Ausbaues des Kłodnikkanals

hat die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in ihrer Vollversammlung vom 28. September 1926 nachstehende Entschließung angenommen und an alle zuständigen Stellen übermittelt.

„Die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien hat in ihrer heutigen Plenarsitzung mit Bedauern feststellen müssen, daß in dem ursprünglichen Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung die Interessen Oberschlesiens erneut übergangen sind. Während für den Bau der den westlichen Wirtschaftsinteressen dienenden Kanäle, des Mittellandkanals und des Kanalkanal ohne weiteres 562 Millionen vorgeesehen sind, war seitens der Reichsregierung zu Gunsten des Ostens nicht einmal der Bau des Ottmachauer Staubeckens in das Programm aufgenommen, für den sich die gesamte schlesische Wirtschaft seit 2 Jahrzehnten zur Verbesserung der einzigen östlichen Wasserstraße mit allem Nachdruck eingesetzt hat und der überdies bereits durch Gesetz vom 30. Juni 1913 festgelegt war.

Wenn es nun auch zu begrüßen ist, daß die Reichsregierung wenigstens nachträglich auf Antrag der schlesischen Wirtschaft das Ottmachauer Staubecken in das Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgenommen hat, so muß doch nachdrücklich darauf hingewiesen werden, daß hiermit nur das bereits gesetzlich festgelegte Versprechen Oberschlesiens gegenüber eingelöst wird, das für sich allein jedoch nicht genügt, um die Wettbewerbsfähigkeit Oberschlesiens für die Dauer aufrecht zu erhalten.

Durch den ebenfalls zu Gunsten des westlichen Industrie- reviers beschlossenen Ausbau des Mittellandkanals droht der schon an sich unter der ungünstigen geographischen Lage und unter der Grenzziehung schwer leidenden oberchlesischen Wirtschaft eine neue erhebliche Schädigung. Industrie und

Handel Oberschlesiens müssen daher mit Bestimmtheit erwarten, daß mit aller Beschleunigung neben dem Bau des Ottmachauer Staubeckens auch der Ausbau des Kłodnikkanals unverzüglich in Angriff genommen wird, nachdem feststeht, daß der Ausbau des Kanals technisch durchführbar ist. Die oberchlesische Wirtschaft stützt sich hierbei insbesondere auf die bei Beratung der Kanalvorlagen im Jahre 1899 und 1901 und des Wasserstraßengesetzes vom 1. 4. 1905 seitens der Preussischen Staatsregierung gegebene bestimmte Zusicherung, für den Fall der Durchführung des Mittellandkanals durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, daß die bestehende Frachtparität zwischen Oberschlesien und der rheinisch-westfälischen Industrie auf dem Berliner Markt unbedingt erhalten bleibt. Dies kann nach Lage der Verhältnisse nur durch den Ausbau des Kłodnikkanals zu einer leistungsfähigen Wasserstraße geschehen. Oberschlesien sieht sich in seiner Existenz schwer bedroht, wenn jetzt eine große westöstliche Wasserstraße bis in das Herz seines Absatzgebietes hineingeführt wird, während es selbst einer solchen Verbindung ermangelt.

Oberschlesien glaubt, eine gleiche Behandlung wie der Westen verlangen zu dürfen, umso mehr, als sich die wirtschaftliche Gesamtlage Oberschlesiens seit der Beratung der damaligen Kanalvorlagen im Verhältnis zum Westen noch weiter wesentlich verschlechtert hat.

Wir richten daher an die Reichsregierung die dringende Bitte und erwarten eine dahingehende Bestätigung, daß einmal der Ausbau des Ottmachauer Staubeckens unbedingt beschleunigt, d. h. in einer kürzeren Zeitspanne ausgeführt wird, als nach dem z. Z. bestehenden Bauprogramm vorgeesehen ist und sodann, daß auch die für den Ausbau des Kłodnikkanals erforderlichen Mittel im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms zur Verfügung gestellt werden, und daß mit der Ausarbeitung des Projektes sofort begonnen wird. Wir bitten ferner, eine Abordnung unserer Kammer zum mündlichen Vortrag zu empfangen.“

Zusammenstellung der Termine für die Ergänzungswahlen zur Industrie- und Handelskammer.

Lfd. Nr.	Wahlort	Wahlkommissar	Wahlgruppen und Wahlbezirke in denen Wahlen stattfinden	Wahltermin und Lokal
1.	Gleiwitz	Direktor Gustav Naumann Gleiwitz	Wahlgruppe Bergbau und Hüttenwerke des Wahlbezirks: Beuthen O.S., Restkreis Tarnowitz, Gleiwitz Stadt und Land, Hindenburg	Dienstag, den 30. November 1926 von 10 bis 11 Uhr vormittags im Konferenzzimmer der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke in Gleiwitz, Fabrikstraße
2.	Beuthen O.S.	Handelsgerichtsrat E. G. Rudzki Beuthen O.S.	Wahlgruppe Industrie des Wahlbezirks: Beuthen O.S., Restkreis Tarnowitz, Gleiwitz, Restkreis Rybnik, Hindenburg	Mittwoch, den 10. November 1926 von 3 bis 6 Uhr nachmittags im „Grünen Zimmer“ des Konzerthauses in Beuthen O.S., Kaiserplatz 3a, Eingang Gymnasialstraße
3.	Ratibor	Direktor Herm. Schmidt Ratibor Ring, Ecke Domstraße 2	Wahlgruppe Industrie des Wahlbezirks: Ratibor, Cosel, Leobschütz, Neustadt Wahlgruppe Handel des Wahlbezirks: Ratibor	Sonntagabend, den 13. November 1926 Wahlgruppe Industrie von 10 bis 11 Uhr vormittags Wahlgruppe Handel von 11 ¹ / ₂ bis 12 ¹ / ₂ Uhr vormittags Rathaus Magistrat-Sitzungsaal in Ratibor
4.	Oppeln	Generaldirektor Alfred Mälzig Oppeln	Wahlgruppe Industrie des Wahlbezirks: Oppeln, Groß- Strehlitz, Kreuzburg, Rosenberg, Lublinitz-Rest	Donnerstag, den 18. November 1926 von 11 ¹ / ₂ bis 12 ¹ / ₂ Uhr vormittags im Zentralfotel in Oppeln, Zimmerstraße
5.	Leobschütz	Direktor Herm. Schmidt Ratibor	Wahlgruppe Handel des Wahlbezirks: Leobschütz	Freitag, den 12. November 1926 von 11 bis 12 Uhr vormittags im Stadtverordneten-Sitzungsaal in Leobschütz
6.	Kreuzburg	Kaufmann Fritz Grünberger Kreuzburg O.S.	Wahlgruppe Handel des Wahlbezirks: Kreuzburg, Rosenberg, Lublinitz Restkreis	Donnerstag, den 18. November 1926 von 9 bis 12 Uhr vormittags im Stadtverordneten-Sitzungszimmer (Rathaus) in Kreuzburg
7.	Groß-Strehlitz	Kaufmann Fritz Koniecho Oppeln	Wahlgruppe Handel des Wahlbezirks: Groß-Strehlitz	Donnerstag, den 18. November 1926 von 9 ¹ / ₂ bis 11 Uhr vormittags im Rathausaal in Groß-Strehlitz
8.	Cosel O.S.	Stadtrat Theodor Hanel Neustadt O.S.	Wahlgruppe Handel des Wahlbezirks: Cosel O.S.	Donnerstag, den 18. November 1926 10 bis 11 Uhr vormittags Rathaus, Stadtverordneten-Sitzungsaal in Cosel O.S.

Gesellenprüfung für Industrielehrlinge bei der Industrie- und Handelskammer

Die technische Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat die besondere Ausbildung des industriellen Arbeiter Nachwuchses als notwendig erkennen lassen. Von industrieller Seite sind daher seit längerer Zeit besondere Forderungen in bezug auf die theoretische und praktische Vorbildung der Arbeiterschaft ihrer Betriebe erhoben worden. Damit zusammen hängt die weitere Forderung nach Anerkennung dieser besonderen Ausbildungsgrundsätze durch eigene Prüfungsvorschriften. Der deutsche Industrie- und Handelstag hat sich deshalb bereits seit längerer Zeit mit dieser Frage beschäftigt und allgemeine Richtlinien für besondere

Prüfungen der Industrielehrlinge erlassen. In gemeinsamer Arbeit mit den in Frage kommenden ober-schlesischen Verbänden hat nun auch die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien die Angelegenheit aufgegriffen und in ihrer Vollversammlung vom 28. September 1926 nachstehende Richtlinien, Satzungen und Prüfungsordnung beschlossen:

1. Richtlinien

für die Annahme von Industrielehrlingen im Bezirk der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln.

Beschlossen in der Vollversammlung am 28. September 1926.
Die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln hat gemäß § 38 des Preussischen

Handelskammergesetzes folgende Richtlinien für die Annahme von Industrielehrlingen erlassen:

1. Bei der Annahme von Industrielehrlingen sind nach Ablauf einer vierwöchentlichen Probezeit schriftliche Lehrverträge abzuschließen. Formulare hierfür können von der Industrie- und Handelskammer gegen Erstattung der Kosten bezogen werden. Die Probezeit entbindet nicht vom Besuch der Berufsschule. In die Lehrverträge sind aufzunehmen, daß als kürzeste Lehrzeit drei Jahre gelten, daß die Lehrzeit aber weiter ausgedehnt werden kann, wenn

- a) die Leistungen in der Praxis mangelhaft sind, oder
- b) das Ziel der Berufsschule während der festgesetzten dreijährigen Lehrzeit nicht erreicht worden ist, oder
- c) das sittliche Verhalten zu schweren Klagen Veranlassung gibt.

Ferner ist in den Lehrvertrag aufzunehmen, daß

- a) der Lehrling verpflichtet ist, sich nach Schluß der Lehrzeit der von der Industrie- und Handelskammer geforderten Gesellenprüfung zu unterziehen,
- b) die Vergütung für den Lehrling während der Lehrzeit sich nach den jeweiligen Tarifen richtet.

2. Es sind für jeden Lehrling drei gleichlautende Lehrverträge auszustellen. Diese sind an die Industrie- und Handelskammer zur Abstempelung und Eintragung in die Lehrlingsrolle für Industrielehrlinge einzusenden. Von diesen drei Exemplaren bleibt ein Exemplar bei der Industrie- und Handelskammer, die beiden anderen werden an den Lehrbetrieb zurückgesandt, der ein Exemplar an den gesetzlichen Vertreter des Lehrlings auszuhandigen hat.

2. Satzungen

für die Gesellenprüfungsausschüsse bei der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln. Beschlossen in der Vollversammlung am 28. September 1926.

§ 1.

Die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln errichtet gemäß § 38 des Preussischen Handelskammergesetzes zur Prüfung in den zur Kammer gehörigen Betrieben ausgebildeten industriellen Lehrlingen Prüfungsbezirke.

§ 2.

Für jeden Prüfungsbezirk wird ein gemeinsamer Vorsitzender sowie ein Stellvertreter im Einvernehmen mit den beteiligten Verbänden von der Industrie- und Handelskammer auf zwei Jahre bestellt. Die Vorsitzenden sind der Industrie- und Handelskammer gegenüber für die ordnungsmäßige Abhaltung der Prüfungen verantwortlich.

§ 3.

Die einzelnen Prüfungsausschüsse setzen sich zusammen aus:

- a) dem Vorsitzenden (siehe § 2),
- b) zwei Arbeitgebern (zwei Vertreter der Werke, also obere Beamte),
- c) zwei Arbeitnehmern (einem Meister als fachkundiger Angestellter und einem Facharbeiter),
- d) einem Beauftragten der Industrie- und Handelskammer,
- e) einem Vertreter der zuständigen Berufs- und Fachschullehrerschaft.

Der gemeinsame Vorsitzende und dessen Stellvertreter (§ 2) machen nach Rücksprache mit den beteiligten Verbänden und der zuständigen Berufs- und Fachschullehrerschaft der Industrie- und Handelskammer Vorschläge für die unter b, c, e von der Industrie- und Handelskammer zu bestellenden Mitglieder. Diese werden auf die Dauer von zwei Jahren bestellt.

§ 4.

Für folgende Berufszweige werden besondere Prüfungsausschüsse gebildet:

1. Schlosser, Maschinenbauer, Eisenkonstruktoren, Werkzeugbauer, Modellmacher,
2. Dreher,

3. Schmiede und Kesselschmiede,
4. Elektriker,
5. Tischler und Modelltischler,
6. Former.

Die Errichtung von Prüfungsausschüssen für weitere Berufszweige bleibt dem Bedürfnis vorbehalten.

§ 5.

Die Mitwirkung in den Prüfungsausschüssen ist ehrenamtlich. Die Betriebe, die Arbeitnehmerbeihilfer zu den Prüfungsausschüssen stellen, verpflichten sich, für die Dauer der Prüfung keinen Lohnabzug eintreten zu lassen.

§ 6.

Den Lehrlingen, die die Prüfung bestehen, wird ein Zeugnis ausgestellt, das ihnen die Befähigung als Facharbeiter zuspricht und als Lehrbrief im Sinne des § 127 e der Gewerbeordnung gilt.

§ 7.

Die entstehenden Unkosten werden aus den von der Industrie- und Handelskammer festgesetzten Gebühren (§ 3 der Prüfungsordnung) bestritten.

3. Prüfungsordnung

für die Gesellenprüfung bei der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien.

Beschlossen in der Vollversammlung am 28. September 1926.

§ 1.

Das Gesuch um Zulassung zur Prüfung ist von dem Lehrling durch die Firma, der der Prüfling angehört, an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zu richten, und zwar drei Monate vor Beendigung der Lehrzeit.

Dem Gesuch um Zulassung sind beizufügen:

1. ein kurzer, eigenhändig geschriebener Lebenslauf des Prüflings;
2. Abschrift des Lehrvertrages;
3. das Zeugnis über den Besuch der Berufs- oder Fachschule;
4. eine Bescheinigung der Firma über die Lehre, (Dauer, Art und Ausbildung und deren Erfolg, sittliches Verhalten während der Lehre usw.);
5. eine Bescheinigung über die eingezahlten Gebühren.

§ 2.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses setzt den Prüfungsstermin fest, beruft die Mitglieder des betreffenden Prüfungsausschusses und bestimmt die näheren Einzelheiten über die Ausführung der Arbeitsprobe bzw. die Anfertigung des Prüfungsstückes. Die Termine für die Prüfung selbst werden durch das amtliche Organ der Industrie- und Handelskammer die „Oberschlesische Wirtschaft“ bekannt gegeben.

§ 3.

Die Prüfungsgebühr beträgt 10 Mark und ist an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zu zahlen, wovon 40 % an die Kasse der Industrie- und Handelskammer abzuführen sind.

§ 4.

Die Prüfung hat den Nachweis zu erbringen:

1. daß der Prüfling die in seinem Gewerbe gebräuchlichen Handarbeits- und Fertigkeiten mit genügender Sicherheit ausüben kann. Dies soll in der Regel durch eine vor dem Prüfungsausschuss abgelegte Arbeitsprobe geschehen. Von dieser Arbeitsprobe kann Abstand genommen werden auf Grund einer Vorlage eines Arbeitsstückes, dessen selbständige Fertigung durch den Lehrling von seiner Firma ehrenwörtlich bestätigt ist;
2. daß der Prüfling über den Wert, die Beschaffung, Aufbewahrung, Verwendung und Behandlung der in seinem Gewerbe zur Verarbeitung gelangenden Roh- und Hilfsstoffe, über die Merkmale ihrer guten und schlechten Beschaffenheit sowie über die Beschaffenheit, Behandlung und Handhabung der in seinem Gewerbe zur Verwendung gelangenden Werkzeuge und Arbeitsmaschinen genügend unterrichtet und vertraut ist;

3. daß der Prüfling sich Kenntnis allgemeiner Art angeeignet hat, die ihn zur Abfassung einfacher Berichte, zu Berechnungen und zu zeichnerischen Darstellungen befähigen. Legt der Prüfling ein Zeugnis der Berufsschule über diese Kenntnisse vor, so kann der Prüfungsausschuß diese Prüfung ganz oder teilweise erlassen.

§ 5.

Nach der Prüfung, deren Verlauf schriftlich festzulegen ist, beschließt der Prüfungsausschuß mit Stimmenmehrheit, ob die Prüfung sehr gut, gut oder genügend bestanden oder nicht bestanden ist.

Ist die Prüfung nicht bestanden, so hat der Prüfungsausschuß einen Zeitraum zu bestimmen, nach dessen Ablauf die Prüfung wiederholt werden kann. Die Wiederholung der Prüfung darf nur einmal erfolgen.

Das Ergebnis der Prüfung ist durch den Vorsitzenden den Prüflingen mündlich bekannt zu geben und ihnen zu sagen, daß das Prüfungszeugnis erst später, nachdem es von der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln durch Stempel bestätigt worden ist, ausgehändigt werden wird.

§ 6.

Das Prüfungszeugnis ist vom Prüfungsausschuß zu unterschreiben und der Industrie- und Handelskammer zur Bestätigung und Unterstempelung einzusenden.

Abänderung der Richtlinien für die Annahme von Handlungslehrlingen und der Satzungen für die Handlungsgehilfenprüfungen.

Richtlinien

für die Annahme von Handlungslehrlingen im Bezirk der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien
Beschlossen in der Vollversammlung am 28. September 1926.

Die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln erläßt gemäß § 38 des Preussischen Handelskammergesetzes folgende Richtlinien für die Annahme von Handlungslehrlingen:

1. Für die Annahme von Handlungslehrlingen bildet die Industrie- und Handelskammer besondere örtliche Ausschüsse. Diese bestehen aus:
 - a) dem Vorsitzenden,
 - b) zwei Arbeitgebern,
 - c) zwei Arbeitnehmern,
 - d) dem Leiter der zuständigen Berufsschulen.

Den Vorsitz im Ausschuß führt ein am Orte anwesendes Mitglied der Industrie- und Handelskammer. Im anderen Falle ernannt die Industrie- und Handelskammer einen besonderen Vertreter als Vorsitzenden.

Die Mitglieder zu b und c werden von der Industrie- und Handelskammer nach Anhörung der beteiligten kaufmännischen Vereine und Angestellten-Verbände auf 3 Jahre ernannt. Nach Bedarf können Stellvertreter ernannt werden.

2. Die Ausschüsse haben die Annahme von Lehrlingen im Auftrage der Industrie- und Handelskammer zu überwachen. Zu diesem Zweck haben sie genaue Listen über die Annahme und Entlassung der Lehrlinge zu führen. Diese Lehrlingslisten sind auf Anforderung der Industrie- und Handelskammer dieser zur Einsicht und Nachprüfung zuzusenden.
3. Eine besondere Prüfung bei der Annahme der Lehrlinge hat die Kenntnisse im Deutschen und Rechnen festzustellen. Das Ergebnis ist dem betreffenden Lehrherrn sofort mitzuteilen.
4. Um dem Lehrherrn die genügende Zeit zur Beobachtung zu lassen, wie sich der anzunehmende Lehrling in der Praxis stellt, ist die Probezeit durchweg auf zwei Monate auszudehnen. Die Probezeit entbindet nicht vom Schulbesuche, damit der Lehrling auch hier weiter beobachtet und am Schluß der Probezeit ein ergänzendes Urteil zum ersten (Nr. 3) abgegeben werden kann. Zu dem Zwecke sind von den Lehrlingen, deren Arbeiten bei der ersten Prüfung (Nr. 3) nicht genügten, neue Arbeiten anzufertigen.

5. Am Schluß der Probezeit entscheidet in zweifelhaften Fällen die örtliche Kommission über die Annahme des Lehrlings.

6. Damit im allgemeinen eine geordnete Lehrzeit stattfinden kann, sind schriftliche Lehrverträge abzuschließen. Formulare hierfür sind von der Industrie- und Handelskammer aufgestellt worden und werden gegen Erstattung der Kosten den Lehrherren zur Verfügung gestellt. In diesen Lehrvertrag ist aufzunehmen, daß als kürzeste Lehrzeit 3 Jahre gelten, daß die Lehrzeit aber bis zu 4 Jahren ausgedehnt werden kann, wenn

- a) die Leistungen in der Praxis mangelhaft sind, oder
- b) das Ziel der Berufsschule während der festgelegten dreijährigen Lehrzeit nicht erreicht worden ist, oder
- c) das sittliche Verhalten zu schweren Klagen Veranlassung gibt.

Ferner ist in den Lehrvertrag aufzunehmen, daß

- a) der Lehrling verpflichtet ist, sich am Schluß der Lehrzeit der von der Industrie- und Handelskammer geforderten Gehilfenprüfung zu unterziehen, und daß vom Bestehen dieser Prüfung die Freispredung als Handlungsgehilfe abhängig gemacht wird,
- b) die Vergütungen für den Lehrling während der Lehrzeit sich nach den jeweiligen Tarifen richten.

7. Es sind für jeden Lehrling vier gleichlautende Lehrverträge anzufertigen. Diese sind an die Industrie- und Handelskammer zur Abtempelung und Eintragung in die Lehrlingsrolle einzusenden.

Von diesen vier Exemplaren bleibt ein Exemplar bei der Industrie- und Handelskammer, ein weiteres erhält der Vorsitzende des Ausschusses, die beiden letzten Exemplare sind für den Lehrherrn und den Lehrling bestimmt.

8. Es dürfen beschäftigt werden in Betrieben, in denen kein Gehilfe tätig ist, bis zu 2 Lehrlingen, ein Gehilfe tätig ist, bis zu 2 Lehrlingen und so fort auf je einen weiteren Gehilfen mehr auch ein Lehrling mehr.

Satzungen

für die Handlungsgehilfenprüfungen im Bezirk der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien.

Beschlossen in der Vollversammlung am 28. September 1926.

Die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln errichtet gemäß § 38 des Preussischen Handelskammergesetzes zur Durchführung der Handlungsgehilfenprüfungen besondere Prüfungsausschüsse für die einzelnen Geschäftszweige.

1. Für jeden Prüfungsbezirk wird für alle Prüfungsausschüsse dieses Bezirks ein gemeinsamer Vorsitzender auf die Dauer von 3 Jahren ernannt. Er ist der Kammer gegenüber für die ordnungsmäßige Abhaltung der Prüfungen und Führung der Geschäfte in seinem Bezirk verantwortlich. Nach Bedarf kann ein Stellvertreter ernannt werden.
2. Die einzelnen Prüfungsausschüsse setzen sich zusammen aus:
 - a) dem Vorsitzenden (siehe Nr. 2),
 - b) einem selbständigen Kaufmann,
 - c) einem Handlungsgehilfen,
 - d) einem Vertreter der zuständigen Berufs- und Fachschullehrerschaft,
 - e) dem Beauftragten der Industrie- und Handelskammer.

Für die Beisitzer unter b, c, d können Stellvertreter ernannt werden. Der gemeinsame Vorsitzende (§ 2) macht der Industrie- und Handelskammer Vorschläge für die unter b und c zu bestellenden Beisitzer und deren Vertreter nach Zählungnahme mit den zuständigen Vereinen und Verbänden, für den unter d zu bestellenden Vertreter und dessen Stellvertreter nach Zählungnahme mit der zuständigen Berufs- und Fachschullehrerschaft. Die Ernennung erfolgt auf die Dauer von 2 Jahren.

3. Die Mitwirkung in den Prüfungsausschüssen ist ehrenamtlich. Die Handlungsbetriebe, die Arbeitnehmersitzende zu den Prüfungsausschüssen stellen, verpflichten sich, für die Dauer der Prüfung keine Gehaltsabzüge eintreten zu lassen.

4. Die Prüfung umfaßt einen praktischen und einen theoretischen Teil.

Die praktische Prüfung soll vor allem ein genügendes Maß von Fachkenntnissen in den betreffenden Geschäftszweigen feststellen.

Die theoretische Prüfung erstreckt sich im allgemeinen auf den Gesamtumfang des für die kaufmännische Berufsschule aufgestellten und genehmigten Lehrplanes, schließlich aber durchaus nicht aus, daß auch auf weitere bürotechnische Fragen eingegangen wird. Sie kann in einem schriftlichen und in einen mündlichen Teil gegliedert werden. Auf Grund wirklich guter Leistungen in der Berufs- oder Fachschule, die durch die schriftlichen Arbeiten (Rechnen, Buchführung, Korrespondenz) des ganzen letzten Schuljahres und des Entlassungszeugnisses nachzuweisen sind, kann die schriftliche Prüfung erlassen werden. Dies geschieht aber trotz eines guten Entlassungszeugnisses nicht, wenn die erwähnten schriftlichen Arbeiten des letzten Schuljahres nicht vorgelegt werden.

Die Prüfung kann höchstens einmal wiederholt werden.

5. Nach der Prüfung, deren Verlauf schriftlich festzulegen ist, beschließt der Prüfungsausschuß mit Stimmenmehrheit, ob die Prüfung mit „sehr gut“, „gut“, „bestanden“ oder „nicht bestanden“ ist. Bei der Abstimmung zählt die theoretische Prüfung als ein Punkt und die praktische Prüfung als zwei Punkte. Ist die Prüfung nicht bestanden, so hat der Prüfungsausschuß einen Zeitraum zu bestimmen, nach dessen Ablauf die Prüfung wiederholt werden kann. Das Ergebnis der Prüfung ist durch den Vorsitzenden den Prüflingen mündlich bekanntzugeben und ihnen zu sagen, daß das Prüfungszeugnis erst später, nachdem es von der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln bestätigt und mit Stempel versehen worden ist, ausgehändigt werden wird.

6. Das Prüfungszeugnis, das die genaue Bezeichnung des Geschäftszweiges, in dem die Prüfung erfolgt ist, zu enthalten hat, ist vom zuständigen Prüfungsausschuß eigenhändig zu unterschreiben und der Industrie- und Handelskammer zur Bestätigung und Unterstempelung einzusenden.

7. Das Gesuch um Zulassung zur Prüfung ist durch den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses an die Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln zu richten. Die näheren Termine für die Meldung zur Prüfung und die Prüfungstermine selbst werden durch das amtliche Organ der Industrie- und Handelskammer „Oberschlesische Wirtschaft“ bekannt gegeben. Die Prüfungen selbst finden nur April-Mai und Oktober-November jedes Jahres statt. Der Meldung ist beizufügen:

- a) ein eigenhändig geschriebener Lebenslauf,
- b) der Lehrvertrag,
- c) das Zeugnis über den erfolgreichen Besuch der Berufsschule oder einer öffentlich anerkannten Fachschule,
- d) die schriftlichen Arbeiten (Rechnen, Buchführung, Korrespondenz) des letzten Schuljahres,
- e) eine Bescheinigung der Firma über die Lehrzeit (Dauer, Art der Ausbildung und deren Erfolg, sittliches Verhalten während der Lehrzeit usw.),
- f) eine Bescheinigung über die eingezahlten Gebühren.

8. Ueber die endgültige Zulassung zur Handlungsgehilfenprüfung entscheidet die Industrie- und Handelskammer. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses hat die Prüfungsanwärter unverzüglich von der Zulassung zu benachrichtigen.

9. Die entstehenden Unkosten werden aus den von der Industrie- und Handelskammer festgesetzten Gebühren bestritten. Die Gebühren, die vom Vorsitzenden der Prüfungsausschüsse bei der Meldung zur Prüfung gegen Quittung zu vereinnahmen sind, sind von diesem zum 1. Juni jedes Jahres der Industrie- und Handels-

kammer gegenüber laut besonderer Anweisung zu verrechnen. Die Prüfungsgebühr beträgt 10 Mark. Hier- von verbleiben dem Prüfungsausschuß zur Deckung seiner Unkosten 60 Prozent, während die restlichen 40 Prozent an die Kasse der Industrie- und Handelskammer abzuführen sind. Erscheint der Prüfling nicht zur Prüfung, so kann ihm die Hälfte der gezahlten Gebühr zurück- erstattet werden.

Persönliches.

Herr Fabrikbesitzer Zimmermann, früher Inhaber der Firma Krupski & Zimmermann, Zigarrenfabrik in Oppeln, hat sich infolge andauernder Krankheit gezwungen gesehen, am 9. Juni sein Amt als Handelskammer-Mitglied niederzulegen. Herr Zimmermann gehörte zu den ältesten Mitgliedern der Kammer; er wurde im Jahre 1902 von der 1. Wahlabteilung in Oppeln gewählt, so daß er in Kürze auf eine 25jährige ehrenamtliche Tätigkeit im Kollegium hätte zurückblicken können. Er war der Kammer ein fachmännischer Berater insbesondere in allen Fragen der in Oberschlesien hochentwickelten Tabak- und Zigarrenindustrie und ein energischer Vertreter ihrer Interessen. Viele Jahre gehörte er der Kassenprüfungskommission an und auch um den Bau des Verwaltungsgebäudes hat er sich, als Mitglied der Baukommission Verdienste erworben. Auch ihm schuldet die Kammer warmen Dank für seine Tätigkeit.

Herr Kommerzienrat Pinkus, Neustadt OS., der als II. Stellvertreter des Vorsitzenden dem Vorstand der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien angehörte, hat im August d. Js. sein Amt als Handelskammermitglied niedergelegt. Die Kammer, der der Entschluß überraschend gekommen ist, sieht, wie der Vorsitzende in der letzten Plenarversammlung ausführte, Herrn Kommerzienrat Pinkus ungern und mit großem Bedauern scheiden.

Herr Kommerzienrat Pinkus ist als Seniorchef der Firma E. Fränkel in Neustadt im Jahre 1910 von der 1. Wahlabteilung des Wahlbezirks Neustadt-Reiße-Grottau als Mitglied der Kammer gewählt worden. Im Jahre 1922 wurde er II. Stellvertreter des Vorsitzenden. Als Vertreter der Kammer gehörte er dem Hauptausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages in Berlin und dem Landeseisenbahnrat in Breslau an.

Seine auf reicher Erfahrung gegründete fast 16jährige ehrenamtliche Mitarbeit hat ihn mit dem Kollegium der Kammer aufs engste verbunden. Durch rege Beteiligung an allen oberchlesischen Fragen hat er sich große Verdienste erworben.

Am 7. Oktober 1926 konnte in Frankenstein in Schlesien der ehemalige langjährige Leiter der Preussischen Bergwerksdirektion Hindenburg OS., **Herr Bergwerksdirektionspräsident i. R. Geheimer Oberbergerrat Ernst Wiggert**, in geistiger Frische und körperlicher Rüstigkeit seinen siebzigsten Geburtstag begehen.

Geheimerat Wiggert, am 7. Oktober 1856 in Thorn (Westpr.) geboren, wurde, nachdem er im Saarbrücker Bezirk von 1889 bis 1903 als Berginspektor bei der Berginspektion König und als Bergwerksdirektor der Berginspektionen Göttelborn und Heinitz tätig war, bei der Umwandlung der Zentralverwaltung der Steinkohlenbergwerke König und Königin Luise in die Bergwerksdirektion Hindenburg am 20. Mai 1904 deren Vorsitzender. Ueber 18 Jahre leitete er mit großer Umsicht bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand (1. Oktober 1922) die Geschäfte der oberchlesischen Staatsgruben. Auch nahm er in hervorragender Weise an dem Geschehe der oberchlesischen Wirtschaft teil.

Herr Geheimerat Wiggert war Vorsitzender des Vorstandes des Oberschlesischen Knappchaftsbereins und der Knappchaftsberufsgenossenschaft Sektion VI Beuthen OS., außerdem Vorstandsmitglied des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins, des Arbeitgeberverbandes, des Oberschlesischen Steinkohlen- und Bricketverbandes, der Eisenhütte Oberschlesien, des Oberschlesischen Bergschulvereins und der Oberschlesischen Bergbauhilfskasse; und fer-

ner Aufsichtsratsmitglied beim Reichskohlenverband, den Chemischen Werken Oberschlesien G. m. b. H. und der Oppelner Hafen-Aktiengesellschaft. Im öffentlichen Leben betätigte er sich als Mitglied des Provinziallandtages der Provinz Schlesien, des Oderwasserstraßen-Beirats, des Kreisausschusses Hindenburg O.S. und des Landeseisenbahnrats Breslau.

Als Herr Geheimrat Wiggert 1922 in den Ruhestand versetzt wurde, schied eine Persönlichkeit aus, die in Oberschlesien jahrelang an führender Stelle für die Interessen des obereschlesischen Bergbaus und der obereschlesischen Industrie gewirkt hatte.

Am 1. November 1926 scheidet Herr Bergwerksdirektionspräsident Dr. ing. e. h. Bünzel auf seinen Antrag hin nach Vollendung seines 65. Lebensjahres aus den Diensten der Preussischen Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft, Zweigniederlassung Bergwerksdirektion Hindenburg O.S. Mit ihm verliert die Oberschlesische Montanindustrie eine Persönlichkeit, die mit dem obereschlesischen Bergbau und dem gesamten öffentlichen Leben Oberschlesiens eng verwachsen war.

Am 20. August 1861 auf Karl-Emanuel-Grube bei Ruda geboren, verfuhr Herr Präsident Bünzel seine erste Schicht im Bergbau am 17. April 1882 auf der Neuen-Helene-Grube. 1886 zum Bergreferendar, 1891 zum Bergassessor ernannt, kam er 1892 als Hilfsarbeiter zur damaligen königlichen Zentralverwaltung in Hindenburg, wo er Dezernent für die Wasserversorgungsanlage und Materialienwirtschaft wurde. 1895 zum Berginspektor, und 1899 zum Bergwerksdirektor ernannt, übernahm Herr Präsident Bünzel im Jahre 1900 die Leitung der Königsgrube in Königshütte. Der erfolgreiche Ausbau der Königsgrube und ihrer Anlagen fiel in diese Zeit. Im Jahre 1908 wurde Herr Präsident Bünzel auf seinen Wunsch an das Oberbergamt in Breslau versetzt. Hier war er über 14 Jahre tätig; er hatte das Bergpolizei-Dezernat inne, und war Departementschef für die wichtigsten Bergreviere Oberschlesiens. Mit den wirtschaftlichen und Arbeiterverhältnissen Oberschlesiens auf das beste vertraut, hat er in dieser Stellung außerordentlich erfolgreich

gewirkt. Ende 1919 wurde Herr Präsident Bünzel vorübergehend in den Reichsdienst beurlaubt, um dort beim Wiederaufbaukommissar in Berlin die Leitung der Bergbaubehörde zu übernehmen. Nach Abschluß dieser Tätigkeit übernahm er im Auftrage des Auswärtigen Amtes die Vertretung der Deutschen Bergverwaltung bei der Interalliierten Kommission in Oppeln. In dieser Eigenschaft hat Herr Präsident Bünzel unermüdlich in hervorragender Weise die deutschen Interessen bei den Genfer Verhandlungen und den anschließenden Grenzverhandlungen vertreten. Am 1. Oktober 1922 wurde ihm als Bergwerksdirektionspräsidenten die Leitung der Bergwerksdirektion Hindenburg übertragen. Bei der Zuteilung der Delbrückschächte an Deutschland wirkte er hier hervorragend mit. In seine weitere Amtszeit fiel alsdann die Ueberführung der obereschlesischen Staatsgruben in die Verwaltung der Preussischen Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft, in der er die Leitung der Zweigniederlassung Bergwerksdirektion Hindenburg erhielt. In dieser Stellung wirkte er nicht nur mit unermüdlichem Fleiße für seine Verwaltung, sondern stellte seine langjährigen Erfahrungen und seine zahlreichen Beziehungen zu Behörden und Abgeordneten in den Dienst des gesamten obereschlesischen Bergbaues. Insbesondere die Oberschlesische Knappschaft, deren Vorsitzender er war, hat ihm Außerordentliches zu verdanken. Außerdem war er im Vorstande des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins, des Arbeitgeberverbandes, der Knappschaftsberufsgenossenschaft, der Eishütte Oberschlesien, des Bergschulvereins, des Reichskohlenrats und im Landeseisenbahnrat und anderen Organen tätig.

Herr Präsident Bünzel, der in Anerkennung seiner Verdienste 1917 Geheimer Bergrat geworden war, 1918 das Eisene Kreuz am schwarzweißen Bande und 1921 den Schlesischen Adler I. und II. Stufe erhalten hatte, wurde 1924 von der Technischen Hochschule Berlin zum Ehrenbürger und 1926 von der Technischen Hochschule Breslau zum Dr. ing. ehrenhalber ernannt.

Der Präsident Bünzel wird seinen Wohnsitz nach Breslau verlegen. Möge er seine langjährigen Erfahrungen auch fernerhin dem Oberschlesischen Bergbau zur Verfügung stellen.

Steuerwesen

Erhöhung und Herabsetzung der Vorauszahlungen auf die Einkommen- und Körperschaftsteuer.

Der Jahresbetrag der Vorauszahlungen ist bei der Einkommen- und Körperschaftsteuer herabzusetzen, wenn nachgewiesen werden kann, daß sich im laufenden Steuerabschnitt gegenüber dem vorangegangenen Steuerabschnitt wesentliche Änderungen des Einkommens ergeben haben. Er ist der mutmaßlichen Steuerschuld für den laufenden Steuerabschnitt anzugleichen. Die näheren Ausführungen hierzu sind in den ergangenen Ausführungsbestimmungen zum Einkommen- und Körperschaftsteuergesetz enthalten.

Gemäß § 123 der Ausführungsbestimmungen zum Einkommensteuergesetz können die Vorauszahlungen erhöht werden, wenn sich das Einkommen des Steuerpflichtigen für den Steuerabschnitt gegenüber dem zuletzt festgestellten Einkommen voraussichtlich um mehr als den fünften Teil, mindestens um 2000 RM. erhöht.

Das Finanzamt kann schon bei der Veranlagung die Vorauszahlungen erhöhen. Eine Erhöhung kommt insbesondere in Frage, wenn

- a) der Steuerpflichtige in dem letzten Steuerabschnitt einen besonderen Verlust nachgewiesen hat, der sich voraussichtlich im laufenden Steuerabschnitt nicht wiederholt,
- b) infolge Ausdehnung des Betriebes oder infolge günstiger Ertragsverhältnisse das Einkommen des laufenden Steuerabschnitts sich voraussichtlich erhöht,
- c) in den Vermögensverhältnissen des Steuerpflichtigen durch Erbschaft, Heirat usw. eine wesentliche Änderung eingetreten ist, die voraussichtlich eine Erhöhung des Einkommens zur Folge hat.

Gemäß § 124 der Ausführungsbestimmungen zum Einkommensteuergesetz können die Vorauszahlungen herabgesetzt werden, wenn das Einkommen des Steuerpflichtigen für den Steuerabschnitt gegenüber dem zuletzt festgestellten Einkommen voraussichtlich um mehr als den fünften Teil, mindestens aber um 1000 RM. niedriger ist. Entsprechendes gilt, wenn infolge Änderung der Erwerbsverhältnisse voraussichtlich Einkünfte, die dem Steuerabzug unterliegen, an die Stelle von sonstigem Einkommen treten und die Minderung des sonstigen Einkommens mindestens 500 RM. beträgt.

Die Herabsetzung erfolgt regelmäßig auf Antrag im Wege der zinslosen Stundung.

Steht schon bei der Veranlagung fest, daß die Voraussetzungen des Abs. 1 vorliegen, so kann das Finanzamt die Vorauszahlungen bereits bei der Veranlagung niedriger festsetzen. Eine niedrigere Festsetzung kommt insbesondere in Frage, wenn sich die Einkommensverhältnisse im laufenden Steuerabschnitt gegenüber den Einkommensverhältnissen im vorangegangenen Steuerabschnitt erheblich verschlechtert haben (z. B. bei der Landwirtschaft infolge ungünstiger Ernte). Sie kommt ferner in Frage, wenn in dem Einkommen des Steuerpflichtigen einmalige Einkünfte enthalten sind, von denen anzunehmen ist, daß sie im laufenden Steuerabschnitt nicht wiederkehren werden.

Für die Körperschaftsteuer finden die §§ 107—109 der Ausführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz entsprechende Anwendung.

Obwohl die Finanzämter von diesen Bestimmungen bereits in vielen Fällen Gebrauch gemacht haben, empfiehlt

es sich, beim Vorliegen der vorstehend genannten Voraussetzungen, Anträge auf Herabsetzung der Vorauszahlungen zu stellen, da den Finanzämtern nicht alle Fälle von Einkommensminderungen bekannt sein können.

Steuerabzug vom Arbeitslohn: Nachdienstzulagen.

In einem Runderlaß vom 14. September 1926 — III e 5400 — hat der Reichsminister der Finanzen über die steuerliche Behandlung der Nachdienstzulagen folgendes bestimmt:

Die Entscheidung über die steuerliche Behandlung der in der Privatwirtschaft gezahlten Nachdienstzulagen im einzelnen Fall habe ich bisher den Finanzämtern überlassen. Dazu habe ich in dem Runderlaß vom 1. Mai 1922 — III E 6138 — folgendes ausgeführt:

„Dabei weise ich ausdrücklich darauf hin, daß bei der Entscheidung insbesondere zu prüfen ist, inwieweit diese Zulagen ein Entgelt für Überstunden und Sonntagsarbeit, das grundsätzlich steuer- und abzugspflichtig ist, darstellen und inwieweit sie ein Entgelt für Nacharbeit sind, das ebenfalls dem Steuerabzug unterliegt. Es bleibt daher für die Berücksichtigung als Aufwandsentschädigung nur der in dem Entgelt für Nacharbeit enthaltene Teil übrig, der nach ausdrücklicher Vereinbarung zur Befreiung des durch den Dienst oder Auftrag veranlaßten Aufwandes gewährt wird, und dieser auch nur insoweit, als ihr Betrag den erforderlichen Aufwand nicht übersteigt. Soweit ihr Betrag den erforderlichen Aufwand übersteigt, stellen sie keine Aufwandsentschädigung, sondern Arbeitslohn dar und unterliegen dem Steuerabzug und der Einkommensteuer. Enthält die Vergütung für die Arbeitsleistung zugleich eine Entschädigung für den durch die Arbeitsleistung veranlaßten Aufwand, ohne daß eine ausdrückliche Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer darüber vorliegt, daß ein Teil oder welcher Teil der Vergütung als Aufwandsentschädigung anzusehen ist, so unterliegt die volle Vergütung dem Steuerabzug. Die Kosten des Aufwandes bilden Werbungskosten, die durch den Pauschsal abgegolten werden.“

Diese Grundsätze gelten auch für das neue Einkommensteuergesetz. Nach neueren Feststellungen sind die Nachdienstzulagen in der Privatwirtschaft ganz verschieden hoch (bis zu 50 v. H. des Tariflohns). Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß solche Zuschläge nicht ohne weiteres als steuerfrei anzuerkennen sind; denn sie stellen offenbar zum wesentlichen Teil eine besondere Entlohnung für die meist mit besonderen Unbequemlichkeiten verbundene Nacharbeit dar und sind insoweit als Arbeitslohn zu behandeln. Die Übertragung der Entscheidung auf die Finanzämter kann aber dazu führen, daß auch in gleichliegenden Fällen voneinander abweichende Entscheidungen getroffen werden. Um hier nach Möglichkeit einen Ausgleich herbeizuführen, bestimme ich hiermit, daß die in der Privatwirtschaft, insbesondere auf Grund von Tarifverträgen, gezahlten Nachdienstzulagen insoweit als steuerfrei anzuerkennen sind, als sie den Betrag von 1 RM. für die ganze Nachtschicht nicht übersteigen, einerlei, ob die Zulage in einem Rundertsatz des bei Tagarbeit üblichen Lohns (Tariflohns) oder in festen Beträgen vereinbart worden ist. Wird die Anerkennung eines höheren Betrags als Dienstaufwandsentschädigung in Aussicht genommen, so ersuche ich, mir vor der Entscheidung zu berichten.

Handelskammerbeiträge sind bei der Einkommensteuer abzugsfähig.

Gemäß § 17 Abs. 6 des Einkommensteuergesetzes gehören Beiträge zu den öffentlich-rechtlichen Berufs- und Wirtschaftsvertretungen sowie zu Berufsverbänden ohne öffentlich-rechtlichen Charakter, deren Zweck nicht auf einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb gerichtet ist, zu den abzugsfähigen Sonderleistungen. Hiernach sind also die Beiträge für die Handelskammer ebenso wie die Beiträge zu den privaten Wirtschaftsverbänden abzugsfähig.

Besteuerung der Bezüge der Notstandsarbeiter.

Bisher hat der Reichsminister der Finanzen die Auffassung vertreten, daß die Beschäftigung der Erwerbslosen als Notstandsarbeiter im Sinne der Bestimmungen des Reichsarbeitsministers über öffentliche Notstandsarbeiten

kein Arbeitsverhältnis, sondern eine Form der Erwerbslosenfürsorge sei, und daß die Arbeit der Notstandsarbeiter eine Gegenleistung für die Unterstützung darstelle, die sie erhalten. Infolgedessen seien die Bezüge kein Arbeitslohn im Sinne des Einkommensteuergesetzes und unterlägen deshalb auch nicht dem Steuerabzug vom Arbeitslohn. Diese Auffassung war gerechtfertigt, solange die Bestimmungen des Reichsarbeitsministers über öffentliche Notstandsarbeiten vom 17. November 1923 (R.-G.-Bl. I S. 1111) in Kraft waren; denn damals gingen die Bezüge der Notstandsarbeiter nicht wesentlich über die Sätze der Erwerbslosenfürsorge hinaus. Mit dem Erlaß der neuen Bestimmungen über öffentliche Notstandsarbeiten vom 30. April 1925 (R.-G.-Bl. I S. 53) aber hat sich die Sachlage von Grund aus geändert. Die Bezüge der Notstandsarbeiter sind seitdem dem Tariflohn der übrigen Arbeitnehmer angeglichen, und die Notstandsarbeiter beziehen fast durchweg den vollen tarifmäßigen Lohn. Es besteht sonach zwischen der Bezahlung der Notstandsarbeiter und der der übrigen Arbeitnehmer kein Unterschied mehr. Bei dieser Sachlage kann eine Befreiung der Bezüge der Notstandsarbeiter von der Einkommensteuer nicht mehr aufrecht erhalten werden, denn die Freilassung des Lohnes der Notstandsarbeiter würde nur eine ungerechtfertigte Begünstigung der Notstandsarbeiter gegenüber den übrigen Arbeitnehmern bedeuten, die ihren Lohn voll versteuern müssen. Die Bezüge der Notstandsarbeiter sind daher dem Steuerabzug zu unterwerfen.

Benutzung von Lastkraftwagen zur Personenbeförderung.

In einem Erlaß vom 6. Oktober 1926 führt dazu der Minister für Handel und Gewerbe und der Minister des Innern folgendes aus:

Der Verwendungszweck eines Kraftwagens (Personen- oder Lastenbeförderung) wird sich im allgemeinen aus Bauart und Einrichtung des Fahrzeuges ergeben. Personen- und Lastenbeförderung wird als Bestimmung des Kraftwagens in die Zulassungsbescheinigung und in die Liste der zugelassenen Kraftfahrzeuge dann einzutragen sein, wenn das Fahrzeug ebenfögt dem Personen- wie dem Güterverkehr zu dienen objektiv geeignet ist, sei es, daß es für beide eingerichtet ist oder doch auf leichte Weise für den einen oder anderen Zweck z. B. durch Einhängen von Sigen, hergerichtet werden kann. Für die gelegentliche Benutzung eines Lastkraftwagens zur Personenbeförderung ist eine verkehrspolizeiliche Genehmigung nicht erforderlich. Auch kommt eine Anwendung des Steuerfahes für Personenkraftwagen auf Lastkraftwagen in technischem Sinne, wenn diese einmal zur Personenbeförderung benutzt werden, nicht in Frage, solange der Charakter des Fahrzeuges als eines Lastwagens nach seiner Bauart und hauptsächlichlichen Verwendung erhalten bleibt. Wird ein Lastkraftwagen häufiger zur Personenbeförderung benutzt, so liegt die Vermutung nahe, daß das Fahrzeug leicht für den einen oder anderen Zweck hergerichtet werden kann; es ist in einem solchen Falle nachzuprüfen, ob es nach seiner objektiven Beschaffenheit für Personen- und Lastenbeförderung bestimmt ist, wobei dann für die Bemessung der Steuer der steuerlich höherwertige Zweck den Ausschlag gibt.

Bekanntmachung über die Essigsäuresteuer.

Die Essigsäuresteuer beträgt vom 1. November 1926 ab:

1. Für in Anrechnung auf das Betriebsrecht oder Hilfsbetriebsrecht abgefertigte Essigsäure 49.40 RM.
2. für andere Essigsäure sowie für Essigsäure und Essig, die aus dem Ausland eingeführt werden 74.10 RM.

für den Doppelzentner wasserfreier Säure.

Die Umsatzsteuerumrechnungssätze auf Reichsmark
für die nicht an der Berliner Börse notierten ausländischen
Zahlungsmittel.
für den Monat September 1926

Lfd. Nr.	Staat	Einheit	Reichs- mark
1	Estland	100 estnische Mark	1,12
2	Lettland	100 Lat	80,79
3	Litauen	100 lettische Rubel	1,62
4	Luzemburg	100 Litaz	41,66
5	Polen	100 Franken	11,46
6	Rußland	100 Zloty	46,62
7	Ägypten	1 Tschervonez	21,63
8	Britisch Ostindien	1 ägyptisches Pfund	—
9	Britisch Straits	100 Rupien	152,65
10	Settlements	100 Dollar	237,21
11	Britisch Hongkong	100 Dollar	221,04
12	China Schanghai	100 Tael (Silber)	282,34
13	Argentinien	100 Goldpeso	387,34
14	Chile	100 Peso	51,78
15	Mexiko	100 Peso	203,80
16	Peru	1 peruanisches Pfd.	16,49
17	Uruguay	1 Peso	4,20

Die Umsatzsteuerumrechnungssätze auf Reichsmark
für den Monat September 1926

werden auf Grund von § 8 Absatz 8 des Umsatzsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Mai 1926 (R.G.B.I. I S. 218) in Verbindung mit § 45 der Durch-

führungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz vom 25. Juni 1926 (R.G.B.I. I S. 323) wie folgt festgesetzt:

Lfd. Nr.	Staat	Einheit	Reichs- mark
1	Belgien	100 Franken	11,46
2	Bulgarien	100 Leva	3,05
3	Dänemark	100 Kronen	111,55
4	Danzig	100 Gulden	81,46
5	England	1 Pfd. Sterling	20,38
6	Finnland	100 finnische Mark	10,57
7	Frankreich	100 Francs	12,01
8	Griechenland	100 Drachmen	4,91
9	Holland	100 Gulden	168,28
10	Italien	100 Lire	15,37
11	Jugoslawien	100 Dinar	7,42
12	Norwegen	100 Kronen	92,01
13	Deutsch-Österreich	100 Schilling	59,25
14	Portugal	100 Escudo	21,48
15	Rumänien	100 Lei (Noten)	2,13
16	Schweden	100 Kronen	112,26
17	Schweiz	100 Franken	81,13
18	Spanien	100 Peseta	63,87
19	Tschechoslowakei	100 Kronen	12,44
20	Türkei	1 türkisches Pfund	2,20
21	Ungarn	100 000 Kronen	5,88
22	Argentinien	100 Papierpeso	170,27
23	Brasilien	100 Milreis	63,68
24	Kanada	1 Kan. Dollar	4,20
25	Uruguay	1 Goldpeso	4,20
26	Vereinigte Staaten v. Nordamerika	1 Dollar	4,20
27	Japan	100 Yen	203,32
28	Ägypten	1 ägyptisches Pfund	20,91

Verkehrswesen

Eisenbahn.

Nachnahme nach Eingang.

In der September/Okttober-Nummer der Oberschlesischen Wirtschaft haben wir kurz über die Aenderung des § 72 der Eisenbahnverkehrsordnung berichtet. Nachstehend bringen wir den genauen Wortlaut der neuen Bestimmungen zur Kenntnis:

„§ 72.

Nachnahme nach Eingang. Barvorschuß.

(1) Der Absender kann das Gut bis zur Höhe des Wertes mit Nachnahme nach Eingang belasten. Der Tarif kann bestimmen, daß Nachnahmen erst von einem Mindestbetrag an zulässig sind.

I. Nachnahmen nach Eingang sind erst von einem Betrage von über 20 Reichsmark zulässig, es sei denn, daß es sich um Güter handelt, für die nach § 69 GVO. Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann oder die bahnlagernd gestellt sind.

Ob im übrigen eine Nachnahme in der angegebenen Höhe zulässig ist, entscheidet die Versandabfertigung.

(2) Als Bescheinigung über die Belastung mit Nachnahme dient der abgestempelte Frachtbrief, das Duplikat oder die sonst zugelassene Bescheinigung über die Auslieferung des Gutes. Auf Verlangen sind außerdem besondere Nachnahmehefte gebührenfrei auszuhändigen.

(3) Der Absender hat dem Frachtbrief einen Nachnahmebegleitschein nach dem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Muster beizugeben. Absendern von Massensendungen kann die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen auf Antrag erlassen.

II. Der Absender hat in den Frachtbrief einzutragen: „Nachnahmebegleitschein beigelegt.“ In den Fällen, wo ihm die Beigabe erlassen ist, hat er einzutragen:

„Beigabe des Nachnahmebegleitscheins von (Angabe des Namens der den Erlaß genehmigenden Stelle) erlassen.“

Auf Antrag des Absenders übernehmen die Güterabfertigungen die Ausfüllung der Nachnahmebegleitscheine gegen die im Nebengebührentarif (Teil I, Abteilung B) festgesetzte Gebühr.

(4) Die Eisenbahn hat die Nachnahme an den Absender auszusahlen, wenn die Versandstation die Anzeige der Bestimmungsstation über die Zahlung der Nachnahme durch den Empfänger erhalten hat. Die Bedingungen, unter denen Nachnahmen ausbezahlt werden, für welche die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen erlassen hat, werden von der Eisenbahn bei Entscheidung über den Antrag auf Erlaß des Nachnahmebegleitscheins (vgl. Abs. (3)) festgelegt.

(5) Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme ausgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Anspruchs gegen den Empfänger.

(6) Die Eisenbahn kann einen Barvorschuß gewähren, wenn er nach dem Ermessen der Versandstation durch den Wert des Gutes sicher gedeckt wird.

III. Barvorschuße werden bis zur Höhe von 20 Reichsmark für eine Sendung gewährt, wenn sie nach dem Ermessen der Versandstation durch den Wert des Gutes sicher gedeckt sind.

Auf Güter, wofür nach § 69 (1) Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann, und auf bahnlagernde Güter werden keine Barvorschuße gewährt.

(7) Der Betrag der Nachnahme und des etwa gewährten Barvorschußes ist vom Absender in dem Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen.

Dieser Eintrag ist auch bei einer Abweichung von einem Eintrag in Ziffern maßgebend.

(8) Für die Belastung einer Sendung mit Nachnahme oder mit Barvorschuß darf die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr (Provision) erheben.

IV. Die Gebühr für Nachnahme, sowie die Preise der Nachnahmebegleitscheine und die Gebühren für ihre Ausfüllung sind im Nebengebührentarif (Teil I Abt. B) festgesetzt.

V. Bei Umbehandlung einer Sendung oder bei Aenderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Verfügung des Absenders wird die Nachnahmegebühr nicht nochmals erhoben."

Die Aenderungen bestehen hiernach in folgendem:

1. Nachnahmen nach Eingang gibt es künftig allgemein nur bei Beträgen über 20 RM., außerdem bis zu diesem Betrage bei Gütern, die bahnlagernd gestellt sind oder für die nach § 69 GVO. die Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann.
2. Allen Frachtbriefen mit Nachnahme ist vom Absender ein im Vordruck vorgeschriebener Begleitschein auszufüllen unter Eintragung im Frachtbriefe beizufügen. Auf Antrag erfolgt die Ausstellung durch die Bahn gegen eine festgesetzte Vergütung.
3. Absendern von Massensendungen kann die Bahn die Beigabe von Begleitscheinen erlassen. In solchen Fällen hat der Absender einen entsprechenden Vermerk im Frachtbriefe einzutragen.
4. Die Nachnahme ist zahlbar, sobald der Nachnahmebegleitschein mit dem Vermerk der Empfangsstation über die erfolgte Einzahlung bei der Versandstation eingetroffen ist.
5. Bei Beträgen bis zu 20 RM. werden die Nachnahmen nach Eingang durch Barvorschüsse ersetzt, wenn sie durch den Wert des Gutes sicher gedeckt sind und es sich nicht um Güter handelt, die bahnlagernd gestellt sind oder dem Frankaturzwange unterliegen. Was zu geschehen hat, wenn ein Barvorschuß bis zu 20 RM. durch das Gut nach Ansicht der Versandstation nicht sicher gedeckt ist, besagen die neuen Bestimmungen nicht.

Die Gebühr für den einzelnen Nachnahmebegleitschein beträgt 2 Reichspfennig und ermäßigt sich bei größeren Bezügen. Wird der Nachnahmebegleitschein auf Antrag von der Eisenbahn ausgestellt, so wird hierfür eine Gebühr von 10 Reichspfennig erhoben. Der Vordruck der Nachnahmebegleitscheine ist derselbe wie der der heute von der Eisenbahn den Nachnahmen über 150 RM. freigegebene Nachnahmebegleitschein."

Entfernungsanzeiger der Reichsbahn.

Die Industrie- und Handelskammer ist beim Deutschen Industrie- und Handelstag Berlin dahin vorstellig geworden, daß auch in den Entfernungsanzeigern der deutschen Reichsbahn eine Vereinfachung bzw. Vereinheitlichung durchgeführt werde. Bekanntlich gelten z. Bt. immer noch die Entfernungstafeln aus der früheren Zeit, in denen die Entfernungen lediglich für den Bezirk der einzelnen Länder aufgestellt waren. Für die Frachtberechnung nach anderen Ländern, z. B. von Preußen nach Bayern oder Sachsen ist daher die Benutzung der besonderen Wechselltarife erforderlich.

Vom Deutschen Industrie- und Handelstag ging uns nachstehende Antwort zu:

„Nachdem sämtliche Hefte des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs — mit Ausnahme des Entfernungszeigers — inzwischen in die durch die Verreichlichung der früheren Länderbahnen gebotene neue Form zusammengefaßt sind, ist die Reichsbahn bereits seit einiger Zeit damit beschäftigt, auch den Kilometerzeiger, der bisher noch getrennt nach den früheren deutschen Binnen- und Wechselltarifen besteht, einheitlich für das gesamte Reichsgebiet aufzustellen. Beabsichtigt ist hierbei nicht eine bloße Uebernahme der jetzigen Entfernungen, sondern eine gänzliche Neuberechnung. Wegen der Verschiedenartigkeit der bei den früheren Länderbahnverwaltungen befolgten Grundsätze über die Ermittlungen der Entfernungen hat sich als notwendig herausgestellt, zunächst erst einheitliche Grundsätze für die Entfernungsbildung zu schaffen, insbesondere beim Durchgang über Nebenbahnen und Privatbahnen, die für den allgemeinen Durch-

gangsverkehr nicht bestimmt sind. Die hierüber eingeleiteten Verhandlungen haben bisher noch zu keinem abschließenden Ergebnis geführt, so daß bei dem Umfang des gesamten Werkes noch längere Zeit bis zu dessen Fertigstellung vergehen dürfte.

Die von uns und anderen interessierten Stellen inzwischen mehrfach geäußerten Wünsche über die Neugestaltung des Entfernungszeigers sind daher von der Reichsbahn einstweilen zurückgestellt worden, bis die Grundsätze der Entfernungsermittlung feststehen. Wir werden die Angelegenheit von hier aus im Auge behalten und das Interesse der Verfrachter an möglichster Vereinfachung der Tarifgestaltung wahrnehmen."

10-t-Sendungen bei der Reichsbahn.

Der Reichsverband der Deutschen Industrie erhielt auf seinen Antrag betr. 10-t-Wagen von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nachstehenden Bescheid, der für die Verkehrstreibenden von Interesse sein dürfte:

Die noch vorhandenen Güterwagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 t sind fast durchweg derart alt, daß sie besonders häufig schadhaft werden und unverhältnismäßig viel Zeit in und vor den Werkstätten verbringen. Ihre Wiederherstellung verursacht überdies dadurch erhöhte Kosten, daß Ersatzstücke für diese nicht nach Einheitsbauart gebauten Wagen besonders hergerichtet werden müssen, während für die neueren Wagen passende Ersatzstücke vorrätig gehalten werden können. Es werden also bei Wiederherstellung kleiner Wagen trotz Anwendung höherer Ausbesserungskosten und längerer Ausbesserungszeiten für den allgemeinen Verkehr nur 10 t Laderaum gewonnen, gegen sonst 15 t Laderaum bei geringem Aufwand an Zeit und Geld. Mit Rücksicht hierauf sind die schadhaften 10-t-Wagen schon seit längerer Zeit in größerem Umfang aus dem Verkehr gezogen und abgestellt worden.

Angeichts des dauernd äußerst hohen Wagenbedarfs in den Kohlengebieten und im Hinblick auf die bevorstehende Rübenerte haben wir jetzt indes angedeutet, daß die schadhaften offenen Güterwagen (O-Wagen) — darunter auch die bisher abgestellten 10-t-Wagen dieser Gattung — vorübergehend bevorzugt und beschleunigt ausgebessert und wieder in den Verkehr gebracht werden. Für eine Ausdehnung dieser Anordnung auf die schadhaften gedeckten Güterwagen (G-Wagen) ist ein dringendes Bedürfnis bis jetzt noch nicht zutage getreten. Wir glauben, daß wir mit der getroffenen Anordnung zu einem Teil wenigstens den Wünschen der Industrie entsprochen haben.

Wir weisen aber schon jetzt darauf hin, daß mit einer dauernden vollständigen Inbetriebhaltung der kleinen Wagen nicht gerechnet werden kann und bemerken, daß es hinsichtlich der Neubeschaffung von Güterwagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 t bei dem im Jahre 1912 gefaßten ablehnenden Beschlusse kein Bewenden behalten muß, weil die Rückkehr zur Beschaffung von 10-t-Wagen, nach den Ausführungen unseres Bescheides vom 16. Mai v. J. 10. 1545, mit einer rationellen wirtschaftlichen Betriebsführung nicht in Einklang zu bringen wäre.

Nottarif und Ausnahmetarif 16 a für frische Kartoffeln.

Laut Bekanntmachung der Reichsbahndirektion Berlin vom 23. September 1926 ist die Geltungsbauer des Nottarifs für Lebensmittel sowie des Ausnahmetarifs 16 a für frische Kartoffeln, beide zur Verwendung im Deutschen Reich, bis zum 31. Dezember 1926 verlängert worden.

Einführung der Vierundzwanzigstundenzählung im deutschen Verkehrswesen.

Mit dem Inkrafttreten des nächstjährigen Sommerfahrplanes werden im inneren und äußeren Dienstverkehr bei der Deutschen Reichspost und der Deutschen Reichsbahn die Stunden — um Mitternacht beginnend — durchgeführt von 1 bis 24 bezeichnet werden, wie es bereits in fast allen Ländern des europäischen Festlandes geschieht. Diese Maßnahme gilt also nur für alle Dienstzweige der Deutschen Reichspost und für den Eisenbahnbetrieb. In den sonstigen öffentlichen Verwaltungszweigen und im bürger-

lichen Leben bleibt die hergebrachte Zählung nach Vormittags- und Nachmittagsstunden bestehen.

(Neue 24-Stundenzeit) (Alte 12-Stundenzeit)

0 Uhr 30 Min. =	12 Uhr 30 Min. vorm.
1 Uhr 30 Min. =	1 Uhr 30 Min. vorm.
6 Uhr 30 Min. =	6 Uhr 30 Min. vorm.
11 Uhr 30 Min. =	11 Uhr 30 Min. vorm.
13 Uhr 30 Min. =	1 Uhr 30 Min. nachm.
18 Uhr 30 Min. =	6 Uhr 30 Min. nachm.
23 Uhr 30 Min. =	11 Uhr 30 Min. nachm.

Von einer Aenderung der Zifferblätter an den Uhren soll, wie in den angrenzenden Ländern mit vierundzwanzigstündiger Zeitrechnung, abgesehen werden, da Mißverständnisse hieraus nicht zu befürchten sind. Die Abänderung der Stempel mit Stundenangaben wird nach Einführung der neuen Stundenabzählung bei Instandsetzungen und Neubeschaffungen nach und nach vorgenommen werden.

Kleinbahnverkehr im obererschlesischen Industriebezirk.

Bereits vor dem Kriege war von der Gesellschaft der Oberschlesischen Ueberlandbahnen in Gleiwitz beabsichtigt, das schmalspurige Kleinbahnnetz in Normalspur umzubauen und zugleich durch Legung zweiter Gleise auf den Hauptstrecken leistungsfähiger zu gestalten. Der Krieg machte jedoch die Ausführung des Planes unmöglich, und in den Nachkriegsjahren mit ihren tiefgehenden wirtschaftlichen Erschütterungen war erst recht nicht an seine Verwirklichung zu denken, zumal durch die Teilung Oberschlesiens besonders schwierige Verhältnisse entstanden waren, welche die allerschärfste Anspannung aller Kräfte erforderten, um den vorhandenen Betrieb überhaupt aufrecht erhalten zu können.

Nummehr ist der alte Plan des Um- und Erweiterungsbauwes wieder aufgenommen und auch in der Generalversammlung zu Ende vorigen Monats beschlossen worden. Da der Betrieb der Bahnen durch den Umbau möglichst wenig gestört werden soll, muß dieser streckenweise erfolgen und zwar wird der Bau von Gleiwitz beginnend, nach Hindenburg-Porembo und daran anschließend von Hindenburg nach Beuthen zu fortschreitend ausgeführt werden. Im Frühjahr des Jahres 1927 wird mit den Umbauten begonnen werden.

Direkter deutsch-italienischer Gütertarif.

Im August d. J. ist der direkte Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der italienischen Staatsbahnen und der deutschen Eisenbahnen erstellt worden. Der Tarif zerfällt in fünf Teile:

Teil I enthält die besonderen Zusatzbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die Tarifvorschriften und die Gütereinteilung;

Teil II das Verzeichnis der in den Tarif aufgenommenen deutschen Stationen mit Angabe der Abfertigungsbefugnisse und der außeritalienischen Entfernungen;

Teil III die außeritalienischen Frachtsätze für den Verkehr über die Schweiz (Sfelle, Pino und Chiasso) nebst Leitungsvorschriften;

Teil IV die außeritalienischen Frachtsätze für den Verkehr über Desterreich, über die Tschechoslowakei und Desterreich sowie über die Schweiz und Desterreich (Brennero und Terolzio) nebst Leitungsvorschriften;

Teil V das Verzeichnis der in den Tarif aufgenommenen italienischen Stationen mit Angabe der Abfertigungsbefugnisse und der italienischen Entfernungen sowie die Tarife und Frachtsätze für den italienischen Durchlauf.

Deutsche Durchfuhrtarife sind bei der Erstellung des Tarifes nicht berücksichtigt. Die Frachtsätze sind allgemein für den italienischen Durchlauf in Lire für die Tonne, für den außeritalienischen Durchlauf in Reichspfennig je 100 kg erstellt.

Nähere Auskunft über den Tarif erteilt auf Anfragen die Verkehrsabteilung der Industrie- und Handelskammer.

Post.

Verkehr an den Postschaltern.

Für den Verkehr an den Postschaltern sind von der Postverwaltung bemerkenswerte Regeln zusammengestellt worden, die wir nachstehend zur gefl. Kenntnis und Beachtung bringen:

1. Wähle für Deine Postgeschäfte möglichst nicht die Hauptverkehrsstunden (4—6 nachm.)
2. Klebe auf alle freizumachenden Sendungen die Marken vor der Einlieferung auf, wozu Du bei Briefsendungen, Postanweisungen und Zahlkarten verpflichtet bist.
3. Schreibe zu Wert- und Einschreibbriefsendungen einen Einlieferungschein — mit Tinte — vorher aus.
4. Halte das Geld abgezählt bereit. Uebergib größere Mengen Papiergeld stets geordnet. Lege bei gleichzeitiger Ein- oder Auszahlung von 3 und mehr Postanweisungs- und Zahlkartenbeträgen sowie beim Einkauf von 3 oder mehr verschiedenen Sorten von Wertzeichen im Betrage von mehr als 5 RM eine aufgerechnete Zusammenstellung der zu zahlenden Beträge vor.
5. Benutze bei eigenem stärkeren Verkehr die besonderen Einrichtungen (Posteinlieferungsbücher und -Verzeichnisse, Selbstvorbereitung von Paketen und Einschreibbriefen).

Martenlose Brieffrantierung.

In den Kreisen des Publikums scheinen Zweifel über die Bedeutung der Angaben in dem seit einiger Zeit von der Geschäftswelt verwendeten Frantotypstempel zu bestehen. Maschinen mit Frantotypstempel sind von der Post zur Frantierung der Briefsendungen zugelassen, werden bereits in größerer Zahl von Banken, industriellen Werken, Geschäftshäusern, Verbänden, Zeitungen usw. zur Freistempelung der gesamten Briefpost, also auch der Briefe, Postkarten, benutzt und haben sich nach unseren Erfahrungen gut bewährt. Die mit ihnen hergestellten Stempel enthalten den Tagesstempel, eine Kontrollzahl, den Namen des Benutzers und die für die Einzelsendung in Betracht kommende tarismäßige Postgebühr. Der Frantotypstempel ist demnach ebenso zu bewerten wie eine Briefmarke.

Ferngespräche.

Dem Deutschen Industrie- und Handelstag waren Klagen darüber zugegangen, daß Ferngespräche nach den bestehenden Bestimmungen nach sechs Minuten vom Amt unterbrochen wurden mit dem Hinweis, daß nur dringend gegen dreifache Gebühr weitergesprochen werden könne. Diese Regelung wird seitens der Teilnehmer mit Rücksicht auf die allgemein gebotene äußerste Sparamkeit dadurch umgangen, daß sie das Gespräch oftmals dann sofort beenden, gleichzeitig aber wieder ein neues Gespräch mit demselben Teilnehmer anmelden. Hierbei komme es oft vor, daß bei der jetzt verhältnismäßig verkehrsschwachen Zeit die zweite Verbindung binnen weniger Minuten, oft sogar sofort, hergestellt sei. Dies dürfe als Beweis dafür gelten, daß das erste Gespräch unterbrochen wurde, ohne daß ein betrieblicher Anlaß, nämlich die Rücksicht auf andere wartende Teilnehmer, vorgelegen hätte.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat auf Grund dieser Klagen dem Reichspostministerium zur Erwägung gegeben, ob nicht eine Aenderung der bestehenden Bestimmungen dahin zweckmäßig wäre, daß bei Nichtvorliegen weiterer Anmeldungen ein gewöhnliches Gespräch nach Ablauf von sechs Minuten Dauer ohne weiteres, also ohne Unterbrechung, als gewöhnliches Gespräch fortgeführt werden kann. Eine derartige Maßnahme würde sowohl für den Teilnehmer als auch für die Post Vorteile haben, für die Teilnehmer, daß keine Unterbrechung des Gespräches und keine Neuanmeldung eines vollkommen neuen gewöhnlichen Gespräches unter Herstellung einer neuen Verbindung entlastet wird. Das Reichspostministerium teilte uns hierauf mit, daß nach den bestehenden innderdienstlichen Vorschriften bereits schon jetzt nicht dringende Ferngespräche ohne Unterbrechung über die

Dauer von sechs Minuten hinaus gegen die Gebühr von nicht dringenden Gesprächen geführt werden könnten, wenn andere Gesprächsanmeldungen nicht vorliegen. Es sei also anzunehmen, daß bei den beklagten Fällen beim Ablauf der Gesprächsdauer von sechs Minuten weitere Anmeldungen vorgelegen haben. Die Beurteilung der jeweiligen Sachlage sei für den Teilnehmer fast unmöglich, auch wenn ein neu angemeldetes Gespräch mit demselben Teilnehmer am Fernsprechoort bald nach dem abgebrochenen Gespräch zur Ausführung kommt. Den beteiligten Kreisen werde zu empfehlen sein, sich gegebenenfalls an die Aufsicht der Vermittlungsstelle zu wenden, die für Aufklärung sorgen würde.

Aufstellung von Zeitungsbezieherlisten.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hatte sich beim Reichspostministerium dafür eingesetzt, daß der Verleger das Recht erhält, sich bei Beginn der neuen Bezugszeit von den Zeitungsstellen der einzelnen Postämter die Adressen aufgeben zu lassen, die für die neue Bezugszeit der betreffenden Zeitung, Zeitschrift usw. nicht wieder bezahlt haben, damit er in der Lage ist, sich mit diesen in Verbindung zu setzen und zu versuchen, sie neu zu werben. Will man zurzeit nämlich diese Uebersicht erhalten, so muß man sich die Bezieher der alten Bezugszeit und die der neuen Bezugszeit aufgeben lassen, was auf ein und derselben Karte geschieht, hingegen aber doppelt berechnet wird. Ein Feststellen der Adressen der nicht wieder Abonnierenden kommt daher heute sehr teuer. Auf Grund dieser Vorstellungen sind die Postanstalten vom Reichspostministerium nunmehr angewiesen worden, den Zeitungsverlegern auf Antrag einmalig oder fortlaufend die Namen derjenigen Bezieher mitzuteilen, die die Bestellung einer Zeitung nicht wieder erneuert haben und die zum Bezuge neu hinzutreten sind. Die Einzelheiten des Verfahrens sind in der Nr. 84 des Amtsblattes des Reichspostministeriums unter Nr. 447 bekanntgegeben.

Änderung der postalischen Einrichtungen auf dem Lande.

Anlaßlich einer Anfrage bei der Oberpostdirektion Oppeln betr. Änderung des Postwesens in den Landgemeinden ging der Industrie- und Handelskammer nachstehende Mitteilung zu:

„Das Reichspostministerium erwägt die Umstellung des Landpostwesens durch Einführung von leichten Kraftwagen für diesen Dienstzweig. Die Oberpostdirektionen sind mit Vorermittlungen beauftragt, durch die Einzelheiten, wie die Umwandlung bestimmter Postanstalten, aber noch keineswegs festgelegt werden. Alle in dieser Hinsicht etwa auftauchenden Gerüchte entbehren jeder Grundlage.“

Briefsendungen nach dem Auslande.

Trotz wiederholter Hinweise werden, wie von der Reichspostverwaltung geklagt wird, immer noch Briefsendungen nach dem Auslande unzureichend freigemacht. Volle Freimachung der Sendungen liegt im eigenen Vorteil der Absender, da sie den Empfängern auf diese Weise die Bezahlung von Nachgebühren in doppelter Höhe des Fehlbetrages ersparen. Außerdem laufen die Absender nicht Gefahr, daß die Annahme der Sendungen von den Empfängern wegen der Belastung mit Nachgebühren verweigert wird und daß die Nachgebühren dann von ihnen eingezogen werden.

Als Gebührensätze kommen in Betracht:

1. Nach Freie Stadt Danzig, Litauen und Memelgebiet, Luxemburg sowie Oesterreich:
die Inlandsätze:

2. Nach der Tschechoslowakei:

Briefe bis 20 g	20 Pfg.
jede weiteren 20 g	15 "
Postkarten	10 "
Drucksachen je 50 g	5 Pfg.
Geschäftspapiere	
je 50 g	5 "
mindestens	25 "
Warenproben	
je 50 g	5 "
mindestens	10 "

3. Nach Ungarn:

Briefe bis 20 g	20 Pfg.
jede weiteren 20 g	10 "
Postkarten	10 "
Drucksachen je 100 g	5 Pfg.
jedoch Vollbrud-	
sachen bis 50 g	3 "
Geschäftspapiere	
je 100 g	5 "
mindestens	20 "
Warenproben	
je 100 g	5 "
mindestens	10 "

4. Nach dem übrigen Ausland (auch Polnisch-Oberschlesien und die an Polen außerdem abgetretenen preussischen Gebiete, Galizien, östlicher Teil des früheren Oesterr. Schlesiens (jetzt Polen) Bukowina, Siebenbürgen, Krain, südlicher Teil von Steiermark, Dalmatien, Kroatien, Südtirol, Küstenland mit Istrien):

Briefe bis 20 g	25 Pfg.
jede weiteren 20 g	15 "
Postkarten	15 "
Drucksachen je 50 g	5 Pfg.
Geschäftspapiere	
je 50 g	5 "
mindestens	25 "
Warenproben	
je 50 g	5 "
mindestens	10 "

5. **Gilzustellgebühr** nach den Ländern zu 2 bis 4 ... 50 Pfg.

Einen Ueberblick über die anzuwendenden Gebührensätze bietet eine vom Reichspostministerium in Vierfarbendruck herausgegebene Uebersichtskarte von Deutschland und den angrenzenden Ländern, die bei den Postanstalten bezogen werden kann. Preis 75 Pfg.

Herausgabe eines Verzeichnisses der Post- und Telegraphenanstalten in der Tschechoslowakischen Republik.

Im Verkehr mit der Tschechoslowakischen Republik hat bisher ein Ortsverzeichnis gefehlt, das sämtliche Post- und Telegraphenanstalten mit ihren verschiedensprachigen jetzigen und früheren Namen enthält. Diesem Uebelstande hat die deutsche Reichspost durch Herausgabe eines „Verzeichnisses der Post- und Telegraphenanstalten in der Tschechoslowakischen Republik“ abgeholfen. Das Verzeichnis, das allen Postbenutzern im Verkehr mit der Tschechoslowakei eine wertvolle und sichere Unterlage für die richtige Bezeichnung der Postorte bietet, kann zum Preise von 12 RM für das Stück durch Vermittlung der Postanstalten bezogen werden.

Zölle und Außenhandel

Zollabfertigungsgebühren der Eisenbahn auf den west- und ostoberschlesischen Grenzstationen.

Gemäß einer Verfügung der Reichsbahndirektion Oppeln erheben die Grenzgüterabfertigungen beim Eingang von Kohle, Koks, Briketts, Erzen, usw. ostoberschlesischen Ursprungs seit dem 20. August cr. besondere Zollabfertigungsgebühren für Vorführen usw., sofern diese Sendungen lediglich zur Durchfuhr durch deutsches Zollgebiet bestimmt sind. Bei aus Ostoberschlesien stammenden und

für das deutsche Zollgebiet bestimmten Gütern werden diese Gebühren nach wie vor nicht erhoben.

Es liegt Veranlassung vor, darauf hinzuweisen, daß es sich bei diesen Abgaben nicht um Gebühren der Zollverwaltung sondern der Eisenbahnverwaltung handelt, die diese für ihre besonderen Dienstleistungen wie Vorführen, Abfertigen der Sendungen usw. verlangt. Es ist daher zwecklos, wenn Anträge auf Erlass bzw. Rückerstattung dieser Gebühren, wie es bisher des öfteren geschehen ist, an die Zollbehörde gerichtet werden.

Gebühren- und Exportkreditversicherung.

Zur Deckung der durch die Einziehung von Auskünften und die sonstigen Vorbereitungen entstehenden Kosten hat der Antragsteller für die Versicherung einer Lieferung innerhalb von Europa alsbald seinem Versicherungsantrage den Betrag von 6,— RM., bei einer Versicherung von Lieferungen nach außereuropäischen Ländern den Betrag von 12,— RM. beizufügen. Diese Gebühren bedeuten wohl insbesondere bei den zahlreich zur Versicherung gelangenden Lieferungen im Werte von 500 bis 1000 Mark eine erhebliche Mehrbelastung, andererseits hat jedoch die große Zahl der kleinen Lieferungen viel Verwaltungsarbeit zur Folge und macht insbesondere die Einholung zahlreicher Einzelauskünfte erforderlich, so daß von der Einziehung dieser Gebühren bisher nicht Abstand genommen werden konnte. Jedoch wird die Frage der Gebührenermäßigung dauernd im Auge behalten.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß eine Beschleunigung der Bearbeitung der Anträge gewährleistet wird, wenn mit jedem Antrage alsbald möglichst zuverlässige Auskünfte über den ausländischen Kunden eingereicht werden.

Erwähnt wird noch, daß die Export-Kreditversicherung auch für den landwirtschaftlichen Export in Anspruch genommen werden kann und insbesondere für die Ausfuhr von Vieh, Saatgut und dergleichen empfohlen wird.

Exportkreditversicherung von Geschäften nach Polen und Rumänien.

Grundsätzlich wird bei der Versicherung von Exportgeschäften nach Polen eine gewisse Vorsicht und Zurückhaltung geübt insbesondere deshalb, weil Polen zu den Ländern gehört, die noch nicht formell auf das im § 18 der Anlage 2 zu Teil VIII des Versailler Vertrages vorgesehene Recht zur Beschlagnahme deutschen Eigentums verzichtet haben. Auch sprechen die sonstigen wirtschaftlichen und poli-

tischen Verhältnisse in Polen vorläufig noch nicht für eine weitgehende Übernahme von Versicherungen. Trotzdem sollen in einzelnen Fällen, in denen es sich um besonders gut fundierte und vertrauenerweckende Abnehmer (z. B. Kommunalverwaltungen) handelt und der Abschluß des Geschäftes für die deutsche Volkswirtschaft nutzbringend erscheint, Ausnahmen zugelassen werden.

Auch bei der Versicherung von Geschäften nach Rumänien wird mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Friedensvertrages vorläufig eine gewisse Zurückhaltung geübt, da auch Rumänien noch zu den Ländern zählt, deren Einstellung gegenüber Deutschland ein unbedingtes Vertrauen noch nicht rechtfertigt. Immerhin wird fast in jeder Sitzung des Ausschusses der Exportkreditversicherungsstelle eine Reihe von Anträgen für derartige Versicherungen genehmigt.

Die Ausfuhr von rohen Häuten und Fellen.

Es wird darauf hingewiesen, daß die Ausfuhr roher Häute und Felle nur mit Genehmigung des Reichskommissars, also mit einer Ausfuhrbewilligung, gestattet ist.

Rigaer Wirtschaftszeitung.

Der Abgeordnete der deutsch-baltischen Fraktion des Lettländischen Landtags hat sich mit Rücksicht auf die steigende Bedeutung, die die Wirtschaft Lettlands für das Ausland, insbesondere auch für Deutschland, gewinnt, entschlossen, vom 18. September cr. ab ein wirtschaftliches Blatt in deutscher Sprache unter der Bezeichnung „Rigaer Wirtschaftszeitung“, herauszugeben.

Der Hauptzweck des neuen Blattes besteht darin, das Ausland über alle Erscheinungen des Wirtschaftslebens in Lettland, Estland und Litauen, sowie in weiterer Folge auch in Finnland, Polen und Rußland rasch und genauestens zu unterrichten. Die Gründung dieser Zeitung wird von den maßgebenden Kreisen begrüßt.

Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege

Sonderveranstaltungen.

Die Frage der Gegenüberstellung der geforderten zu den früheren Preisen ist namentlich für den Einzelhandel von weittragender Bedeutung, da diese Art der Ankündigung von den Geschäften vielfach als Lockmittel verwendet wird. Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin hat sich dahin geäußert, daß die Gegenüberstellung des früheren und jetzigen Preises von den Gewerbetreibenden vielfach als unangemessen empfunden wird. Es konnte aber von ihr bisher nicht festgestellt werden, daß ganz allgemein ohne Rücksicht auf die Umstände des einzelnen Falles eine solche Gegenüberstellung als ausverkaufsfähnliche Ankündigung anzusehen sei. Als allgemein handelsüblich kann sie jedenfalls nicht erachtet und es kann jedenfalls nur empfohlen werden, Zurückhaltung in solchen Gegenüberstellungen walten zu lassen.

Sitzung des Landesauschusses der preussischen Industrie- und Handelskammern.

Am 12. Oktober trat der Landesauschuß der preussischen Industrie- und Handelskammern, die Spitzenorganisationen aller preussischen amtlichen Berufsvertretungen von Handel und Industrie unter dem Vorsitz seines Präsidenten Franz von Wendelssohn zu seiner diesjährigen aus allen Teilen Preußens stark besuchten Herbsttagung zusammen. Gegenstand der Besprechungen war die für Handel und Industrie so außerordentlich wichtige Frage der Neuordnung der Gewerbesteuer in Preußen und sodann der kürzlich vom Preussischen Staatsrat verabschiedete Entwurf zu einem preussischen Städtebaugesetz.

Nach einem eingehenden Referat des ersten Syndikus der Industrie- und Handelskammer Hannover, Dr. Finkenwirth, wurde zu einem von den maßgebenden amtlichen Stel-

len vorgelegten Gesetzentwurf zur Regelung der Gewerbesteuer für das Rechnungsjahr 1927 Stellung genommen, wobei auch die allenthalben von der preussischen Wirtschaft erhobenen Klagen über die außerordentlich drückende Belastung durch die Gewerbesteuer, wie sie sich jetzt bei Durchführung der Veranlagung für das Rechnungsjahr 1925 herausgestellt hat, zur Sprache kamen. Der Landesauschuß wird in einer auf umfassenden Erhebungen beruhenden Denkschrift in Kürze der preussischen Staatsregierung die Ansichten und Wünsche von Handel und Industrie zur Gewerbesteuer darlegen.

Nach einem Bericht, den der erste Syndikus der Industrie- und Handelskammer Bielefeld, Sartorius, erstattete, wurde zu dem Entwurf eines preussischen Städtebaugesetzes, der erhebliche Eingriffe in das Eigentum des einzelnen ohne ausreichenden Rechtsschutz und ohne ein genügend geregeltes Entschädigungsverfahren vorsieht, nach mehrstündigen Verhandlungen, in denen sich vollständige Einmütigkeit ergab, folgende Entschliebung angenommen:

Der Entwurf eines preussischen Städtebaugesetzes sieht so erhebliche Eingriffe in den privaten Besitz am Grund und Boden vor, daß seine Annahme durch die gesetzgebenden Körperschaften in der vorgesehenen Form zu einer in ihren Auswirkungen unübersichtbaren Erschütterung des Realcredits, zu einer untragbaren Beeinträchtigung der freien Wirtschaft und zu einer starken Einschränkung des Schutzes des Privateigentums führen muß.

Auch der in dem Gutachten des Preussischen Staatsrats vorgeschlagene Weg wird den Lebensbedürfnissen der Wirtschaft nicht gerecht. Der Landesauschuß lehnt insbesondere die in dem Gutachten vorgesehene Aus-

schaltung der Verantwortlichkeit der Staatsorgane sowie der Selbstverwaltungskörper der Wirtschaft ab.

Obwohl anerkannt wird, daß eine gesetzliche Zusammenfassung der jetzt in acht Gesetzen zerstreuten mannigfachen gesetzlichen Grundlagen des Städtebaues und eine ausreichende Sicherstellung einer unge störten, der Gesundheit unseres Volkes dienenden Entwicklung der Städte und des Ausbaues der Verkehrswege zu begrüßen ist, kann daher der Landesauschuß der preussischen Industrie- und Handelskammern in dem vorliegenden Gesetzentwurf ein geeignetes Mittel zur Lösung

dieser Aufgaben nur dann erblicken, wenn mindestens die von dem Vorstand des Landesauschusses bei der Staatsregierung und dem Staatsrat geforderten Abänderungsvorschläge des Gesetzes zur Annahme gelangen.

Zur Verwirklichung dieser Vorschläge stellt der Landesauschuß seine Mitarbeit nach wie vor zur Verfügung. Sofern seine Wünsche keine Berücksichtigung finden, ist von den maßgebenden Instanzen mit aller Entschiedenheit die Ablehnung des Gesetzentwurfes zu fordern.

Sozialpolitik

Der Reichsarbeitsminister über „Doppelverdiener“.

Das Reichsarbeitsministerium hat an die Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände folgendes Schreiben gerichtet:

„Zunmer häufiger sind mir in der letzten Zeit wieder Klagen über die sogenannten Doppelverdiener zugegangen. Als „Doppelverdiener“ sind insbesondere Personen anzusehen, die sich im Genuß einer auskömmlichen Pension oder Rente befinden und trotzdem einer bezahlten Beschäftigung nachgehen, sowie andere Personen, die an sich nicht auf Erwerb angewiesen sind. Es ist ohne weiteres einzusehen, daß bei der hohen Erwerbslosigkeit derartige Zustände kaum tragbar sind. Sie werden von den Erwerbslosen selbst, denen derartige Verhältnisse bekannt werden, als bittere Härte empfunden. Aber auch vom Standpunkte der allgemeinen Wirtschaft aus scheint es mir nötig, auf eine bessere Verteilung der freien Arbeitsplätze bedacht zu sein, umso mehr, als die geschilderten Verhältnisse Staat und Wirtschaft finanziell dadurch belasten, daß für die von Doppelverdienern belegten Arbeitsplätze dritten Personen Erwerbs-

losensfürsorge gezahlt werden muß. Wiederholt und von den verschiedensten Seiten ist in letzter Zeit der Wunsch an mich herangetragen worden, durch gesetzliche Maßnahmen diesem Zustand ein Ende zu bereiten. Vor diese Frage schon im Jahre 1923 gestellt, bin ich im Einvernehmen mit den beteiligten Verbänden zu der Auffassung gekommen, daß gesetzliche Maßnahmen kaum tunlich seien. Doch habe ich in einem Schreiben vom 18. November 1923 — X 7807/23 — Sie und alle sonst in Frage kommenden Stellen dringend gebeten, der Frage der Doppelverdiener Ihre Aufmerksamkeit zu widmen, um nicht dadurch der Notwendigkeit gesetzlicher Maßnahmen, deren Erfolg ich auch heute noch als zweifelhaft ansehe, zu entgehen. Ich richte hierdurch erneut die dringende Bitte an Sie, darauf hinzuwirken, daß — soweit nicht im Einzelfalle dadurch besondere Härten entstehen — bei notwendig werdenden Entlassungen in erster Linie die sogen. Doppelverdiener ausscheiden, und daß für die Dauer der gegenwärtigen Depression des Arbeitsmarktes keine Doppelverdiener neu eingestellt werden, solange unter den zahlreichen Erwerbslosen geeignete Kräfte zur Verfügung stehen.

gez. Dr. Brauns.“

Allgemeines

Geschäftsbericht 1925 der Wohnungsfürsorgegesellschaft für Oberschlesien G. m. b. H. Oppeln.

Die Wohnungsfürsorgegesellschaft für Oberschlesien, G. m. b. H. Oppeln, die im Februar 1925 neu gegründet wurde, um der eigentlichen Wohnungsfürsorge im Sinne des Preussischen Wohnungsgesetzes zu dienen, während sich die bis dahin bestehende Siedlungs- und Wohnungsfürsorgegesellschaft seitdem unter dem Namen „Oberschlesische Landgesellschaft G. m. b. H. Oppeln, auf das durch das Reichs-Siedlungsgesetz umrissene Interessengebiet beschränkt, veröffentlicht ihren ersten Geschäftsbericht, der an Hand reichen Bild- und Zahlenmaterials einen anschaulichen Überblick über die Tätigkeit der Gesellschaft gibt. Danach hat die Gesellschaft in den Jahren 1923/25 insgesamt 4800 Wohnungen geschaffen und zwar 1923: 1045, 1924: 1807, 1925: 1948. Ein so umfangreiches Bauprogramm stellte an die Leitung der Gesellschaft wie an die einzelnen Abteilungen nicht geringe Ansprüche bei der Beschaffung des notwendigen Baugeländes, seiner Aufmessung und Abhellung, der Bearbeitung von Bauungs- und Lageplänen, Anfertigung von Zeichnungen, der Ausübung der Bauleitung, der Vergabe der Arbeiten, der Materialbeschaffung usw. Die Vergabe der Arbeiten geschah nach den Richtlinien für die Vergabe staatlicher Bauten n. z. in der Hauptkategorie getrennt nach Rohbau- und Ausbauarbeiten. Die Ausführung der Arbeiten wurde ohne Ausnahme ober-schlesischen und soweit möglich, ortsanfässigen Gewerbetreibenden übertragen. Vom Handel mit Baumaterialien hat sich die Gesellschaft im Laufe des Berichtsjahres zurückgezogen und die Baustoffabteilung aufgelöst. Nur am Holzhandel blieb sie weiter beteiligt, indem sie 11 038,21 fm Rundholz aus fiskalischen Forsten, 3470,28 fm aus privaten Forsten und 6701,33 fm fertiges Schnittholz im freien Handel erworb. Besondere Schwierigkeiten machte die Finanzierung des Bauprogramms, zumal

sich das Eigenkapital in Höhe von 1 285 000.— Mark als zu niedrig erwies und die geringen Betrauungsgeldern, die die Gesellschaft für ihre umfangreiche Tätigkeit erhebt, die Bildung eigenen Kapitals nicht zuließ. Die Grundlage der Finanzierung bildeten die Mittel zur Errichtung von Landarbeiterwohnungen und die Hauszinssteuer-Hypotheken, Zuschuss-Hypotheken für minderbemittelte Flüchtlinge. Daneben gelang es, Arbeitgeberzuschüsse in beträchtlicher Höhe zu erhalten, sowie erstklassige in geringem Umfang, auch zweitklassige Hypotheken- und Zwischenkredite zu erträglichen Zinsen zu beschaffen. Nach alledem ist die Tätigkeit der Gesellschaft, die, abgesehen von größeren Sonderregelungen, Verträge zur Betreuung von Hauszinssteuerbauvorhaben mit 12 Städten und 37 Genossenschaften abgeschlossen hat, außerordentlich umfangreich und wertvoll gewesen. Sie hat sowohl dem notleidenden Handwerk und einer großen Zahl von Arbeitern Beschäftigung geboten wie zahlreichen ober-schlesischen Wohnungsuchenden Wohnung beschafft. Es ist nur zu hoffen, daß es der Gesellschaft auch in Zukunft gelinzt, der Schwierigkeiten bei der Finanzierung des in Angriff genommenen und geplanten Bauvorhabens Herr zu werden, ohne das Bauprogramm einschränken zu müssen.

Von der Verteilung einer Dividende ist abgesehen worden. Der Gewinn von rund 158 000 Mark ist zu Abschreibungen und Rücklagen verwandt oder auf neue Rechnung vorgetragen worden.

Die Typhus-Erkrankungen in Hannover.

haben, wie uns die dortige Industrie- und Handelskammer mitteilt, im Reiche zum Teil übertrieben ängstliche Vorstellungen ausgelöst, zum Teil geradezu unfürnige Gerüchte über den Gesundheitszustand in der Stadt Hannover herbeigeführt. Es ist vorgekommen, daß auswärtige Kunden der hannoverschen Wirtschaft Bedenken getragen haben, aus

Hannover stammende Sendungen anzunehmen, weil sie eine Ansteckungsgefahr befürchteten. Hierzu liegt kein Grund vor. Der Herr Oberbürgermeister der Stadt Hannover hat auf Anfrage die ausdrückliche Erklärung abgegeben,

daß nach den Gutachten von Sachverständigen Waren aus Hannover nach auswärts verschickt werden können, ohne daß eine Gefahr der Übertragung von Krankheitskeimen besteht.

Die Erkrankungen sind für Hannover bedauerlich genug. Umso mehr sollte alles vermieden werden, was geeignet ist, der Stadt und ihrem Wirtschaftsleben weiteren Schaden zu verursachen. Jeden Besucher und Bewohner Hannovers muß es aufs äußerste befremden, wenn auswärtige Zei-

tungen von einer Massenflucht aus Hannover, von einem Schließen der Läden, von einem Vernageln der Schaufenster mit Brettern u. dergl. m. berichten. Die Industrie- und Handelskammer richtet an die deutsche Presse die dringende Bitte, sich an das vom Städtischen Presseamt herausgegebene amtliche Tatsachenmaterial zu halten und nur Meldungen unbedingt zuverlässiger Berichterstatter zu verwerfen. Auch die Wiedergabe photographischer und erst recht zeichnerischer Darstellungen führt leicht zu übertriebenen Vorstellungen von dem Stande der Krankheit, denn der Zeitungsleser denkt nicht daran, daß in einer Stadt von über 425.000 Einwohnern auch in völlig normalen Zeiten Kranfentransporte nicht zu den Seltenheiten gehören.

Geschäftsaufsichten und Konkurse in Oberschlesien.

Konkurse im Industrie- und Handelskammerbezirk Oppeln für Monat September 1926.

Beuthen. Franz Macha, Koppberg, Konkursverwalter Kaufmann Reinhold Pfoertner, Beuthen OS. (15. 9. 1926). — W. C. Schmidt u. Co., Beuthen, vertreten durch den Marktscheider Walter Schmidt, Konkursverwalter Kaufmann Reinhold Pfoertner, Beuthen OS. (17. 9. 1926). — Georg Triber, Allein inhaber der Fa. Strick-, Woll-, Webwarenhaus Georg Triber, Konkursverwalter Kaufmann Reinhold Pfoertner, Beuthen OS. (30. 9. 1926).

Gleiwitz. Vermögen des Glasermeisters Paul Klemen, Konkursverwalter Kaufmann Emil Woithlaf, Gleiwitz OS. (3. 9. 1926). — Vermögen des Destillateurs Alfons Weiner, Konkursverwalter Kaufmann Paul Passel, Gleiwitz OS. (30. 9. 1926).

Leobschütz. Kaufmann Paul Wittel, Bladen, Konkursverwalter Bürobvorsteher a. D. Burkhart, Leobschütz OS. (1. 9. 1926).

Löwen. Fahrradhändler Rudolf Voigt, Schurgast, Kr. Rastenberg, Konkursverwalter Kaufmann Paul Schneider, Schurgast OS. (1. 9. 1926).

Oberglogau. Johann Wistuba, Oberglogau, Konkursverwalter Rechtsanwalt Dr. Rosenthal, Oberglogau (13. 9. 1926).

Ottmachau. Alfons Schattan, Gr. Carlowitz, Kr. Grottkau, Konkursverwalter Rechtsanwalt Spribille, Ottmachau OS. (13. 9. 1926).

Rosenberg. Vermögen des Gärtnereibesizers Ernst Ruchle, Rosenberg, Konkursverwalter Bücherrevisor Georg Zwainfki, Rosenberg OS. (31. 8. 1926).

Angeordnete Geschäftsaufsichten im Handelskammerbezirk Oppeln.

Jakobsvalde b. Cosel. Kaufmann Käthe Makosch, Aufsichtsperson Bankbevollmächtigter Wolfgang Wittich, Cosel.

Aufgehobene Geschäftsaufsichten im Handelskammerbezirk Oppeln.

Beuthen OS. Firma W. C. Schmidt & Co, G. m. b. H. — Handarbeitsgeschäftsinhaberin Emma Schenkel, Bahnhofstraße 3. — Kaufmann Ernst Viller, Tarnowitzer Straße 13. — Offene Handelsgesellschaft Oberschlesische Bürsten- und Besenfabrik Gebr. Wohl, Dngosstraße 47. — Firma Ingenieur Richard Beer.

Gleiwitz. Kaufmann Max Schenk, Friedhofsstraße 1 a.

Sindenburg. Kaufmann David Mstowski, Kronprinzenstraße 75. — Firma Erich Zimmermann, Heinrichstraße 44.

Oppeln. Firma Heinrich Geher, Ring.

Zaborze. Bazar für Küchen- und Hausgeräte, Schirmer & Malinowski.

Bücher und Zeitschriften

Zur Patentanwaltsfrage: Die Deutsche Wirtschaft und die Zulassung der Patentsachwalter. Abänderung des Patentanwaltsgesetzes oder Aenderung des § 35 der Reichsgewerbeordnung. Von Geh. Regierungsrat Dr. Robert Jungmann. Preis 1 Mark (Berlin, Carl Seymanns Verlag). Der angesehenen Patentrechtslehrer, dessen Hauptwerk „Das internationale Patentrecht“ jedem auf dem Gebiete des gewerblichen Rechtsschutzes Tätigen bekannt ist, untersucht in der angezeigten Schrift die Gründe der Mängel, die gegenwärtig auf dem Gebiete der Patentberatung bestehen. Im Besitze reicher, als Mitglied des Reichspatentamtes und Leiter eines Senats des Reichswirtschaftsgerichts erworbener Erfahrungen und Einsichten, behandelt der Verfasser in der ihm eigenen knappen und doch gehaltvollen Art die mangelhaften Vorschriften, die nach seiner Ansicht die Ursache für schwere Schädigungen der Erfinder und der Wirtschaft bilden. Von dem Gesichtspunkte ausgehend, daß die Interessen des Anmelders maßgebend sein müßten und daß die Gruppe der Patentanwälte infolge ihrer geringen Zahl und ihrer Konzentrierung in Berlin nicht die auftretenden Bedürfnisse zu befriedigen vermöge, kommt er zu dem Ergebnis, daß ein weiterer Kreis, vor allem die Patentingenieure als Patentsachwalter zuzulassen seien und daß die ganze Materie in einem besonderen Gesetz geregelt werden müsse, wodurch das sogen. „Patentagententum“ bekämpft werde.

Das vom Verfasser vorgeschlagene und formulierte Gesetz dürfte des Interesses jedes am gewerblichen Rechts-

schutze Beteiligten gewiß sein. Für das gesamte Wirtschaftsleben, für Kleinerfinder wie für Mittel- und Großbetriebe ist es von höchster Bedeutung, daß hinreichende gesetzliche Grundlagen für einen tüchtigen Patentsachwalterstand geschaffen werden. Die Schrift bedeutet zweifelsohne einen wichtigen Baustein für die gegenwärtig vorbereitete Abänderung des Patentanwaltsgesetzes.

Die Industriegesellschaft als Lösung für das Kreditproblem der Mittel- und Kleinindustrie. Von Rechtsanwalt Dr. Reier-Hirschberg, Mitglied des Provinzial-Landtages von Nieder-Schlesien. 1926. Verlag Wilhelm Christians, Berlin C 19, Unterwasserstraße 8. Kart. 2.— RM.

Der Verfasser geht von der Kreditnot aus, die noch immer die deutsche Wirtschaft, insbesondere die deutsche Mittel- und Kleinindustrie beherrscht und will als alter Praktiker und Kenner der Materie — aus seiner Feder stammt auch die Arbeit „Ueber die Notwendigkeit der Selbstverwaltungs-Organisation des öffentlichen Kreditwesens in Niederschlesien“, Breslau, Korn, 1926 — gerade hier den Weg zur Beschaffung von Kredit weisen. Das Kernstück der Schrift behandelt das Problem der Industriegesellschaft für die Kreditversorgung der Industrie, das in den interessierten Kreisen seit längerer Zeit erörtert wird. Was auf diesem Gebiete bis heute getan ist, wird ausführlich dargelegt.

Nachtrag zum Steuerführer 1925 (Steuerführer 1926). Die wichtigsten Steuerbestimmungen von August 1925 bis Mai 1926. Von Dr. Otto Model, Regierungsrat a. D., Rechtsanwalt in Mülhausen i. Thür. 1926. Verlag von Franz Vahlen in Berlin W. 9, Linkestraße 16. Preis 2.— Mark.

Der bekannte Modellsche Steuerführer 1925 ist jetzt durch einen Nachtrag ergänzt worden, welcher die Änderungen bis Ende Mai 1926 umfaßt. Die Darstellung gibt unter Verweisungen auf den Steuerführer 1925 die augenblickliche Rechtslage wieder und berücksichtigt sämtliche in Betracht kommenden Ausführungsbestimmungen. Der beliebte und in den weitesten Kreisen eingeführte Steuerführer 1925 wird durch diese Zusammenstellung der wichtigsten Steuerbestimmungen des verflossenen Jahres wieder dem neuesten Stande der Gesetzgebung angepaßt, sodaß der Nachtrag als unentbehrliches Ergänzungsheft bezeichnet werden muß.

Die Eisenbahn-Verkehrs- und Wirtschaftskarte von Niederschlesien und anschließenden Teilen der preussischen Nachbarprovinzen, Ausgabe 1926 mit einem Verzeichnis als Anlage. Entworfen und bearbeitet: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Breslau.

Die Karte hat eine Bildgröße von 164×122 Zentimeter und ist im Maßstabe 1 : 200 000 im 18-Farben-Druck hergestellt. Für die Stadt Breslau und das niederschlesische (Waldburger) Kohlenrevier sind Sonderkarten in größerem Maßstabe nebengezeichnet. Für die Umschlagbahnhöfe Boppo und Malsch-Hafen sind Kartogramme auf der Karte gezeichnet.

Die Karte umfaßt den gesamten Reichsbahndirektionsbezirk Breslau also auch die Eisenbahnlinien über die Grenzen von Niederschlesien hinaus, sowie die in Niederschlesien liegenden Teile der Reichsbahndirektionen Dresden, Halle und Osn. (Frankfurt/Oder).

Die Darstellung auf der Karte umfaßt: die Unterscheidung der Reichs-, Landes-, Provinz-, Regierungsbezirks- und Kreisgrenzen, die Abgrenzung der Handelskammerbezirke, die Reichs-, Privat- und Kleinbahnen mit ihren Bahnhöfen, die Kilometerangabe bei jedem Bahnhof, die Bedeutung der Eisenbahnstationen im Eisenbahnnetz und im politischen Verwaltungsbezirk, die Privatgleisanschlüsse, farblich unterschieden nach 13 Industrie- und Handelsgruppen, bei gleichzeitiger Angabe der Verkehrsgruppen (Umfang des Wagenverkehrs), die größeren Industrie- und Handelsgruppe ohne Gleisanschluss wie vor, die Wasserläufe und Talpferren, die bildliche Darstellung des Verkehrs auf den Umschlagstellen Boppo bei Breslau und Malsch-Hafen, die Bergwerksanlagen, entsprechend der Kohlen- bzw. Erzgewinnung, farblich unterschieden, die Kraftleitungen der größeren Ueberlandzentralen, sowie die Vorkommen und Ausbeute von Kohle, Braunkohle und Granit. Das Verzeichnis zur Karte enthält: sämtliche Bahnhöfe, unter Angabe der für jeden Bahnhof in Frage kommenden Bahnverwaltung und des Sitzes der Betriebsleitung, einen Nachweis aller in der Karte verzeichneten Privatgleisanschlüsse unter näherer Bezeichnung des Namens oder der Firma des Anschließers, sowie Art des Unternehmens, die Angabe der Verkehrsgruppe bei jedem Anschluss (s. Angabe hierüber unter 33 B) sowie Bezeichnung der Kartensfelder zum erleichterten Auffinden der Bahnhöfe und Gleisanschlüsse.

Lojebblattbuchhaltung. Maschinelles und handschriftliches Verfahren nach Gesetz und Rechtsprechung. Von Dr. Heinrich Gilmann, Syndikus, Schriftleiter der Zeitschrift „Das Geschäft“, Berlin. 1926. Carl Heymanns Verlag.

Zweck der kleinen Schrift ist, den Kaufmann über die Lojebblattbuchhaltung und ihre Methoden zu informieren, Bedenken zu zerstreuen und für die weitere Verbreitung der Lojebblattbuchhaltung die Wege zu ebnen. Sie behandelt zu diesem Zweck die Lojebblattbuchhaltung sowohl unter dem Gesichtspunkt der handelsrechtlichen Buchführungspflicht wie des Steuerrechts. Ein besonderer Teil ist der Frage der „Beweiskraft der Lojebblattbuchhaltung“ gewidmet.

Umsatzsteuergesetz mit den Ausführungsbestimmungen. Erläutert von Geheimen Oberjustizrat Otto Lindemann, Ministerialdirektor im Preussischen Justizministerium. Fünfte Auflage. Berlin und Leipzig. 1926. Verlag Walter de Gruyter & Co.

Der Verfasser hat das umfangreiche, für jeden Kaufmann und Gewerbetreibenden bedeutungsvolle Umsatzsteuergesetz in seiner bekannten klaren und eingehenden Weise erläutert und damit ein handliches Nachschlagewerk an die Hand gegeben, das, durch ein ausführliches Sachregister besonders leicht benutzbar, jede Orientierung in kürzester Zeit ermöglicht.

Gesetz über die Ablösung öffentlicher Anleihen vom 16. Juli 1925. Textausgabe mit ausführlicher Einleitung und mit Erläuterungen von Dr. Carl Heinrich, Staatssekretär a. D. Berlin 1925. Verlag von Franz Vahlen, Berlin W. 9, Linkestraße 16.

Die Regelung der Ablösung der öffentlichen Anleihen, die nach langen Kämpfen im Gesetz über die Ablösung öffentlicher Anleihen vom 16. Juli 1925 zum Abschluß gekommen ist, ist für weite Kreise der Wirtschaft und auch des Privatpublikums von größter Bedeutung. Für das Verständnis und die Anwendung des Gesetzes bildet die vorliegende Ausgabe mit ihrer systematischen Einleitung und den klaren ausführlichen Erläuterungen das gewünschte Hilfsmittel. Es ist völlig auf den praktischen Gebrauch abgestellt, alles unnötige Beiwerk daher fortgelassen. Die Ausführungsbestimmungen sind in dem Buch selbst noch nicht enthalten, werden jedoch, nachdem sie inzwischen herausgegeben worden sind, als Nachtrag vom Verlage bezogen werden können.

Handbuch des gesamten Handelsrechts mit Einschluß des Wechsel-, Scheck-, See- und Binnenschiffahrtsrechts, des Versicherungs-, Post- und Telegraphenrechts. Unter Mitwirkung namhafter Bearbeiter. Herausgegeben von Professor Dr. Viktor Ehrenberg, 5. Band, 1. Abteilung, 1. Hälfte, 1. Lieferung. VIII und 476 Seiten. Lex. — 8°. 1926. Leipzig, D. R. Reissland. — Broschiert 24 Mark.

Von dem groß angelegten Werk ist neben die erste Lieferung der 1. Abteilung des 5. Bandes, enthaltend das Recht des Handlungsagenten und das Recht des Handelsmaklers erschienen.

Das Recht des Handlungsagenten (Handelsvertreter) behandelt Professor Dr. Walter Schmidt-Rimpler, Breslau, in geschlossener systematischer Darstellung. Literatur und Rechtsprechung sind weitgehendst verarbeitet. Reichhaltiges fakultatisches Material, grundsätzliche Berücksichtigung der Rechtsgestaltung im praktischen Leben, insbesondere der Handelsbräuche, typischer Vertragsformen und typischer Tatbestände, machen die Abhandlung auch für die Praxis außerordentlich wertvoll. Ausländisches, namentlich das österreichische Recht sind in weitem Umfange zum Vergleich herangezogen.

Das Recht des Handelsmaklers behandelt Geheimer Justizrat Professor Dr. Ernst Heymann, Berlin, in einer Weise, die tief in die schwierigen Probleme eindringt, wobei die wirtschaftlichen, rechtsvergleichenden und geschichtlichen Gesichtspunkte betont werden. Der dispositive Charakter der Rechtsnormen, die stark wechselnde Interessenlage und die sehr verschiedenen Arten der Handelsmakler sind besonders berücksichtigt.

Behörden, Richter, Rechtsanwälte, die Wirtschaft und ihre Vertretungen sowie Agenten und Makler werden das Erscheinen des vorliegenden Werkes als wertvolles Hilfsmittel für ihre Tätigkeit dankbar begrüßen.

Mieterschutz und Mietseinerungsämter. Kommentar des Mieterschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1926 mit Ausführungs- und verwandten Rechtsbestimmungen von Rechtsanwalt Brumby, Stadtrat. Zweite, völlig neubearbeitete Auflage. 1926. Industrie-Verlag Späth & Linde, Berlin W. 10.

Der bekannte Kommentar des Verfassers ist in zweiter, völlig neu bearbeiteter Auflage neu erschienen. Sein besonderer Wert besteht darin, daß er die seit Inkrafttreten des Mieterschutzgesetzes von Rechtsprechung und Schrifttum geleistete Arbeit um Auslegung und Ausdeutung zusammenfaßt und kritisch bearbeitet. Die neuesten Änderungen des Gesetzes durch die Novelle vom 29. Juni d. J. sind berücksichtigt. In einem Anhang sind die Ausführungsbestimmungen des Reiches und Preußens, sowie das Reichsmietengesetz und das Gelbentwertungsausgleichsgesetz beigegeben.

Statistisches

Produktion und Absatz des westober-schlesischen Bergbaues

I. Förderung bezw. Produktion

Jahr bezw. Monat	Steinkohle			Koks			Briketts		
	im ganzen t	förder- täglich t	je ver- fahrene Schicht d. Gesamt- beleg- schaft t	im ganzen t	arbeits- täglich t	je Kopf und Ar- beits- tag der Gesamt- beleg- schaft t	im ganzen t	arbeits- täglich t	je Kopf und Ar- beits- tag der Gesamt- beleg- schaft t
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1913	11 090 908	37 218	1,139	1 283 916	3 518	1,263	112 170	376	5,296
1923 ¹⁾	8 744 679	29 246	0,625	1 503 661	4 120	1,117	116 812	391	2,715
1924 ¹⁾	10 900 259	36 141	0,933	1 120 803	3 062	1,185	202 500 ²⁾	671	4,301
1925	14 272 687	47 895	1,154	1 075 046	2 945	1,404	356 231	1 195	7,071
Januar 1926	1 458 785	60 783	1,244	93 819	3 026	1,468	43 215	1 801	8,960
Februar "	1 331 077	57 873	1,233	84 161	3 006	1,473	37 463	1 629	8,227
März "	1 515 192	58 277	1,239	86 817	2 801	1,460	35 723	1 374	7,046
April "	1 200 306	50 013	1,193	76 377	2 546	1,360	25 379	1 057	5,477
Mai "	1 208 673	50 361	1,214	78 278	2 525	1,366	25 961	1 082	5,945
Juni "	1 326 690	55 279	1,248	79 841	2 661	1,446	29 266	1 219	6,735
Juli "	1 587 181	58 784	1,313	80 860	2 608	1,463	38 924	1 442	8,335
August "	1 554 978	59 807	1,313	81 402	2 626	1,457	33 422	1 285	7,060
September "	1 523 379	58 592	1,293 ³⁾	82 783	2 759	1,503	40 116	1 543	7,995

¹⁾ Juni 1923, Mai und Juni 1924 waren Streifmonate.²⁾ Vorläufige Zahl³⁾ Seit April 1924 ist eine zweite Brikettfabrik in Betrieb gesetzt worden.

II. Zechenselbstverbrauch und Deputatkohlen

	1913 t	1923 t	1924 t	1925 t	I. Vierteljahr 1926 t	II. Vierteljahr 1926 t	III. Vierteljahr 1926 t	
Zechenselbstverbrauch	565 685	615 368	566 845	541 156	161 552	134 737	144 348	
Deputatkohle . . .	148 790	210 496	201 120	200 947	49 334	42 694	44 987	
im ganzen	714 475	825 864	767 965	742 103	210 886	177 431	189 335	
% der Förderung	6,44	9,44	7,05	5,20	4,90	4,75	4,06	

III. Absatz an Steinkohle, Koks und Briketts

1. Steinkohlenabsatz nach Empfangsländern

Jahr bezw. Monat	Nach Deutsch- Oberschlesien	Nach dem übrigen Deutschland	Nach dem Ausland						Im ganzen
			Polnisch- Oberschlesien	übriges Polen	Tschecho- slowakai	Deutsch- Österreich	Ungarn	übriges Ausland	
1	t	t	t	t	t	t	t	t	t
1913	—	—	—	—	—	—	—	—	10 388 329 ¹
1923	3 521 852	4 324 749	60 326	—	17	—	—	—	7 906 944
1924	3 594 200	6 078 447	45 523	7 456	129 838	57 081	16 396	9 166	9 938 107
1925	4 241 138	8 737 670	23 699	5 761	553 564	121 104	20 488	18 157	13 721 581
Januar 1926	418 803	869 334	—	—	72 509	10 790	2 040	595	1 374 071
Februar "	385 859	784 557	—	—	40 881	9 935	2 185	305	1 223 722
März "	428 881	925 657	—	—	37 452	11 472	1 895	250	1 405 607
April "	336 894	700 806	—	—	37 246	10 452	90	65	1 085 553
Mai "	357 794	745 734	—	—	42 888	6 023	140	775	1 153 354
Juni "	371 609	754 000	—	—	59 235	10 327	55	96 667	1 291 893
Juli "	394 517	850 391	—	—	60 840	7 187	95	294 728	1 607 758
August "	372 619	933 717	—	—	53 574	10 172	90	135 198	1 505 370
September "	402 552	933 159	—	—	52 946	10 063	55	72 963	1 471 738

¹⁾ Wie sich der Absatz auf die einzelnen Länder verteilt, läßt sich einwandfrei nicht feststellen.

2. Steinkohlenabsatz nach Beförderungsarten

Jahr bezw. Monat	mit der Hauptbahn		mit der Schmal- spurbahn, Seil- bahn und Landfuhrwerk		W a s s e r u m s c h l a g							
					mit der Hauptbahn				mit der Schmalspurbahn in Gleisweg		im ganzen	
					in Gosel		in den übrigen Oberhäfen					
t	%	t	%	t	%	t	%	t	%	t	%	
1	2		3		4		5		6		7	
1913	7 821 990	75,30	2 566 339	24,70	842 457 ¹⁾	8,11	—	—	6 037	0,06	848 494	8,17
1923	5 392 194	68,20	2 514 750	31,80	385 015	4,87	41 249	0,52	6 800	0,09	433 064	5,48
1924	7 630 325	76,78	2 307 782	23,22	828 814	8,34	42 440	0,43	3 313	0,03	874 567	8,80
1925	11 353 433	82,74	2 368 148	17,26	1 373 732	10,01	78 843	0,58	1 845	0,01	1454420	10,60
Januar 1926	1 149 885	83,68	224 186	16,32	14 260	1,04	6 445	0,47	160	0,01	20 865	1,52
Februar "	1 030 393	84,20	193 329	15,80	87 455	7,15	29 495	2,41	630	0,05	117 580	9,61
März "	1 188 758	84,57	216 849	15,43	284 051	20,21	10 580	0,75	1 408	0,10	296 039	21,06
April "	912 558	84,06	172 995	15,94	214 418	19,75	1 175	0,11	770	0,07	216 363	19,93
Mai "	977 750	84,77	175 604	15,23	202 827	17,59	225	0,03	290	0,03	203 342	17,65
Juni "	1 115 273	86,33	176 620	13,67	161 503	12,50	2 050	0,16	1 048	0,08	164 601	12,74
Juli "	1 416 225	88,09	191 533	11,91	149 506	9,30	12 985	0,81	300	0,02	162 791	10,13
August "	1 320 441	87,72	184 929	12,28	183 259	12,17	6 085	0,40	630	0,04	189 974	12,61
September "	1 272 357	86,45	199 381	13,55	176 288	11,98	3 570	0,24	730	0,05	180 588	12,27

¹⁾ Dies ist der gesamte Wasserumschlag mit der Hauptbahn, seine Verteilung auf die einzelnen Häfen ist nicht bekannt.

3. Absatz an Roßs

Jahr bezw. Monat	Deutschs Oberschlesien	Aebriqes Deutschland	Ausland	im ganzen	von Spalte 5		von Spalte 6 bzw. 7 Umschlag aufs Schiff		Von Spalte 2 Absatz an die Hütten- industrie
	t	t	t	t	mit der Hauptbahn	mit der Schmalspur- bahn, Seil- bahn und Landfuhr- werk	mit der Hauptbahn	mit der Schmal- spur- bahn	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1923	447 608	986 432	64 338	1 498 378	1 171 120	327 258	12 688	100	406 766
1924	281 398	600 585	132 816	1 014 799	749 072	265 727	10 809	—	247 644
1925	397 698	522 392	132 121	1 052 211	674 538	377 673	28 969	345	365 000
Januar 1926	32 808	62 179	7 765	102 752	73 015	29 737	—	—	29 013
Februar "	27 482	45 247	6 637	79 366	55 268	24 098	1 710	—	24 258
März "	27 179	41 041	4 846	73 066	48 613	24 453	4 355	120	25 014
April "	23 714	23 122	2 974	49 810	27 641	22 169	3 520	160	22 780
Mai "	30 659	27 054	3 370	61 083	32 015	29 068	5 652	80	30 217
Juni "	29 588	48 797	6 341	84 726	56 472	28 254	4 860	—	29 085
Juli "	27 404	38 690	12 274	78 368	52 826	25 542	6 420	—	25 736
August "	29 086	45 563	23 314	97 963	70 892	27 071	9 297	—	26 884
September "	27 056	48 918	39 547	115 521	90 477	25 044	14 273	—	24 578

Einwandfreie Zahlen für das Jahr 1913 liegen nicht vor.

4. Absatz an Brisketts

Jahr bezw. Monat	Deutschs Oberschlesien	Aebriqes Deutschland	Ausland	im ganzen	von Spalte 5		von Spalte 6 bzw. 7 Umschlag aufs Schiff		Von Spalte 5 Eisenbahn- dienst- brisketts
	t	t	t	t	mit der Hauptbahn	mit der Schmalspur- bahn, Seil- bahn und Landfuhr- werk	mit der Hauptbahn	mit der Schmal- spur- bahn	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1923	1 183	115 221	—	116 404	116 282	122	—	—	67152
1924	24 660	173 885	370	198 915	197 102	1 813	50	132	156053
1925	40 605	296 089	18021	354715	351 360	3 355	435	—	266121
Januar 1926	6 308	36 434	373	43 115	42 198	917	—	—	34235
Februar "	4 755	31 155	170	36 080	35 655	425	—	—	31228
März "	3 917	30 509	102	34 528	34 166	362	—	—	31756
April "	2 031	24 021	138	26 190	26 134	56	—	—	23974
Mai "	1 829	24 389	104	26322	26 292	30	—	—	23761
Juni "	1 312	25 854	75	27 241	27 204	37	—	—	24746
Juli "	1 954	34 368	55	36 377	36 288	89	—	—	32231
August "	2 291	31 164	85	33 540	33 471	69	—	—	28 925
September "	1 043	39 640	3 670	44 353	44 248	105	—	10	31 283

Einwandfreie Zahlen für das Jahr 1913 liegen nicht vor.

IV. Nebenprodukte der Koksanstalten

Jahr bezw. Monat	P r o d u k t i o n					A b s a t z				
	Rohsteer	Teerpech und Teeröl	Rohbenzol und Homologen	Schwefel- saures Ammoniak	Roh- Naphthalin	Rohsteer	Teerpech und Teeröl	Rohbenzol und Homologen	Schwefel- saures Ammoniak	Roh- Naphthalin
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1923	54 462		14 188	18 713	— ¹⁾	54 156		14 255	19 403	— ¹⁾
1924	45 224		13 795	15 531	268	47 058		14 006	15 808	322
1925	47 898	644	15 244	16 374	602	48 665	700	15 296	13 845	657
Januar 1926	4 435	55	1 373	1 458	67	4 295	—	1 386	2 929	21
Februar	4 094	60	1 236	1 354	64	4 175	105	1 167	1 538	93
März	4 260	50	1 288	1 520	60	4 233	60	1 346	2 773	79
April	3 634	50	1 167	1 220	59	3 697	45	1 210	705	35
Mai	3 814	45	1 208	1 234	66	3 808	45	1 255	627	53
Juni	3 799	49	1 212	1 257	46	3 710	49	1 237	1 855	55
Juli	3 845	25	1 208	1 254	36	3 815	30	1 221	1 783	19
August	3 821	30	1 224	1 284	44	3 686	30	1 209	1 285	67
September	3 727	30	1 201	1 228	50	3 727	30	1 210	1 057	60

¹⁾ Angaben liegen nicht vor.

V. Entwicklung der Belegschaftszahlen

Jahr bezw. Monat		Steinkohlengruben					Koksanstalten				Brikettfabriken				
		männliche Arbeiter		weib- liche Arbeiter	im ganzen (Spalte 2-4)	von Spalte 5		männliche Arbeiter		weib- liche Arbeiter	im ganzen (Spalte 8-10)	männliche Arbeiter		weib- liche Arbeiter	im ganzen (Spalte 12-14)
		über 16 Jahren	unter 16 Jahren			unter Tage	über Tage	über 16 Jahren	unter 16 Jahren			über 16 Jahren	unter 16 Jahren		
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	1913	28 927	1 685	1 127	31 739	22 113	9 626	2 382	298	106	2 786	51	20	—	71
	1923	45 423	1 574	2 029	49 026	33 677	15 349	3 039	142	507	3 688	86	4	54	144
	1924	40 835	766	1 133	42 734	30 855	11 879	2 397	42	146	2 585	122	2	32	156
	1925	43 121	449	1 124	44 694	32 699	11 995	1 973	20	104	2 097	139	1	29	169
Januar	1926	46 299	379	1 068	47 746	36 094	11 652	1 942	22	97	2 061	169	2	30	201
Februar	"	46 382	360	1 064	47 806	36 258	11 548	1 925	21	94	2 040	166	2	30	198
März	"	46 215	363	1 048	47 626	36 058	11 568	1 805	18	95	1 918	165	1	29	195
April	"	45 834	341	1 025	47 200	35 663	11 537	1 754	23	95	1 872	163	1	29	193
Mai	"	45 675	338	987	46 998	35 500	11 498	1 732	24	92	1 848	157	—	25	182
Juni	"	46 098	335	986	47 417	35 943	11 474	1 732	19	89	1 840	156	—	25	181
Juli	"	46 749	344	1 098	48 191	36 589	11 602	1 690	11	82	1 785	150	—	25	173
August	"	47 611	340	1 080	49 031	37 449	11 582	1 709	9	84	1 802	158	1	25	182
September	"	48 300	317	1 066	49 683	38 172	11 511	1 742	11	83	1 836	173	1	19	193

Für die vollen Jahre sind die im Jahresdurchschnitt, für die einzelnen Monate die am viertletzten Arbeitstage beschäftigten Arbeiter angegeben.

Die Hauptbahn-Wagengestellung für den Versand von Steinkohle, Koks und Briquets
Deutsch-Oberschlesiens nach den Übersichten der Reichsbahndirektion Oppeln

(Wagen zu 10 Tonnen)

Jahr bezw. Monat	gestellt	gefehlt	arbeitsfähig im Durchschnitt
1923	670 871	6 554	1,0
1924	881 600	1 522	0,2
1925	1 267 647	—	—
Januar 1926	129 292	—	5 387
Februar	114 289	—	4 969
März	129 318	—	4 974
April	99 593	—	4 150
Mai	104 592	—	4 358
Juni	121 942	—	5 081
Juli	153 179	—	5 673
August	144 769	—	5 568
September	143 424	—	5 516

Gliederung des Absatzes an Steinkohlen, Koks und Brifetts Deutsch-Oberschlesiens nach Verbrauchergruppen im Monat August 1926

Verbrauchergruppen	innerhalb des Deutschen Reiches						davon Deutsch-Oberschlesien					
	Steinkohle		Koks		Brifetts		Steinkohle		Koks		Brifetts	
	t	%	t	%	t	%	t	%	t	%	t	%
Platzhandel (d. i. ab Lagerplatz bediente Verbraucher in Hausbrand, Landwirtschaft, Kleingewerbe und sonst. Industrie) und Landwirtschaft	286 069	21,90	34 753	46,55	2 912	8,70	51 944	13,94	825	2,84	526	22,96
Marine- und Militärbedarf	4 342	0,33	60	0,08	—	86,46	257	0,07	—	—	—	—
Reichsbahngesellschaft	186 337	14,26	2 407	3,22	28 925	1,21	42 840	11,50	788	2,71	1 730	75,51
Privatbahnen	8 205	0,63	—	—	405	—	332	0,09	—	—	—	—
Schiffahrt	34 182	2,62	—	—	—	—	1 257	0,34	—	—	—	—
Koksanstalten (zur Verkokung)	110 411	8,45	—	—	—	—	110 411	29,63	—	—	—	—
Brifettfabriken (zur Brifettierung)	32 220	2,47	—	—	—	—	32 220	8,65	—	—	—	—
Wasserwerke (einschl. Kanalisation)	1 725	0,13	—	—	—	—	155	0,04	—	—	—	—
Gaswerke	95 933	7,34	—	—	—	—	4 224	1,13	—	—	—	—
Elektrizitätswerke	50 479	3,86	—	—	—	—	19 819	5,32	—	—	—	—
Chem. Industrie (einschl. Sprengstoffe, techn. Öle und Fette)	11 282	0,86	1 268	1,70	173	0,52	3 812	1,02	63	0,22	35	1,53
Glas u. Porzellan (einschließlich optische Industrie)	5 482	0,42	117	0,16	—	—	1 420	0,38	—	—	—	—
Stein, Ton, Chamotte, Ziegel, Mineralmühlen, Schmirgel, Eisenbahnbau, Zement, Kalk und Gips	69 030	5,28	2 605	3,49	85	0,25	29 972	8,04	15	0,05	—	—
Leder, Schuhe, Gerbereien, Gummi	3 164	0,24	36	0,05	—	—	40	0,01	—	—	—	—
Textilindustrie (einschl. Bleicherei und Färberei, Appretur usw.)	9 733	0,75	195	0,26	15	0,04	885	0,24	—	—	—	—
Papier und Zellstoff	45 409	3,48	245	0,33	15	0,04	19 960	5,36	—	—	—	—
Erzgewinnung, Eisen- und Metallerzeugung, sowie -verarbeitung	106 397	8,15	28 098	37,64	45	0,14	35 627	9,56	26 884	92,43	—	—
Zuckerfabriken	68 392	5,24	1 506	2,02	130	0,39	6 617	1,77	310	1,06	—	—
Brennereien, Brauereien und Mälzereien	18 077	1,38	270	0,36	35	0,11	2 933	0,79	—	—	—	—
Sonstige Nahrungsmittel	10 223	0,78	235	0,31	70	0,21	1 425	0,38	—	—	—	—
Kali, Salzwerke, Salinen	340	0,03	110	0,15	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige Industrie (einschl. Entwässerung, Hoch- und Tiefbau, Holzbe- und -Verarbeitung, Expedition usw.)	148 904	11,40	2 744	3,68	645	1,93	6 469	1,74	201	0,69	—	—
Summe:	1 306 336	100,00	74 649	100,00	33 455	100,00	372 619	100,00	29 086	100,00	2 291	100,00

Nachweisung der im deutsch-oberschlesischen Steinkohlenbergbau im Monat August 1926 verfahrenen und entgangenen Schichten

Arbeitergruppen	Verfahrene Schichten			Vollarbeiter 1)		Durchschnittlich angelegte Arbeiter 2)		Entgangene Schichten infolge					
	insgesamt	auf 1 Vollarbeiter	davon Schichten für Ueber- arbeiten	insgesamt	in % von der End- summe	insgesamt	in % von der End- summe	betriebs- technischer Gründe	Krankheit	Fehlens	entschädi- gungsschif- tigen Urlaubs	Gesamt- zahl	auf 1 angeleg- ten Arbeiter
a) Hauer	199 906	27,8	12 630	7 203	16,94	8 503	17,18	16	18 712	8 257	6 797	33 782	3,97
b) Schlepper	163 214	27,7	10 240	5 884	13,84	7 040	14,23	6	17 067	11 163	1 840	30 076	4,27
c) Reparaturhauer	166 777	29,6	20 441	5 628	13,23	6 419	12,97	1	9 735	4 716	6 145	20 597	3,21
d) Sonstige Arbeiter	371 428	28,3	29 670	13 145	30,91	15 432	31,19	35	31 283	21 162	6 943	59 423	3,85
Summe: Unter Tage:	901 325	28,3	72 981	31 860	74,92	37 394	75,57	58	76 797	45 298	21 725	143 878	3,85
a) Facharbeiter	99 495	28,6	9 021	3 478	8,18	3 894	7,87	—	4 385	2 104	4 346	10 835	2,78
b) Sonstige Arbeiter	166 638	28,2	12 843	5 915	13,91	6 775	13,69	—	11 654	5 609	5 120	22 383	3,30
c) Jugendl. männl. Ar- beiter v. 14—16 Jahren	8 275	26,1	44	317	0,74	343	0,69	—	478	207	—	685	2,00
d) Weibliche Arbeiter	25 559	26,7	644	957	2,25	1 075	2,18	—	1 356	998	666	3 020	2,81
Summe: Ueber Tage:	299 967	28,1	22 552	10 667	25,08	12 087	24,43	—	17 873	8 918	10 132	36 923	3,05
Gesamtsumme aller Ar- beitergruppen:	1 201 292	28,2	95 533	42 527	100,00	49 481	100,00	58	94 670	54 216	31 857	180 801	3,65
davon in Nebenbetrieben	13 210	29,8	1 656	444	1,04	482	0,97	—	351	161	482	994	2,06

1) Die Zahl der Vollarbeiter wird in der Weise ermittelt, daß die Gesamtzahl der im Erhebungszeitraum verfahrenen Schichten, vermindert um die Zahl der Schichten für Ueberarbeiten, durch die Zahl der Arbeitstage dieses Zeitraumes geteilt wird.

2) Die Zahl der durchschnittlich angelegten Arbeiter wird ermittelt, indem die Gesamtzahl der im Erhebungszeitraum verfahrenen Schichten, vermindert um die Zahl der Schichten für Ueberarbeiten und vermehrt um die Zahl der entgangenen Schichten, durch die Zahl der Arbeitstage dieses Zeitraumes geteilt wird.

Im deutsch-oberschlesischen Steinkohlenbergbau verdiente Durchschnittslöhne in Reichsmark für den Monat August 1926

Arbeitergruppen	Leistungs- lohn je verf. Schicht	Soziallohn je vergütete Schicht	Barverdienst des Arbeiters	Wert der wirt- schaftlichen Beihilfen		Bruttolohn		Versicherungs- beiträge je verf. Schicht	
				Deputat- lohn je vergütete Schicht	Urlaubsent- schädigung je urlaubss- chicht	je vergütete Schicht	je durch- schnittlich angelegten Arbeiter	der Arbeiter	der Arbeit- geber
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
a) Hauer	7,31	0,28	7,68	0,16	7,22	7,82	190	—	—
b) Schlepper	5,18	0,08	5,33	0,08	5,27	5,40	127	—	—
c) Reparaturhauer	6,24	0,26	6,72	0,12	6,20	6,83	184	—	—
d) Sonstige Arbeiter	4,39	0,13	4,60	0,09	4,71	4,70	115	—	—
Summe: Unter Tage	5,52	0,18	5,81	0,11	5,97	5,92	146	0,81	0,87
a) Facharbeiter	5,80	0,24	6,24	0,13	5,79	6,35	169	—	—
b) Sonstige Arbeiter	4,29	0,15	4,55	0,11	4,41	4,66	118	—	—
c) Jugendliche männliche Arbeiter von 14—16 Jahren	1,28	—	1,29	—	—	1,29	31	0,29	0,28
davon unter Tage	1,46	—	1,47	—	—	1,47	35	0,32	0,28
d) Weibliche Arbeiter	2,57	0,06	2,65	0,04	2,72	2,69	66	0,38	0,43
Gesamtsumme aller Ar- beitergruppen	5,28	0,17	5,57	0,11	5,62	5,68	142	0,78	0,84
Davon in Nebenbetrieben	4,75	0,20	5,17	0,09	5,83	5,28	150	0,73	0,78

1. Der Leistungslohn ist der Gehingelohn oder der Schichtlohn unter Ausschaltung aller Zuschläge für Ueberarbeiten aber einschl. der Versicherungsbeiträge der Arbeiter.

2. Der Soziallohn ist das Hausstands- und Kindergeld.

3. Barverdienst ist der Leistungslohn, zuzügl. aller Zuschläge für Ueberarbeiten, sowie des Hausstands- und Kindergeldes.

4. Bruttolohn ist der Leistungslohn zuzüglich aller Zuschläge für Ueberarbeiten, Hausstands- und Kindergeld, sowie Wert der wirtschaftlichen Beihilfen.

Die Metallindustrie Deutsch-Oberschlesiens.

A. Hochofenwerke, Stahl- und Walzwerke einschl. der mit ihnen verbundenen Schmiede- und Presswerke, Eisen- und Stahlgießereien

I. Produktion.

Jahr bezw. Monat		Roheisen			Rohstahl		Halbzeug zum Verkauf	Fertigerzeugnisse der Walzwerke einschl. Schmiede- u. Presswerke	Güterwaren II. Schmelzung
		insgesamt	davon Gießerei-roheisen	Stahl- und Spiegeleisen einschl. Ferro-mangan und Ferro-silizium	Rohblöcke	Stahl-formguß			
		t	t	t	t	t	t	t	t
	1913	381 318	59 489	121 819	345 957	8 908	8 319	234 818	50 504
	1923	368 182	88 322	170 253	379 238	9 107	30 577	245 598	29 949
	1924	262 264	57 421	192 046	261 097	7 026	16 666	186 292	19 452
	1925	288 870	116 790	144 028	346 770	9 719	51 952	235 783	33 105
Januar	1926	19 562	9 536	9 663	24 105	781	6 536	19 256	7 909
Februar	"	16 820	4 900	8 974	26 346	741	6 285	19 729	
März	"	15 784	5 311	6 835	29 470	793	8 273	24 878	
April	"	17 874	4 745	9 614	33 792	700	10 978	19 820	
Mai	"	22 527	4 880	14 752	34 559	614	12 468	22 161	8 421
Juni	"	20 967	5 396	13 756	38 102	683	11 786	25 455	
Juli	"	18 999	4 237	9 965	36 557	810	2 675	25 236	
August	"	18 788	3 237	14 695	36 133	697	3 575	29 103	
September	"	16 433	1 955	14 478	42 599	806	3 439	28 779	8 490

II. Belegschaftszahlen.

Jahr bezw. Monat		Hochofenwerke				Stahl- und Walzwerke				Eisen- und Stahlgießereien			
		männliche		weibliche	Summe der Arbeiter	männliche		weibliche	Summe der Arbeiter	männliche		weibliche	Summe der Arbeiter
		über 16 Jahren	unter 16 Jahren			über 16 Jahren	unter 16 Jahren			über 16 Jahren	unter 16 Jahren		
	1913	1 019	38	150	1 207	3 676	155	197	4 028	1 695 ¹⁾	196 ¹⁾	37 ¹⁾	1928 ¹⁾
	1923	1 599	15	376	1 990	5 694	116	359	6 169	2 273	140	103	2516
	1924	1 071	10	145	1 226	4 391	46	166	4 603	1 421	92	38	1551
	1925	1 007	6	130	1 143	3 411	32	78	3 521	1 907	80	62	2049
Januar	1926	931	1	110	1 042	2 482	25	27	2 534	1 817	76	63	1956
Februar	"	787	3	95	885	2 561	23	27	2 611	1 775	71	67	1913
März	"	747	3	94	844	2 543	25	27	2 595	1 820	57	68	1945
April	"	878	10	103	991	2 604	21	30	2 655	1 740	82	68	1890
Mai	"	889	9	105	1 003	2 603	28	27	2 658	1 752	78	65	1895
Juni	"	882	8	101	991	2 731	29	39	2 799	1 684	78	58	1820
Juli	"	763	7	89	859	2 723	30	38	2 791	1 656	75	59	1790
August	"	747	5	80	832	2 875	31	54	2 960	1 639	76	60	1775
September	"	736	4	71	811	3 134	27	54	3 215	1 657	61	63	1781

In den vollen Jahren sind die im Jahresdurchschnitt angelegten, in den einzelnen Monaten die am viertletzten Tage des Monats beschäftigten Arbeiter angegeben.

¹⁾ Angaben für 1914.

B. Zink- und Bleierzgruben und Zinkwalzwerke.**I. Produktion (einschließl. Nebenprodukte der Hochofenwerke).**

Jahr	Galmei	Zinkblende	Bleierz	Eisenerze	Schwefel- fies	Zinkstaub	Zinkblech	Blei (Zinkblei)
	t	t	t	t	t	t	t	t
1913	2 736	92 463	15 300	4 225	5 688	528	3 935	163
1923	—	38 132	5 194	1	1 704	86	3 406	45
1924	—	39 107	5 073	460	1 972	39	4 410	56
1925	—	49 753	6 639	—	7 533	8 929	4 547	99
I. Quartal 1926	—	12 164	1 836	—	1 274	2 505	1 518	16
April	—	3 849	642	—	319	841	500	9
Mai	—	4 262	723	—	485	843	584	6
Juni *)	—	6 841	997	—	568	1 126	537	5
Juli	—	11 192	1 376	—	531	1 263	707	10
August	58	11 281	1 330	—	690	862	631	10
September	32	14 903	1 439	—	406	1 102	634	12

*) Mit Beginn des Monats ist eine neue Grube in Betrieb genommen.

II. Belegschaftszahlen.

Jahr	Zink- und Bleierzgruben						Zinkwalzwerke			
	männliche		weibliche	Summe der Arbeiter	davon beschäftigt		männliche		weib- liche	Summe der Arbeiter
	über 16 Jahren	unter 16 Jahren			unter Tage	über Tage	über 16 Jahren	unter 16 Jahren		
Jahresdurchschnitt 1913	2 644	61	758	3 463	2 042	1 421	107	3	4	114
1923	1 859	46	723	2 628	1 317	1 311	95	4	1	100
1924	1 512	41	553	2 106	1 010	1 096	103	5	1	109
1925	1 743	36	594	2 373	1 190	1 183	123	3	1	127
Januar 1926	1 915	33	618	2 566	1 306	1 260	163	3	1	167
Februar	1 906	34	611	2 551	1 297	1 254	169	4	1	174
März	1 872	34	613	2 519	1 266	1 253	165	4	1	170
April	1 864	34	614	2 512	1 263	1 249	165	4	1	170
Mai	1 863	35	616	2 514	1 266	1 248	165	4	1	170
Juni *)	2 871	36	846	3 753	1 749	2 004	164	5	1	170
Juli	3 024	34	943	4 001	1 830	2 171	166	4	1	171
August	3 078	34	1 006	4 118	1 828	2 290	166	4	1	171
September	3 137	39	992	4 168	1 908	2 260	169	4	1	174

*) Mit Beginn des Monats ist eine neue Grube in Betrieb genommen worden.

Steinkohlenförderung und Absatz Polnisch-Oberschlesiens

Jahr bezw. Monat	Förderung		Absatz		Belegschaft	
	insgesamt	fördertätlich	insgesamt	davon Hauptbahn- versand	insgesamt	davon unter Tage
	t	t	t	t		
1	2	3	4	5	6	7
Monatsdurchschnitt 1913	2 666 492	107 016	2 447 937	2 063 545	89 581	60 177
1923	2 208 304	89 224	1 925 273	1 570 598	150 856	101 957
1924	1 975 214	79 273	1 711 775	1 431 297	124 450	84 637
1925	1 786 136	72 046	1 557 043	1 275 403	83 536	56 937
Januar 1926	1 777 177	74 049	1 633 668	1 320 733	71 681	48 997
Februar	1 543 995	67 130	1 314 387	1 049 697	71 146	48 268
März	1 619 741	62 298	1 374 120	1 060 394	70 326	48 036
April	1 623 612	67 651	1 486 866	1 213 080	69 105	47 046
Mai	1 661 053	72 220	1 442 103	1 171 079	68 716	47 177
Juni	1 928 638	80 360	2 128 934	1 859 324	69 396	47 835
Juli	2 576 360	95 421	2 385 408	2 070 174	77 312	54 359
August	2 660 018	102 308	2 414 969	2 093 659	80 483	57 153
September	2 681 771	103 145	2 480 937	2 156 460	83 717	59 754

Produktion und Absatz der Koksanstalten und Brickettfabriken Polnisch-Oberschlesiens

J a h r b e z w. M o n a t	K o k s					B r i c k e t t e s				
	P r o d u k t i o n		A b s a t z		B e l e g - s c h a f t	P r o d u k t i o n		A b s a t z		B e - l e g - s c h a f t
	ins- g e s a m t	a r b e i t s - t ä g l i c h	ins- g e s a m t	d a v o n H a u p t - b a h n v e r - s a n d		ins- g e s a m t	a r b e i t s - t ä g l i c h	ins- g e s a m t	d a v o n H a u p t - b a h n v e r - s a n d	
	t	t	t	t		t	t	t	t	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Monatsdurchschnitt 1913	76 499	2 515	— ¹⁾	— ¹⁾	1 911	26 733	1 073	— ¹⁾	— ¹⁾	313
1923	114 434	3 762	115 015	69 044	4 058	25 715	1 039	25 484	25 481	354
1924	79 198	2 597	79 460	49 421	2 819	28 817	1 157	28 942	28 900	398
1925	80 337	2 641	75 809	50 661	1 948	23 499	948	23 369	23 282	291
1926	92 384	2 980	87 175	58 573	1 996	16 832	701	14 164	13 929	234
Januar	84 353	3 013	75 861	48 918	2 000	14 438	628	13 105	13 005	196
Februar	95 353	3 076	83 212	52 310	1 980	12 786	492	12 581	12 478	152
März	88 697	2 957	66 581	42 838	2 004	12 120	505	12 210	12 173	153
April	91 873	2 964	73 778	48 080	2 029	11 850	515	10 310	10 308	130
Mai	84 043	2 801	70 946	48 880	2 059	17 619	734	19 871	19 726	174
Juni	91 206	2 942	82 999	51 514	2 008	24 394	903	18 466	18 465	234
Juli	92 600	2 987	96 009	60 562	2 009	19 503	750	20 532	20 457	212
August	90 449	3 015	108 404	74 433	2 114	21 232	817	26 115	26 071	212
September										

1) Diese Zahlen liegen nicht vor.

Deutsche Großhandelsindexziffern

September—Oktober 1926.

(1913=100).

Warengruppen	September				Oktober			
	15.	22.	29.	Durch- schnitt	6.	13.	20.	
1. Getreide und Kartoffeln . .	121,9	120,7	120,7	120,5	123,8	126,1	*)	
2. Fette, Zucker, Fleisch u. Fisch	135,5	135,0	135,0	135,9	135,1	133,2		
3. Kolonialwaren, Hopfen . .	175,6	177,3	178,1	174,8	179,2	179,2		
4. Häute und Leder	116,6	116,0	115,6	116,0	114,4	114,4		
5. Textilien	144,5	143,7	141,5	144,5	138,2	136,9		
6. Metalle und Mineralöle . .	127,3	125,8	126,3	126,5	126,3	125,9		
7. Kohle und Eisen	119,7	119,7	119,7	119,7	119,7	119,7		
Agrarerzeugnisse	128,8	128,0	128,0	127,9	130,3	131,4	135,0	
Industriestoffe	124,8	124,5	124,1	124,7	123,5	123,2	123,2	
Inlandswaren	123,8	123,0	123,0	123,1	124,7	125,6	*)	
Einfuhrwaren	145,7	145,5	145,0	145,3	144,0	143,4		
Gesamtindexziffer	127,4	126,7	126,7	126,8	128,0	128,6	130,9	

*) Angaben stehen z. St. noch aus.

Reichsindexziffer für die Kosten der Lebenshaltung
Januar / September 1926 (1913/14 = 100).

Monat	Gesamt- lebens- haltung ¹⁾	Gesamt- lebens- haltung ohne Wohnung	Er- nährung	Wohnung	Heizung und Be- leuchtung	Be- kleidung	Sonstiger Bedarf einschl. Verkehr	Ernährung, Wohnung, Heizung und Beleuchtung, Bekleidung
Januar	139,8	152,1	143,3	91,1	142,5	171,1	189,1	134,7
Februar	138,8	150,8	141,8	91,4	142,7	169,3	188,8	133,7
März	138,3	150,1	141,0	91,4	142,7	168,1	189,0	133,1
April	139,6	150,3	141,6	97,4	141,7	167,0	188,8	134,6
Mai	139,9	150,4	142,3	98,6	140,4	165,2	188,0	135,0
Juni	140,5	150,8	143,2	99,9	140,3	164,2	187,5	135,7
Juli	142,4	152,0	145,3	104,4	141,1	162,7	186,8	137,8
August	142,5	152,0	145,7	104,9	141,3	160,8	186,3	138,0
September	142,0	151,4	144,9	104,9	142,8	159,6	185,9	137,5
Abweichung Septemb. ge- gen August 1926 (in v. H.)	- 0,4	- 0,4	- 0,5	+ 0,0	+ 1,1	- 0,7	- 0,2	- 0,4

¹⁾ Ernährung, Wohnung, Heizung und Beleuchtung, Bekleidung, „Sonstiger Bedarf“ (ohne Steuern und soziale Abgaben).

Übersicht über den Londoner Goldpreis.

Gemäß § 2 der Verordnung zur Ausführung des Gesetzes über wertbeständige Hypotheken vom 29. Juni 1923 (R. G. Bl. I. S. 482)

Zeitraum	für	
	1 Unze Feingold	1 Gramm Feingold
1926		
vom 1. Januar bis 18. Januar	84 sh 10 ¹ / ₂ d	32,7455 pence
" 19. " " 25. "	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7455 "
" 26. " " 1. Februar	84 " 10 ¹ / ₂ "	32,7455 "
" 2. Februar " 8. "	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7355 "
" 9. " " 15. "	84 " 10 ¹ / ₂ "	32,7455 "
" 16. " " 22. "	84 " 10 "	32,7294 "
" 23. " " 1. März	84 " 10 "	32,7294 "
" 2. März " 8. "	84 " 11 "	32,7616 "
" 9. " " 15. "	84 " 10 ¹ / ₂ "	32,7455 "
" 16. " " 22. "	84 " 11 ¹ / ₂ "	32,7777 "
" 23. " " 29. "	84 " 11 "	32,7616 "
" 30. " " 5. April	84 " 11 "	32,7616 "
" 6. April " 12. "	84 " 11 ¹ / ₂ "	32,7777 "
" 13. " " 19. "	84 " 11 ¹ / ₂ "	32,7777 "
" 20. " " 26. "	84 " 11 ¹ / ₈ "	32,7656 "
" 27. " " 3. Mai	84 " 11 "	32,7616 "
" 4. Mai " 10. "	84 " 10 "	32,7294 "
" 11. " " 17. "	84 " 10 "	32,7294 "
" 18. " " 24. "	84 " 10 "	32,7294 "
" 25. " " 31. "	84 " 9 ³ / ₄ "	32,7214 "
" 1. Juni " 7. Juni	84 " 11 ¹ / ₂ "	32,7777 "
" 8. " " 14. "	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7375 "
" 15. " " 21. "	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7375 "
" 22. " " 28. "	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7375 "
" 29. " " 5. Juli	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7375 "
" 6. Juli " 12. "	84 " 10 ¹ / ₂ "	32,7455 "
" 13. " " 19. "	84 " 10 ¹ / ₂ "	32,7455 "
" 20. " " 26. "	84 " 10 ¹ / ₂ "	32,7455 "
" 27. " " 2. August	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7375 "
" 3. August " 9. "	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7375 "
" 10. " " 16. "	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7375 "
" 17. " " 23. "	84 " 9 ³ / ₄ "	32,7214 "
" 24. " " 30. "	84 " 10 ¹ / ₄ "	32,7375 "
" 31. " " 6. Septemb.	84 " 10 ¹ / ₂ "	32,7455 "
" 7. Septemb. " 13. "	84 " 10 ¹ / ₂ "	32,7455 "
" 14. " " 20. "	84 " 11 "	32,7616 "
" 21. " " 27. "	84 " 11 ¹ / ₂ "	32,7777 "
" 28. " " 4. Oktober	84 " 11 ¹ / ₂ "	32,7777 "
" 5. Oktober " 11. "	84 " 11 ³ / ₈ "	32,7656 "
" 12. " " 18. "	84 " 11 ¹ / ₄ "	32,7696 "
" 19. " " 25. "	84 " 11 ¹ / ₄ "	32,7696 "