



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die deutsche Ostmark

Both, Heinrich von

Lissa i. P., 1913

1. Handel und Industrie in Posen und Westpreußen. Von Syndikus Dr. Wilhelm John, Danzig. Bildertafel 17-20.
-

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77577](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77577)



Industrie und Handel.

I. Handel und Industrie in Posen und Westpreußen.

Von Wilhelm John.

A. Handel.

Wie allerwärts, so übt der Handel auch in den Provinzen Posen und Westpreußen auf die Volkswirtschaft einen schwerwiegenden Einfluß aus. Dank dem Unternehmungsgenoste, der Rührigkeit und Tüchtigkeit eines zum Teil seit Generationen tätigen Kaufmannsstandes erfüllt er seine wichtige Aufgabe, den Warenaustausch zu vermitteln und die Güter in nutzbringender Weise zu verteilen, mit großem Geschick und Erfolg, ungeachtet mannigfacher Schwierigkeiten, die sich ihm entgegenstellen, und die teils allgemeiner Natur sind, teils in der Eigenart der östlichen Verhältnisse liegen.

Der ostmärkische Handel zerfällt in Großhandel und Kleinhandel (Detailhandel), festhaften und Wanderhandel, Binnen- und Außenhandel, der letztere wieder in Einfuhr-, Ausfuhr- und Zwischenhandel. Dazu treten als nicht zu unterschätzende Faktoren die Hilfsgewerbe des Handels: dem Speditionsgewerbe, der Tätigkeit der Agenten, Makler usw. ist in der Ostmark eine wichtige Rolle zugewiesen.

Das Gebiet des Handels wird nicht durch die politischen Grenzen bestimmt. Die kaufmännische Tätigkeit greift weit darüber hinaus, zunächst auf die benachbarten Provinzen Ostpreußen, Pommern und Schlesien, dann aber auch auf die übrigen Teile des Vaterlandes. Jene Handelsbeziehungen lassen sich nicht fest umgrenzen, noch weniger kann man alle Richtungen verfolgen, in denen sie sich bewegen. Aber es soll der Versuch gemacht werden, wenigstens die charakteristischen Eigentümlichkeiten des östlichen Handels zu beleuchten.

Naturgemäß ist die geographische Lage der Ostmark für ihren Handel von höchster Bedeutung. Er wird einerseits durch die Ostsee, andererseits durch die russische Grenze stark beeinflusst. Seit alters findet teils über die Landgrenze, teils auf dem Seewege ein reger Güteraustausch mit dem Auslande statt, der zwar im Laufe der Zeit mancherlei Verschiebungen und Veränderungen erfahren hat, in gewissen Waren und Kaufmannsgütern aber derselbe geblieben ist bis auf den heutigen Tag.

Benutzte Quellen: Jahresberichte des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Danzig, insbesondere Mitteilungen des Syndikus, Herrn Dr. Sehrmann. — Jahresberichte der Handelskammern zu Graudenz, Thorn, Posen und Bromberg. — Akten, Jahresberichte und sonstige Veröffentlichungen des Verbandes Ostdeutscher Industrieller, darunter mehrere Abhandlungen des Verfassers. — Vortrag des Geheimen Baurats Brandt-Berlin in der 10. ordentlichen Mitgliederversammlung des Verbandes Ostdeutscher Industrieller über: „Die Wasserstraßen zwischen Oder und Weichsel.“ — Verkehrsstatistiken der königlichen Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Posen. — Otto Münsterberg-Danzig: „Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Ostens.“ usw.

Handel und Verkehr sind in der volkswirtschaftlichen Praxis unzertrennliche Dinge. Die Verkehrsmittel ermöglichen überhaupt erst den Handel über das rein örtliche Gebiet hinaus; je besser die Verkehrswege, umso entwicklungsfähiger sind die Handelsbeziehungen. In erster Linie kommen für die Beförderung der Waren und Güter die Eisenbahnen in Betracht. Ihnen obliegt vor allem die Zufuhr und Abfuhr der tausendfältigen Gegenstände des Handels. Aber auch der im Geschäftsleben so wichtige Personenverkehr ist ihnen vorwiegend anvertraut. Zwei große internationale Eisenbahnlinien, die vielfach parallel laufen, durchschneiden die Ostmark in der Richtung von Südwesten nach Nordosten: die Linie Berlin—Schneidemühl—Dirschau—Königsberg (Pr.)—Insterburg—Lydkuhnen und die Linie Berlin—Bentschen—Posen—Johensalza—Thorn—Insterburg—Lydkuhnen. Sie sind es hauptsächlich, die dem östlichen Handel die Waren aus dem Reiche zuführen und die Erzeugnisse des Ostens sowie die die Ostmark als Durchgangsgebiet berührenden Waren nach Berlin und darüber hinaus befördern. Sodann kommen als wichtige Strecken für den Handel in Betracht: die Linie Posen—Breslau, die Strecke Lissa—Krotoschin—Ostrowo—Skalmierschütz, die nach Kalisch in Rußland führt, ferner die Linien Johensalza—Bromberg—Dirschau, Thorn—Bromberg—Schneidemühl, Thorn—Alexandrowo, Thorn—Graudenz—Marienburg (Westpr.), Ilowo—Deutsch-Eylau—Marienburg, Dirschau—Danzig—Stolp—Stettin—Berlin. Selbstverständlich tragen auch die zahlreichen sonstigen Eisenbahnlinien der Ostmark, nicht zu vergessen die vielen Kleinbahnen, in mehr oder weniger hohem Maße zum Handelsverkehr bei.

Das Eisenbahnwesen in den Provinzen Posen und Westpreußen läßt noch viel zu wünschen übrig. Weite Gebiete harren auf ihre Erschließung durch Eisenbahnen. Sodann sind die Zugverbindungen mitunter recht ungünstig. Das schlimmste aber ist, daß die meisten Eisenbahnstrecken sogenannte Nebenbahnen sind, auf denen die Züge mit einer die Geduld der Reisenden oft auf die Probe stellenden Langsamkeit fahren. Hierdurch verliert der Kaufmann, der mit seiner Zeit geizen muß, manche kostbare Stunde, und es wird die Erledigung von Geschäften sehr erschwert.

Dankenswerterweise hat das östliche Eisenbahnwesen im letzten Jahrzehnt beachtliche Fortschritte gemacht, so durch die Erbauung neuer Eisenbahnlinien, durch den Umbau von Nebenbahnen in Hauptbahnen, durch die Verlegung von zweiten Gleisen auf Strecken, die bis dahin nur eingleisig waren (auf der Strecke Dirschau—Marienburg haben wir sogar den nicht häufigen Fall, daß vier Gleise nebeneinanderlaufen) ferner durch Verbesserungen der Fahrpläne im Personenverkehr, durch Einrichtung von Eilzügen und Schnellzügen usw. und durch die Beschleunigung vieler Züge. Desgleichen hat der Güterverkehr zahlreiche Verbesserungen erfahren. Es ist daher zu hoffen, daß auch die noch bestehenden mannigfachen und berechtigten Wünsche der Handel- und Gewerbetreibenden bezüglich des Eisenbahnverkehrs mit der Zeit erfüllt werden. Gerade in der Hebung und Ausgestaltung des Verkehrswesens bietet sich der praktischen Ostmarkenpolitik ein ausgedehntes, dankbares Arbeitsfeld dar.

Die Hauptschiffahrtsstraße der Provinz Westpreußen und der Ostmark überhaupt ist seit uralten Zeiten die Weichsel. Zwar ist ihre frühere Bedeutung als Verkehrsweg durch die Eisenbahnen erheblich vermindert worden; immerhin sind es aber noch gewaltige Gütermengen, die stromaufwärts und abwärts befördert werden. Leider hat die Weichselschiffahrt mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Für die Weichselregulierung hat der Preussische Staat in den letzten 70 Jahren über 90 Millionen M. ausgegeben, davon allein 47 Millionen M. in der Zeit von 1884 bis 1907. Trotzdem wollen die Klagen, die von vielen Seiten über die Mangelhaftigkeit der Wasserstraße erhoben werden, nicht verstummen. Namentlich bei niedrigem Wasserstande ergeben sich schwere Mißstände für den Schiffsverkehr und die Flößerei. Von dem insgesamt 1068 km betragenden Stromlaufe der Weichsel gehört nur der untere Lauf mit 222 km Länge zu Preußen. Durch die Strömung der Weichsel werden nun fortwährend ungeheure Sandmengen aus Rußland nach Deutschland hineingeschleppt, die sich ständig vorwärts bewegen und bewirken, daß oft in wenigen Tagen große und unpassierbare Sandbänke an Stellen sich bilden, wo vorher noch freies Fahrwasser war. Besonders unangenehm und gefährlich für die Weichselschiffahrt sind auch die vielen Steinriffe zwischen der deutsch-russischen Grenze und Warschau. Seit Jahr und Tag sind von den berufenen Stellen an unsere Staatsregierung ausführlich begründete Eingaben des Inhalts gerichtet worden, daß auf die Regulierung der russischen Weichsel hingearbeitet werden möchte. So hat das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Danzig seinerzeit betont, daß es notwendig sei, den Lauf der Weichsel wenigstens von Warschau abwärts bis zur deutsch-russischen Grenze durch Beseitigung der Steinriffe derart herzustellen, daß man den Strom dort ebenso befahren könne, wie auf deutscher Seite. Die Frachten würden sich dann so verbilligen, daß große Mengen von Gütern, die heute mit der Eisenbahn nach Warschau und von Polen nach Danzig befördert werden, auf dem Wasserwege hin- und hergeschafft werden könnten. Selbstverständlich hat sich die preussische Regierung jenen Anträgen nicht verschlossen und das Menschenmögliche getan, um Rußland zu einer umfassenden Weichselregulierung zu veranlassen. Aber alle Bemühungen in dieser Richtung haben bisher keinen durchgreifenden Erfolg gezeigt. Es muß deshalb mit Nachdruck darauf hingearbeitet werden, daß die Weichsel eine allen billigen Ansprüchen genügende Handels- und Schiffahrtsstraße wird, zum Nutzen der beiden beteiligten Staaten und nicht zum geringsten auch im Interesse der östlichen Volkswirtschaft.

Die hauptsächlichlichen Waren, die auf der Weichsel befördert werden, sind: Getreide, Mehl, Kleie, Zucker, Spiritus, Wein, Seringe, Salz, Petroleum und andere Öle, Kolonialwaren, Drogen, Chemikalien, Quebrachoholz, Sutmittel, Düngemittel, Kohle, Erze, Metalle und Metallwaren. Stromabwärts ziehen besonders viele Holzflöße (Traften), die aus Rußland kommen, ihre Bahn. Wie erheblich die Holzmengen sind, die auf der Weichsel verflößt werden, mag daraus hervorgehen, daß beispielsweise im Jahre 1910, und zwar von Anfang April bis Anfang November, die deutsch-russische Grenze bei Schillno 1302 Traften passierten. Sie

umfaßten: 623 303 Stück Rundkiefen, 71 351 Stück Rundtannen, 617 337 Stück Kantkiefen, 61 275 Riegelhölzer, 240 207 Sleeper, 129 570 Rundelisen, 7022 Rundeschen, 16 956 eichene Plançons, 28 537 Rundeschen, 145 575 eichene Rundflöße, 97 034 eichene Bahnschwellen, 1152 eichene Weichenschwellen, 537 488 Kieferne Bahnschwellen, endlich 24 876 Stück eichene Tramway-Schwellen. Dazu kommen noch geringere Mengen von Birken, Espen, Küstern, Weißbuchen und Linden.

Von den genannten Traften wurden allein in den Holzhafen von Brahemünde bei Bromberg 807 867 laufende Meter von 4 m Tafelbreite eingeschleust, d. h. 800 laufende Meter für die Trast gerechnet, 74% der Gesamteinfuhr, während die übrigen 26% nach Thorn, Schulitz, Sordon, Graudenz, Elbing, Danzig usw. gingen. Der genannte Holzhafen an der Mündung der Brahe in die Weichsel dient hauptsächlich als Lagerstätte für die aus Rußland stammenden riesigen Holz mengen, die mit Schleppdampfern die Brahe aufwärts geschleppt werden, um entweder in einem der dortigen Sägewerke bearbeitet oder durch den Bromberger Kanal zur Netze, Warthe und Oder befördert zu werden.

Ein zweiter Holzhafen ist auf Betreiben der rührigen Handelskammer zu Thorn in der Nähe dieser Stadt erbaut und im Herbst 1909 eröffnet worden. Die nutzbare Fläche beträgt 450 000 qm; für spätere Erweiterungen steht noch eine Fläche von 320 000 qm zur Verfügung. Zunächst bietet der Thorner Holzhafen den Traften Schutz vor der Hochwasser- und Überwinterungsgefahr. Sodann werden den Eigentümern Notverkäufe erspart, wozu sie beim Stehen auf der freien Weichsel unter gewissen Umständen früher oft genug getrieben wurden. Ferner wird den Großhändlern durch Lagerung der Hölzer im Hafen die Möglichkeit geboten, ihre Ware zu lombardieren. Schließlich ist die Entstehung von Holzschneidemühlen am Hafen als sicher anzunehmen, was den Holzhändlern eine Erleichterung des Absatzes und eine Belebung des Thorner Handels bringen wird. Für die Errichtung derartiger Betriebe ist Gelände ganz in der Nähe des Hafens reichlich vorhanden; auch ist es möglich, das fertige Material unmittelbar entweder im Kahn oder mit der Eisenbahn zu versenden.

Doch zurück zum Holzhafen von Brahemünde. Wenn wir, die Weichsel abwärts kommend, in den Brahemünder Außenhafen eingelaufen sind, ersteigen wir mittelst einer Schleuse, die in moderner Weise mit elektrischen Betriebs einrichtungen versehen ist, den etwa 4 m höher liegenden Spiegel des fast 100 ha umfassenden Holzhafens. Mit Staunen schweift unser Blick über die gewaltige Wasserfläche, auf der Hölzer im Werte von mehreren Millionen Mark lagern, und wir freuen uns der weitgehenden Fürsorge, welche die Staatsregierung durch diese Anlage dem Handel und Verkehr zuteil werden läßt. Sahren wir dann die Brahe etwa 12 km hinauf, an zahlreichen Betrieben der Holzbearbeitung vorbei, bis Bromberg, so ersteigen wir mittelst der sogenannten Bromberger Stadtschleuse die Oberbrahe und gelangen in den von Friedrich dem Großen erbauten Bromberger Kanal.

Der Verkehr im Bromberger Kanal umfaßt vor allem die Flößerei des vorhin erwähnten russischen Holzes, während die in Schiffen beförderten Güter erheblich

zurücktreten. Auch unter diesen nimmt wieder Holz, und zwar in bearbeitetem Zustande, eine hervorragende Stelle ein. Sodann sind zu nennen landwirtschaftliche Erzeugnisse und landwirtschaftliche Bedarfstoffe, Steine und Kaufmannsgüter, namentlich von Stettin kommend; östlich von Bromberg ist besonders die Ein- und Ausfuhr über Danzig von Belang.

Dicht bei Nakel mündet der Bromberger Kanal in die Nege; der Weg von Bromberg bis dorthin beträgt rund 26 km. Auf der Nege fahren wir bis Zantoch, wo der Fluß in die Warthe mündet. Nachdem wir eine Strecke von 69 km auf der Warthe zurückgelegt haben, gelangen wir in der Nähe von Küstrin in die Oder. Wir haben so die Verbindungsstraße zwischen Weichsel und Oder, jenes wichtige Glied im vaterländischen Wasserstraßennetz, kennen gelernt. Es ist ein mannigfach gestalteter, mit vielen Schwierigkeiten verknüpfter Weg, den die Schiffe und Flöße zurücklegen müssen, um von der Weichsel in die Oder und umgekehrt von der Oder in die Weichsel zu gelangen. Die insgesamt 292 km lange Wasserstraße ist bald frei fließender, bald kanalisierte Fluß, bald eigentlicher Kanal. Die nutzbaren Maße, besonders die der Schleusen, sind sehr verschieden. Für den durchgehenden Verkehr sind stets die kleinsten Maße, und zwar die der Schleusen bestimmend. Diese sind zum Teil so klein, daß nur sogenannte Sinnwädhne, d. h. Fahrzeuge, die bei etwa 40,5 m Länge nicht mehr als 4,60 m Breite und nur höchstens 150 bis höchstens 200 t Ladefähigkeit besitzen, die Wasserstraße benutzen können. Dieser Schiffstyp läßt bei verhältnismäßig hohen Selbstkosten zu wenig Nutzen, er ist erheblich kleiner, als die auf den beiden anschließenden natürlichen Wasserstraßen, besonders auf der Oder, immer mehr in Aufnahme kommenden Fahrzeuge. Eine Beseitigung jenes Ubelstandes erschien daher zugunsten der wirtschaftlichen Hebung des Ostens dringend geboten.

Nachdem frühere Regierungsvorlagen, zuletzt die vom Jahre 1901, durch die neben dem großzügigen Bau eines neuen Kanals zwischen Rhein und Elbe auch Verbesserungen an den östlichen Wasserstraßen vorgeschlagen waren, die Zustimmung des preussischen Landtages nicht gefunden hatten, kam endlich am 1. April 1905 ein Gesetz zustande, das zwar im Westen die Kanalstrecke zwischen Hannover und der Elbe und damit die durchgehende Wasser Verbindung zwischen Rhein und Weichsel fallen ließ, aber die früher für die Oder—Weichsel—Straße und für die Warthe von Posen abwärts vorgesehenen Mittel, etwa 21 Millionen M., unverändert beibehielt. Nach diesem Gesetz sollen zwischen Oder und Weichsel die technischen Einrichtungen, insbesondere das der Schifffahrt dienende Profil, die Schleusen und Wehre, soweit ausgebaut werden, daß der sogenannte Oderkahn, wie er auf dem Oder—Spree-Kanal und der Oder verkehrt, der bei 55 m Länge und 8 m Breite eine Ladung von 400 t bei 1,40 m Tauchung faßt, mit dieser Tauchtiefe bis zur Weichsel und mit zeitweilig beschränkter Tiefe bis nach Posen hinauf gelangen kann.

Die wichtigste Zubringerin der von Westen nach Osten durchgehenden Wasserstraße ist die Warthe von ihrer Vereinigung mit der Nege aufwärts bis zur

russischen Grenze. Trotz ihrer erheblichen Länge von 280 km ist sie nicht als selbständige Hauptwasserstraße anzusehen, da auf ihr ein nennenswerter Verkehr über die Grenze hinaus nicht besteht. Zurzeit ist auf der ganzen Warthe zwischen der Mündung und der russischen Grenze ein einheitlicher, wenn auch vielfach noch scharf gewundener Flußschlauch ausgebaut, und das angestrebte Ziel, nämlich die Herstellung von mindestens 1,0 m Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser, ist meistens erreicht.

Ungeachtet dieser bedeutenden Erfolge, die bis zur Stadt Posen hinauf sogar den Verkehr von größeren als sinowmäßigen Fahrzeugen gestatten, vollzog sich die Entwicklung der Wartheschiffahrt lange Zeit nur langsam. Ein Durchgangsverkehr von Rußland fehlte fast gänzlich (nur etwas Slossholz überschreitet die Grenze zu Tal), und sowohl die Provinzialhauptstadt wie die kleineren Warthe-Städte (z. B. Schrimm, Birnbaum, Schwerin) konnten mangels geeigneter Umschlagseinrichtungen einen größeren örtlichen Ladeverkehr nicht entwickeln. Neuerdings ist nun der Umschlagsverkehr in Posen, dank den neugeschaffenen städtischen Kaianlagen mit Anschlußgleis, schnell gestiegen; er umfaßt jährlich etwa 200 000 t, hauptsächlich landwirtschaftliche Erzeugnisse und Einfuhrgüter, besonders über Stettin. Im Durchschnitt ist der Verkehr für die ganze Warthestrecke zwischen der Mündung bei Zantoch und Posen zurzeit auf etwa 250 000 t zu schätzen, d. i. etwa auf ein Viertel desjenigen der Oder—Weichsel-Wasserstraße.

Besondere Erschwerungen des zu Berg vorwiegend mit Schleppdampfern ausgeübten Schiffsverkehrs liegen in einigen sehr scharfen Krümmungen und engen Brückendurchfahrten. Unter letzteren ist besonders der Engpaß der sogenannten großen Festungsschleuse unmittelbar unterhalb Posens zu erwähnen. Dieses brückenartige massive Bauwerk ist im Jahre 1837 gelegentlich der Neubefestigung Posens mit nur 5,0 m weiten Lichtöffnungen angelegt worden und liefert den Beweis, wie wenig früher an eine Entwicklung der Wartheschiffahrt gedacht wurde.

Wie die Weichelschiffahrt, so wird auch der Verkehr auf der Warthe durch niedrigen Wasserstand oft sehr beeinträchtigt. So erfuhren beispielsweise im Jahre 1911, wo die Schiffahrt allgemein unter der Trockenheit des Sommers sehr litt, und wo der Wartheverkehr sogar vorübergehend in den Monaten September und Oktober völlig ins Stocken geriet, von Posen zu Tal nur 500 Rähne mit rund 90 000 t Ladung, gegen 813 Rähne im Vorjahre und 780 Rähne im Jahre 1909. Im Bergverkehr kamen nach Posen nur 378 Rähne mit einer Gesamtladung von 35 000 t, gegen 578 Rähne im Jahre 1910 und 550 Rähne im Jahre 1909.

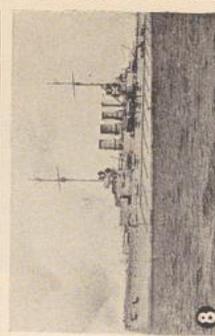
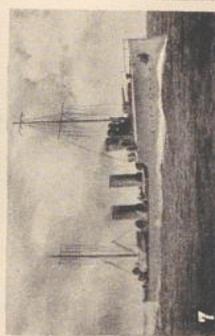
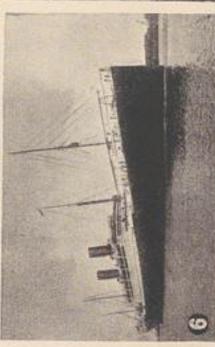
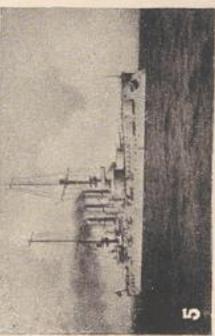
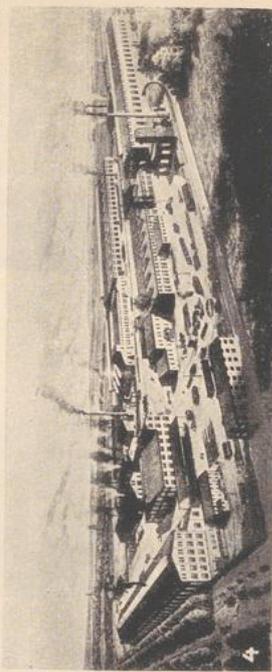
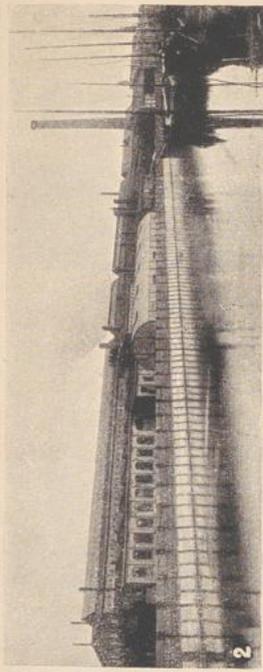
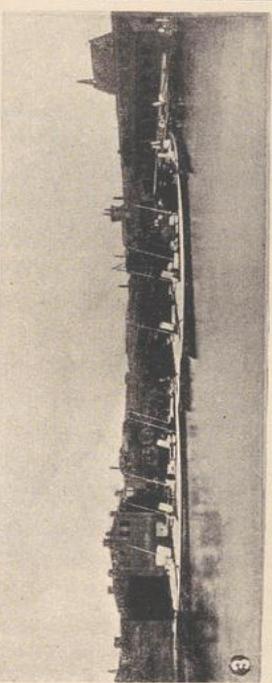
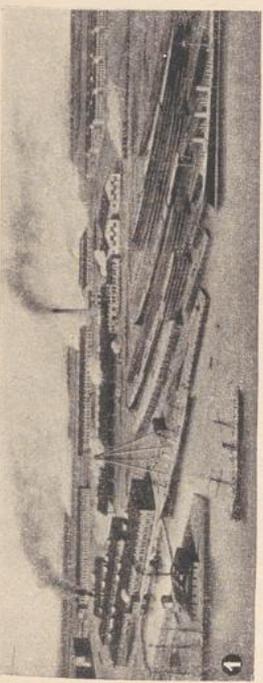
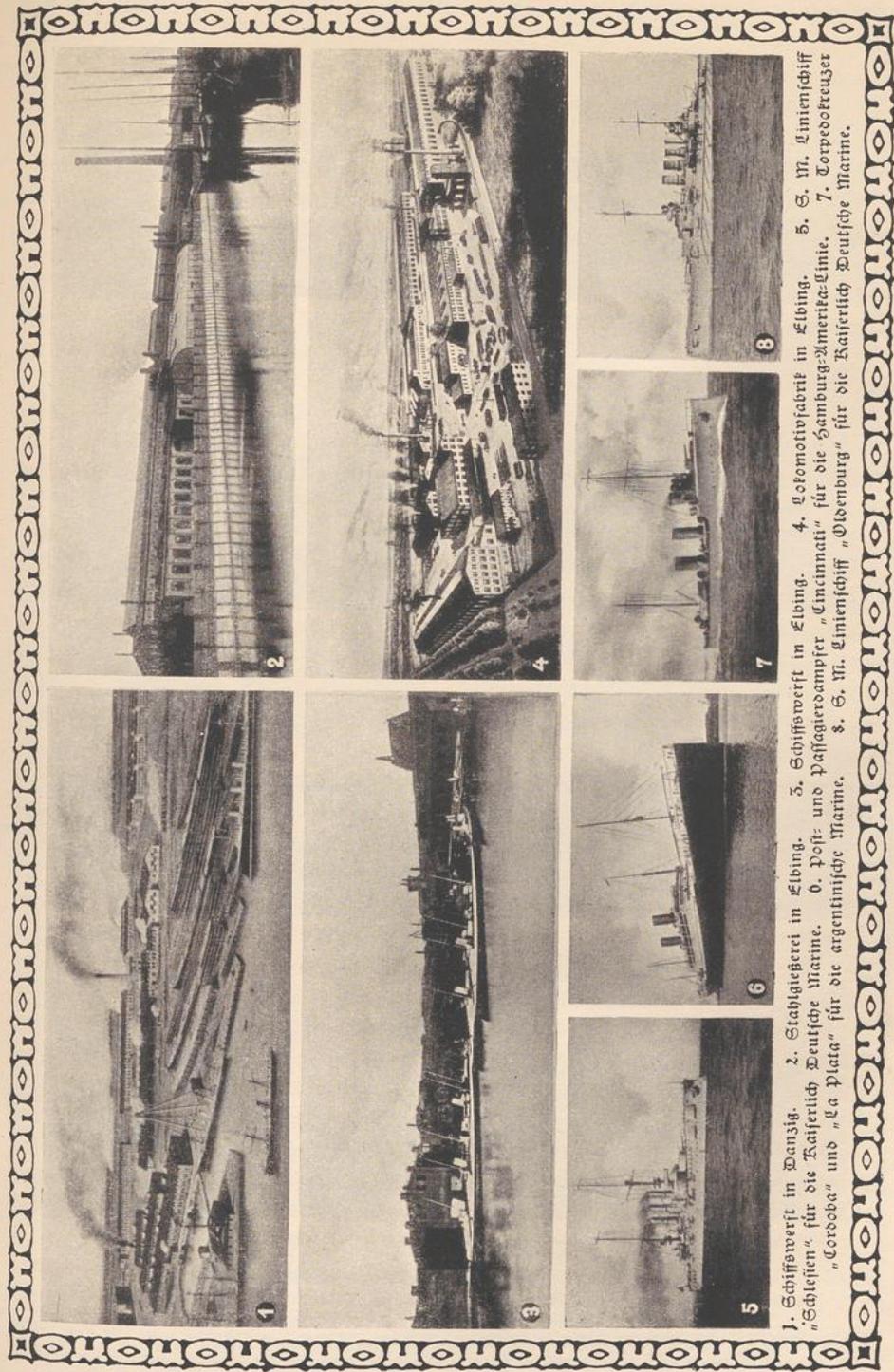
Die hauptsächlichsten Güter im Bergverkehr zwischen Berlin und Posen, Hamburg und Posen, Stettin und Posen sind: Schwefelkies, Sutterartikel, Getreide, Heringe, Stabeisen, Schmalz, Pflastersteine, Reis, Mehl, englische Kohle und sogenannte Kaufmannsgüter. Der Verkehr von Stettin nach Posen geht mehr und mehr zurück. Im Talverkehr sind zu nennen: Rohzucker, Mehl, Stärke, Stärkemehl, Getreide, Sämereien. So wurden im Jahre 1909 beispielsweise in

der Zeit von Mitte April, wo die Schifffahrt eröffnet wurde, bis Anfang Juli etwa 800 000 Ztr. Rohzucker von Posen aus verladen.

Zur Förderung der Wartheschifffahrt hat die Stadt Posen, die unter der Leitung von klugen und tatkräftigen Männern eine weitschauende Verkehrspolitik treibt, und die vor noch so großen Ausgaben nicht zurückschreckt, wenn es gilt, ihren Handel zu beleben und zu steigern, die Errichtung eines eigenen Warthehafens beschlossen. Nach dem vorliegenden Projekt wird die jetzige Warthe bei Posen oberhalb der Wallischei kuppirt und dadurch ein Hafenbecken geschaffen. Was die Wartheregulierung bei Posen betrifft, so soll von der kuppirten Stelle ab ein neuer Wasserlauf durch Vertiefung und Verbreiterung eines jetzigen Vorflutgrabens geschaffen werden. Ein zweiter Vorflutgraben wird soweit verbreitert, als zur Abführung des höchsten Hochwassers erforderlich ist. Dabei werden die der Schifffahrt hinderlichen Krümmungen des alten Flußbettes beseitigt.

Das Interesse der Provinz Posen und der Städte Bromberg und Posen an dem vom Staate auszuführenden Ausbau der Oder—Weichsel—Wasserstraße, dessen Kosten einschließlich der Aufwendungen für die Verbesserung der Warthe von der Mündung der Nege bis Posen 21 175 000 M. betragen, betätigt sich in der Weise, daß sie für etwa ein Drittel der Baukosten die Gewährleistung einer sich allmählich auf 3% steigenden Verzinsung und einer $\frac{1}{2}$ % betragenden Tilgung übernommen haben. Hiervon entfallen wiederum 60% auf die vom Ausbau der Oder—Weichsel—Straße den größten Vorteil erwartende Stadt Bromberg, der Rest mit 30% auf die Provinz und mit 10% auf die Stadt Posen. Es sind also erhebliche Opfer, welche die Körperschaften der Selbstverwaltung in der Provinz Posen für die Hebung der Schifffahrt und damit zur Förderung von Handel, Industrie und Landwirtschaft bringen.

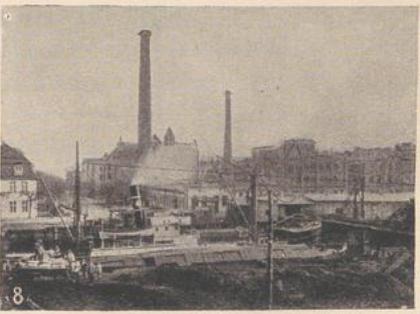
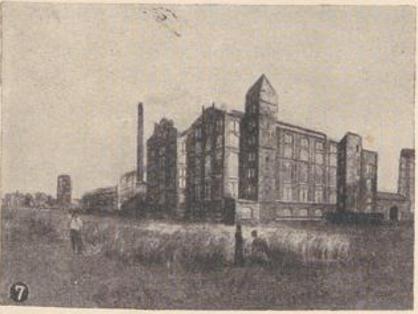
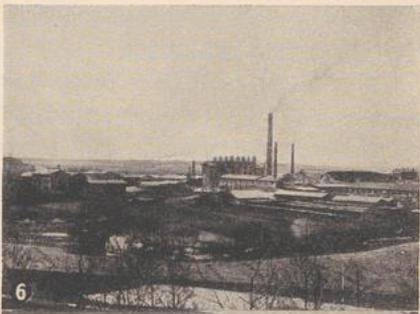
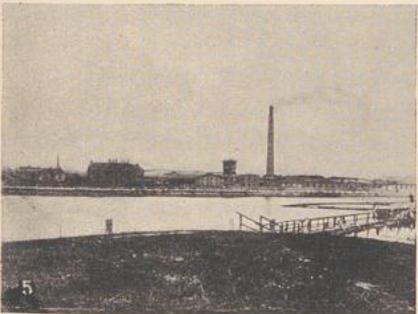
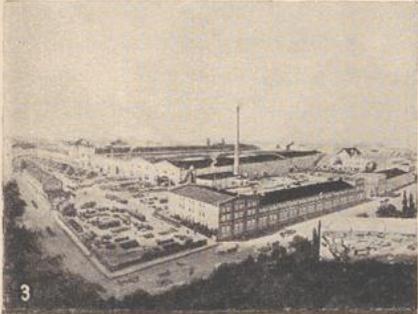
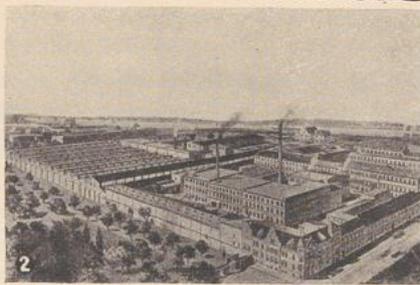
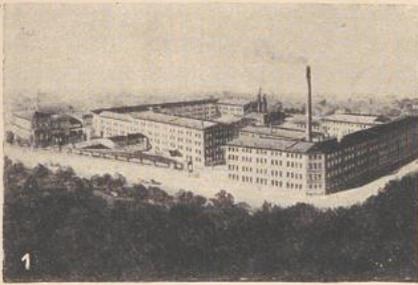
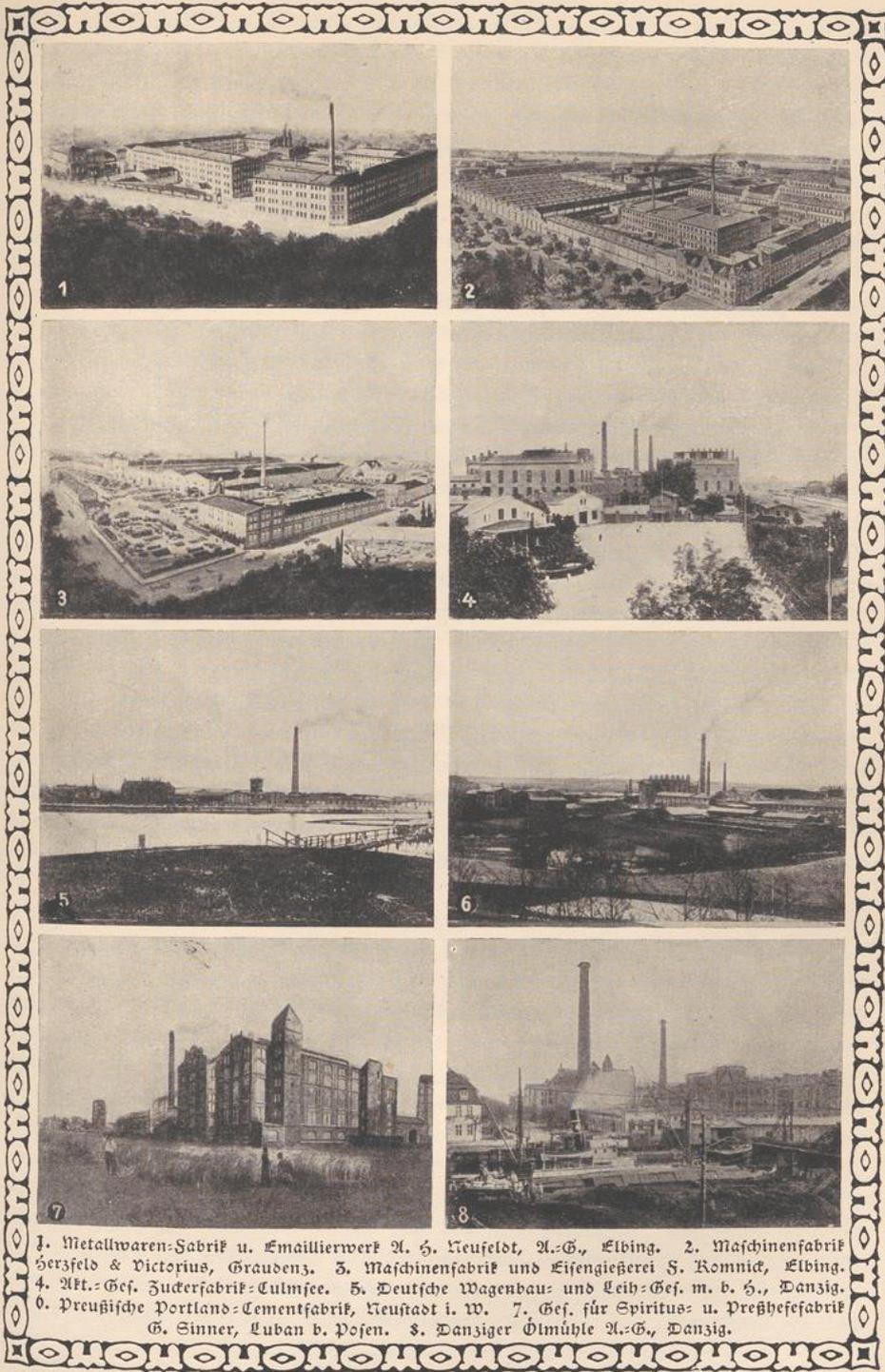
Durch die Vergrößerung der Tragfähigkeit der Schiffsgefäße von etwa 175 t auf etwa 400 t wird ohne Zweifel eine erhebliche Herabsetzung der Schiffsfrachten eintreten. Die steigenden allgemeinen Betriebskosten der Schifffahrt belasten in höherem Maße die Kleinbetriebe als die größeren Fahrzeuge und verzehren einen erheblichen Teil des Unternehmergewinns; dazu kommt, daß für den 400 t-Kahn eine Besatzung von drei Mann ausreicht, während für das nicht die Hälfte tragende finowmäßige Fahrzeug zwei Mann erforderlich sind. Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse darf man bei demnächstiger Verwendung von 400 t-Kähnen trotz der unvermeidlichen Abgabenerhöhung eine Frachtersparnis von 25% in sichere Aussicht stellen, also für die Strecke Bromberg—Berlin eine Ersparnis von etwa $2\frac{1}{2}$ M. für die Tonne. Hierdurch werden nicht nur manche bisher brach liegende Rohstoffe der Gewinnung und der Benutzung außerhalb ihres Gewinnungsortes erschlossen, sondern es wird vor allem das jetzt nur schmale Verkehrsgebiet der Oder—Weichsel—Straße erweitert; dem billigeren Wasserwege werden Güter zugeführt, die bisher dem Schienenwege zufielen. Die Eisenbahnverwaltung hat die ihr entgehenden Gütermengen auf jährlich 100 000—250 000 t geschätzt, obwohl nach ihrer Annahme die Beförderung der oberschlesischen Kohle dem Schienenwege verbleiben wird.



1. Schiffsverft in Danzig. 2. Stahlgießerei in Elbing. 3. Schiffswerft in Elbing. 4. Lokomotivfabrik in Elbing. 5. S. M. Limenschiff "Schleien" für die Kaiserlich Deutsche Marine. 6. Post- und Passagierdampfer "Cincinnati" für die Hamburg-Amerika-Linie. 7. Torpedokreuzer "Cordoba" und "La Plata" für die argentinische Marine. 8. S. M. Limenschiff "Odenburg" für die Kaiserlich Deutsche Marine.

Die deutsche Offizier

Handel und Industrie in Posen und Westpreußen.



1. Metallwaren-Fabrik u. Emailierwerk A. S. Neufeldt, A.-G., Elbing. 2. Maschinenfabrik Herzfeld & Victorius, Graudenz. 3. Maschinenfabrik und Eisengießerei S. Komnick, Elbing. 4. Akt.-Ges. Zuckerfabrik-Culmsee. 5. Deutsche Wagenbau- und Leih-Ges. m. b. H., Danzig. 6. Preussische Portland-Cementfabrik, Neustadt i. W. 7. Ges. für Spiritus- u. Presshefefabrik G. Sinner, Luban b. Posen. 8. Danziger Olmühle A.-G., Danzig.

Um die wichtigsten Waren des Handelsverkehrs der Ostmark im Zusammenhange aufzuzählen, so sind es zunächst landwirtschaftliche Erzeugnisse und Suttermittel. Wenn irgendwo, so bestehen in der deutschen Ostmark enge Beziehungen zwischen Handel und Landwirtschaft. Von der Kaufkraft und Kauflust der Landwirte hängt für den Handel in den östlichen Provinzen ungemein viel ab, und zwar für den Großhandel sowohl als auch für den Kleinhandel, der in zahlreichen Städten auf die Kundschaft der in der Umgegend wohnenden landwirtschaftlichen Bevölkerung in hohem Maße angewiesen ist. Daher üben Missernten, Viehseuchen und andere Übelstände, von denen die Landwirtschaft betroffen wird, einen sehr ungünstigen Rückschlag auf den Handel aus. Die Erzeugnisse, die den Landwirten von den Kaufleuten der Ostmark abgekauft werden, um dann weiterverkauft zu werden, sind Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Stroh, Kartoffeln, Tabak usw., während an die Landwirte vornehmlich Kleie, Ölkuchen und sonstige Suttermittel, ferner künstliche Düngemittel (Chilesalpeter, schwefelsaures Ammoniak, Thomasmehl usw.), endlich Maschinen, Geräte und Apparate für die verschiedensten landwirtschaftlichen Zwecke und zahlreiche sonstige Dinge abgesetzt werden. Viele landwirtschaftliche Maschinen werden bereits in der Ostmark hergestellt, ein großer Teil wird aber aus dem Auslande, besonders aus England und Amerika bezogen. Ein bedeutender Stapelplatz für Suttermittel ist die Stadt Thorn, wo die jährliche Einfuhr von Kleie, Ölkuchen u. dergl. einen Wert von 15 bis 20 Millionen M. erreicht. Die verarbeiteten landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die im Handel der Ostmark eine große Rolle spielen, sind Mehl, Zucker, Spiritus, Stärke, Hefe und Speisefle. Am Zuckerhandel sind zahlreiche Großkaufleute, Agenten und Speditionsgeschäfte beteiligt. Dasselbe gilt vom Holzhandel, dessen wiederholt gedacht worden ist. Die Landwirtschaft liefert noch mancherlei tierische Erzeugnisse, die entweder roh oder in verarbeitetem Zustande gehandelt werden, so Häute, Sella, Wolle, Hörner, Roßhaare. Aus den Häuten und Sellen wird Leder und aus diesem werden Schuhwaren hergestellt, die zum großen Teile wieder an die Landwirte abgesetzt werden.

Naturgemäß ist auch die Industrie eine ständige und wichtige Abnehmerin für zahlreiche Rohstoffe, soweit sie nicht durch die Fabriken von den Ursprungsstätten bezogen werden. Hierher gehören Steinkohlen, Braunkohlen, Eisen, Stahl und andere Metalle, Metallwaren, chemische Erzeugnisse usw. Andererseits werden viele Industrieerzeugnisse des Ostens von den Fabriken unmittelbar oder durch Händler und Agenten vertrieben. Die Industriellen sind so in mancher Hinsicht als Kaufleute tätig, wie ja eigentlich jeder Industrielle zugleich Kaufmann sein muß. Dem Baugewerbe liefert der Handel Ziegel, Dachpfannen, Mörtel, Zement und Zementwaren, Dachpfannen und Asphaltfabrikate. Aus Rußland, Galizien, Rumänien und Amerika wird Petroleum in riesigen Mengen bezogen; als verwandte Erzeugnisse seien noch Benzin und Naphtha erwähnt. Ungemein vielseitig ist das Gebiet der Nahrungs- und Genussmittel: außer Mehl, das bereits oben genannt wurde, Kolonialwaren der verschiedensten Art, Seringe, Konserven, Zigarren, Zigaretten, Wein, Bier, Brantwein, Liköre usw. Interessant ist, daß

die Provinz Posen früher Kirschsaft in Mengen bis zu 1 Million Liter jährlich nach Amerika ausführte. Dieser Handel hat aber infolge der hohen Zölle in den Vereinigten Staaten völlig aufgehört. Im Regierungsbezirk Bromberg ist der Salzgroßhandel von Bedeutung, was mit dem fiskalischen Steinsalzbergwerk in Hohensalza zusammenhängt. Wichtige Handelsartikel bilden endlich noch Seifen, Drogen, Konfektionswaren, Papier und Papierwaren, Haus- und Küchengeräte, sowie die mannigfachen sonstigen Gegenstände des täglichen Bedarfs.

Naturgemäß sind die großen Städte und die Verkehrsmittelpunkte die Hauptstütze des Handels, aber auch in manchen kleineren Städten der Ostmark trifft man Großkaufleute an, die weitreichende Handelsbeziehungen pflegen. Es ist unmöglich, auf die einzelnen Handelsstädte der Ostmark einzugehen, die, wenn sie auch im großen ganzen dasselbe Bild bieten, doch manche Besonderheiten aufweisen. Nur den wichtigsten Handelsplatz, die Stadt Danzig, über welche die Ein- und Ausfuhr der Ostmark zur See größtenteils ihren Weg nimmt, wollen wir etwas näher betrachten.

Danzigs Handel, der, hauptsächlich auf der Lage der Stadt an der Ostsee und an der Mündung der Weichsel beruhend, sich seit alten Zeiten bis tief nach Rußland, Galizien und Ungarn hinein erstreckte, erlitt durch die Entwicklung des Eisenbahnwesens seit der Mitte des 19. Jahrhunderts starke Beeinträchtigungen und Verschiebungen. Vor allem war für ihn der Umstand nachteilig, daß die neuen Eisenbahnlinien nicht dem Laufe der Weichsel folgten, sondern ihn sogar mehrfach kreuzten. Sehr mißlich ist, daß die große Eisenbahnlinie Berlin—Königsberg (Pr.)—Lydkuhnen nicht über Danzig führt, daß vielmehr in Dirschau die Strecke nach Danzig abzweigt.

Es mußte daher die alte Handelsstadt, die geradezu in ihren Lebensinteressen bedroht war, sich nach besseren Verkehrswegen umsehen und die ihr ungünstige Entwicklung der Dinge wett zu machen suchen. Eine der wichtigsten Maßnahmen in dieser Richtung war die Eröffnung der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn im Jahre 1877, die nach Überwindung großer Schwierigkeiten und Hindernisse erbaut worden war. Dieser Linie, die als Privatbahn errichtet, im Jahre 1903 verstaatlicht wurde, ist es vor allem zuzuschreiben, daß Danzig mit Polen und dem übrigen Rußland nach wie vor einen regen Handelsverkehr unterhält.

Sodann wurde im Herbst 1903 der mit großen Kosten angelegte Kaiserhafen bei Danzig, der eine Länge von 2200 m, eine Breite von 140 bis 200 m und eine Tiefe von 8 m hat, dem Verkehr übergeben. Hierdurch wurde der Wasserweg nach Neufahrwasser um 1200 m verkürzt und neue Handels-, Lade- und Löschelegenheiten geschaffen. Durch die Errichtung von mächtigen Kaianlagen, Kränen, Lagerhäusern u. dergl. und die Herstellung eines Eisenbahnanschlusses ist den Ansprüchen des modernen Handels in weitem Umfange Rechnung getragen.

Zurzeit wird der Hafensanal in Danzig-Neufahrwasser, der sich als zu eng und unbequem erwiesen hat, erheblich verbreitert. Diese und andere Verkehrs-erleichterungen und Verbesserungen, die größtenteils der Initiative und Tatkraft

des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig sowie des Danziger Magistrats ihre Entstehung verdanken, werden ohne Zweifel sehr zum Aufschwunge des Handels beitragen und vieles wieder gut machen, was durch eine die Danziger Interessen schädigende Eisenbahnpolitik früherer Zeiten gesündigt worden ist.

Es sind drei verschiedene Arten von Zufuhr- und Abfuhrwegen, deren sich der Danziger Handel bedient: der Seeweg, die Weichsel und die Eisenbahn. Danzig ist mit zahlreichen Plätzen an der deutschen Ost- und Nordseeküste sowie mit einer Reihe ausländischer Häfen durch regelmäßige Dampferlinien verbunden, so mit Stettin, Lübeck, Kiel, Slensburg, Hamburg, Bremen, Leer und Emden. Ferner mit Rotterdam und den deutschen Rheinhäfen, mit Antwerpen, Kopenhagen, Hull, Leith, Cardiff und mit Norwegen. Die Danziger Reederei besteht gegenwärtig aus 20 überseeischen Dampfern mit 19710 Registertonnen brutto, zu denen als Küstenschiffe noch 3 Segler und 4 Motorlutter hinzukommen; außerdem gehören zur Reederei noch 74 Personenschiffe, die sich auf Reeder in Danzig, Joppot, Königsberg und Berlin verteilen.

Im Danziger Eisenbahnverkehr sei außer der Strecke Danzig—Dirschau noch die Linie Danzig—Stolp (Pomm.)—Stettin—Berlin erwähnt, ferner die wichtige Verbindung Danzig—Neufahrwasser; besonders die sogenannte Weichseluferbahn zwischen Danzig und dem Hafen von Neufahrwasser.

Auf der Weichsel fahren Danziger Flußdampfer und Rähne nach Elbing (unter Benutzung des Weichsel-Haffkanals), nach Graudenz, Bromberg (unter Benutzung der Brahe von Brahemünde aufwärts), nach Thorn und nach Rußland. Im übrigen ist über die Weichsel-schiffahrt schon oben berichtet worden.

Beim Danziger Handel haben wir zwischen Einfuhrhandel, Ausfuhrhandel und Speditionshandel zu unterscheiden. Die Einfuhr umfaßt hauptsächlich Güter des täglichen Verbrauchs in der Stadt und in ihrem Hinterlande, wie Kohlen, Salz, Heringe, Kaffee, Reis, Soda, Petroleum, Harz, Chemikalien, künstliche Düngemittel usw. Die erste Stelle in der Seezufuhr nimmt die Steinkohle ein, die vorwiegend aus Großbritannien stammt. Hierzu kommt noch westfälische Kohle, die aber nur etwa den zehnten Teil der englischen Kohle ausmacht. Etwas mehr als die Hälfte der Steinkohlenzufuhr wird in Danzig und der nächsten Umgebung verbraucht, der Rest wird nach der Provinz Westpreußen und den umliegenden Provinzen sowie nach Rußland versandt.

Sodann werden große Mengen Eisen und Stahl, Eisenbahnschienen und eiserne Schwellen, Achsen, Röhren, Säulen und sonstige Eisen- und Stahlwaren zu Schiffen nach Danzig gebracht, von denen etwa neun Zehntel aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und ein Zehntel aus Großbritannien stammt. Diese Zufuhr begreift in großem Umfange Speditionsgut nach Rußland in sich, wie dem überhaupt in der Danziger Seezufuhr der Speditionshandel eine große Bedeutung hat. Erstaunliche Mengen von Heringen, etwa 300 000 Tonnen (von je 150 kg) im Durchschnitt der letzten Jahre, treffen im Danziger Hafen aus Großbritannien, Holland, Schweden usw. ein. Sie werden größtenteils nach Polen und dem übrigen Rußland, nach Galizien, zur kleineren Hälfte nach der Provinz

versandt, und zwar hauptsächlich mit der Eisenbahn; jedoch geht auch eine beträchtliche Menge die Weichsel hinauf. Recht bedeutend ist die Einfuhr von Kolonialwaren, die in der Hauptsache über See von Hamburg kommen, aber auch über Bremen, London, Kopenhagen und Rotterdam. Einen hohen Ruf genießt Danzigs Weinhandel. Die fast ausschließlich auf dem Seewege eingehenden, vom Rhein und von der Mosel sowie aus Frankreich stammenden Weine werden hauptsächlich in Westpreußen, Ostpreußen, aber auch im übrigen Deutschland, sogar in großen Mengen in Polen und anderen Teilen Rußlands abgesetzt.

Danzig ist ein wichtiger Stapelplatz für Petroleum, größtenteils amerikanisches, daneben auch russisches. Im Speditionsverkehr wird viel russisches Salz befördert, das vom Schwarzen Meer stammt, ferner Rindshäute aus Südamerika für die polnischen Lederfabriken, rohes Kupfer, englisches Roheisen, Zement, Steine sowie Eisenerz, das von Schweden kommt und in Oberschlesien verhüttet wird, sodann Porzellanerde, Farbenerde, Sichtenharz, Gewürze, Zichorien usw.

In der Ausfuhr Danzigs spielen Getreide und Mählenerzeugnisse, Holz und Zucker die Hauptrolle. Die Zufuhr von Getreide nach Danzig betrug im Jahre 1911: inländisches Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte und Mais, Olsaaten usw.) 470 801 t, ausländisches Getreide 128 415 t, insgesamt 599 270 t. Diese beträchtlichen Getreidemengen wurden früher hauptsächlich nach Polen und Südrußland und erst in zweiter Linie nach dem Inlande verfrachtet; neuerdings verschiebt sich dieses Verhältnis immer mehr zu Gunsten des Inlandes. Der Anteil Danzigs an der russischen Getreideausfuhr ist namentlich infolge der günstigeren Lage Königsbergs und wegen des scharfen Wettbewerbs der russischen Ostseehäfen verhältnismäßig gering; nur bei sehr guter Ernte erhält Danzig aus Polen in nennenswertem Umfange Weizen und Roggen. Dagegen liefert die sich immer mehr entwickelnde Mühlenindustrie Polens dem Danziger Handel große Mengen von Kleie, die mit der Marienburg—Mlawkaer Bahn eintreffen. Auch aus inländischen Mühlen kommt Kleie auf den Danziger Markt, um von hier aus an die Landwirtschaft als Viehfutter verkauft zu werden. Die Seeausfuhr von Mählenerzeugnissen erstreckt sich zum größten Teil auf Mehl, namentlich Roggenmehl; dazu kommt der Versand von Olsaaten, Rüböl und Ölkuchen.

Im östlichen Zuckerhandel nimmt Danzig die erste Stelle ein. Der Rohzucker entstammt vornehmlich den Zuckerfabriken von Westpreußen, Ostpreußen und Posen. Auch russischer Zucker gelangt, freilich größtenteils als Speditionsgut, über Danzig auf den Weltmarkt. Der inländische Rohzucker wird zum Teil in den beiden Raffinerien in Danzig und Danzig-Neufahrwasser verarbeitet, der größte Teil aber wird in unverändertem Zustande nach Großbritannien, den skandinavischen Ländern und über Rotterdam und Antwerpen nach den westdeutschen Raffinerien versandt. Aus inländischen wie aus polnischen Fabriken wird das Nebenerzeugnis des Zuckers, die Melasse, nach Danzig gebracht. Die inländische Ware wird hauptsächlich in den dortigen Melassefutterfabriken verarbeitet oder in Westdeutschland entzuckert. Die polnische Melasse dagegen wird

als Speditionsgut nach Großbritannien, Schweden, Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich ausgeführt.

Die Bedeutung des ostdeutschen Holzhandels ist schon hervorgehoben worden. Auch die Stadt Danzig und ihre Umgebung hat daran einen hervorragenden Anteil. Die billigeren Holzsorten werden auf der Weichsel nach Danzig geflöszt, während die wertvolleren Hölzer mit der Eisenbahn ankommen. Die Holzzufuhr stammt vorwiegend aus Rußland, zum Teil aus Galizien; kleinere Mengen Holz werden von Ostpreußen, und zwar auf dem Umwege über Polen, bezogen. Die Holzeinfuhr Danzigs belief sich im Durchschnitt der Jahre 1901—1910 auf ungefähr 400 000 cbm, die Ausfuhr auf 343 000 cbm. Etwa die Hälfte der Danziger Holzausfuhr geht nach Großbritannien; dann folgen die Niederlande, Belgien, Dänemark, die deutschen Nordseehäfen, namentlich Hamburg, das Rheingebiet, Schleswig-Holstein usw.

Einige Zahlen mögen noch den Danziger Schiffsverkehr im Jahre 1911 beleuchten. Es kamen seewärts im Danziger Hafen ein: 2043 Schiffe von zusammen 723 937 t mit einer Ladung von zusammen 1 039 701 t. Es liefen aus: 2037 Schiffe von zusammen 688 500 t mit einer Ladung von 1 203 795 t. Demnach betrug der gesamte Seeschiffsverkehr Danzigs im Jahre 1911: 4080 Schiffe von zusammen 1 412 437 t mit einer Gesamtladung von 2 243 496 t. Möge der Handelsverkehr der alten Gdania, die als stolzes Bollwerk des Deutschtums am Ostseestrande emporragt, sich immer reicher gestalten und entwickeln!

Ich möchte diese kurze Betrachtung des Handels in der Ostmark nicht schließen, ohne der gesetzlich berufenen Körperschaften zu gedenken, welche zur Förderung von Handel und Industrie eine sehr ersprießliche Tätigkeit entfalten. In der Provinz Posen sind es die Handelskammer für den Regierungsbezirk Posen und die Handelskammer für den Regierungsbezirk Bromberg. In der Provinz Westpreußen ist bereits das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Danzig genannt worden. Seine Wirksamkeit erstreckt sich auf die Stadt Danzig und die Kreise Danziger Höhe und Danziger Niederung (mit Ausnahme des Amtsbezirks Pröbbernau). Sodann nenne ich die Handelskammer zu Thorn, umfassend die Kreise Thorn-Stadt, Thorn-Land, Culm, Briesen, Löbau und Strasburg (Westpr.), die Handelskammer zu Graudenz, umfassend die Kreise Graudenz-Stadt, Graudenz-Land, Marienwerder, Rosenberg, Stuhm, Schwetz, Tuchel, Konig, Schlochau, Slatow und Deutsch-Krone, endlich die Handelskammer zu Elbing für die Kreise Elbing-Stadt, Elbing-Land, Marienburg, Heiligenbeil, Pr.-Holland und Mohrunge, sowie den Amtsbezirk Pröbbernau des Kreises Danziger Niederung. Der Wirkungskreis dieser Kammer greift also in die Provinz Ostpreußen über. Sechs Kreise der Provinz Westpreußen, und zwar im Regierungsbezirk Danzig, sind noch nicht in die Handelskammerorganisation einbezogen: Neustadt, Puzig, Dirschau, Karthaus, Berent und Pr.-Stargard. Es ist deshalb dringend zu wünschen, daß auch den Handel- und Gewerbetreibenden dieser Kreise bald eine amtliche Interessenvertretung gewährt wird.

Vor einigen Jahren haben die amtlichen Handelsvertretungen Posens und Westpreußens sich zu einem Verbands zusammengeschlossen, um gemeinsame Angelegen-

heiten zu erörtern, sich gegenseitig Anregungen zu geben und mit vereinten Kräften zum Besten der östlichen Volkswirtschaft zu schaffen. Ohne Zweifel wird aus dieser gemeinschaftlichen Wirksamkeit von berufenen Männern reicher Nutzen für die Ostmark hervorgehen, wie auch der neuerdings in der Provinzialhauptstadt Posen gegründete Ostdeutsche Verkehrsverband, der alle Verkehrsvereine des Ostens und zahlreiche Behörden, sowie Körperschaften des Handels und der Industrie umschließen soll, sicherlich zur Förderung von Handel und Wandel erheblich beitragen wird.

B. Industrie.

An dem geradezu beispiellosen Aufschwunge der deutschen Industrie ist die Ostmark nur in verhältnismäßig geringem Maße beteiligt. Nichtsdestoweniger weist die östliche Industrie schon zahlreiche achtunggebietende Betriebe auf, darunter eine Reihe von Großbetrieben, die den Vergleich mit den Fabriken in den eigentlichen Industriegebieten nicht zu scheuen brauchen.

Daß der Osten, genauer gesagt, der Nordosten, in seiner industriellen Entwicklung zurückgeblieben ist, hat mannigfache Gründe. In erster Linie ist der Mangel an Bodenschätzen daran schuld, vor allem an Kohle und Eisen, den beiden Hauptfaktoren der industriellen Tätigkeit. Was die Betriebe des Westens in unmittelbarer Nähe haben, das müssen wir im Osten von weither beziehen, so das Eisen aus Rheinland und Westfalen oder aus Schlesien, und die Kohle ebenfalls von dort oder aus England. Auch die übrigen hauptsächlichsten Rohstoffe, deren unsere Metall- und Maschinenindustrie bedarf, z. B. Kupfer, Blei, Zinn, Zink, und die Rohstoffe vieler anderer Industriezweige müssen einen weiten Weg zu uns zurücklegen.

Ein ferneres Hemmnis für die Entwicklung der östlichen Industrie war früher die Abgeschlossenheit der Ostmark vom großen Verkehre. Allzu lange hat der Osten sich in einer gewissen Beschaulichkeit, einer Art agrarischen Stillebens gefallen. Wagemut und Unternehmungsgeist, die unerschrockenen Pfadsucher auf dem Gebiete des Erwerbslebens, wurden oft vermißt. Indes sind manche rühmliche Ausnahmen zu verzeichnen. Glücklicherweise haben wir heute im Osten manche Männer, die als Wegweiser der industriellen Entwicklung zu dienen berufen sind. Was den Mangel an Unternehmungsgeist betrifft, so muß zu seiner Entschuldigung auf die Kapitalarmut des Ostens verwiesen werden. Wie schwer es hier hält, Geld für industrielle Anlagen zu beschaffen, das hat schon mancher Unternehmer zu seinem Leid erfahren müssen.

Erhebliche Schwierigkeiten für die östliche Industrie birgt auch die Arbeiterfrage. Von vielen Seiten wird über Mangel an brauchbaren Arbeitern geklagt, namentlich in denjenigen Industriezweigen, wo eine größere Geschicklichkeit und Zuverlässigkeit verlangt wird. Überdies steckt im Arbeiter des Ostens mehr Nomadentum als im westlichen Arbeiter. Er wechselt viel häufiger die Arbeitsstätte als jener, und zwar nur aus Liebe zur Abwechslung. Hin und wieder kommt auch die Neigung zum süßen Nichtstun bei ihm zum Durchbruch, besonders

wenn er, was leider häufig der Fall, dem Alkohol ergeben ist. Auch seine Wohnung pflegt der östliche Arbeiter innerhalb desselben Ortes öfter zu verändern als der westliche Arbeiter. Da ist es denn kein Wunder, daß er, wenn er von seiner Leistungsfähigkeit überzeugt ist, sich leicht verleiten läßt, nach dem Westen mit seinen höheren Löhnen abzuwandern. Ersatz für die Abgewanderten findet der östliche Industrielle nur in den heimischen, minder tüchtigen Kräften. Diese muß er mit großer Mühe für seine Zwecke heranbilden, um später diejenigen von ihnen, die etwas Ordentliches gelernt haben, nach dem Westen abziehen zu sehen.

Ein schwerer Nachteil für die östliche Industrie liegt in der Beschränkung des Absatzgebietes. Der Bedarf der östlichen Provinzen an industriellen Erzeugnissen genügt, vorläufig wenigstens, nicht für eine Produktion großen Stiles. Die geringe Dichte der Bevölkerung, die Anspruchslosigkeit, vor allem auch die geringe Kaufkraft weiter Kreise, eine gewisse Scheu vor Neuanschaffungen und Neueinrichtungen, das sind alles Dinge, die den Verbrauch von Industrieerzeugnissen merklich abschwächen. Sodann kommt für manche Betriebe der Umstand sehr in Betracht, daß diejenigen Industriezweige, die für sie gute und ständige Abnehmer sein würden, nicht in hinreichender Zahl vorhanden sind; denn Industrie erzeugt wieder Industrie. Ein bedeutendes Absatzgebiet war früher für die östliche Industrie das benachbarte Rußland, vor allem Russisch-Polen. Seitdem sich aber hier eine rege industrielle Tätigkeit entwickelt und besonders, nachdem das Zarenreich sich einer Zollpolitik zugewandt hat, die geradezu einer Absperrung gleichkommt, nicht zum kleinsten Teil auch infolge der ungünstigen russischen Kreditverhältnisse, hat die ehemals so lebhaft ausgeführte Industrieerzeugnisse unseres Ostens nach Rußland sehr nachgelassen, ja in einzelnen Industrien ganz aufgehört. Endlich hat sich lange Jahre hindurch die Rückständigkeit des Verkehrs wesens recht störend bemerkbar gemacht.

Die östliche Industrie hat es also keineswegs leicht, sie muß sich doppelt anstrengen, um dem unter viel günstigeren Verhältnissen arbeitenden Wettbewerb anderer Gegenden, besonders des Westens, zu begegnen. Wir können es daher wohl verstehen, wenn es vielfach im Osten an Wagemut gebricht, und müssen umsomehr jenen Industriellen des Ostens Bewunderung und Anerkennung zollen, die, allen Schwierigkeiten trotzend, ihre Betriebe aus kleinen Anfängen zu hoher Bedeutung emporgehoben haben. Sie liefern den Beweis, daß durch Tatkraft und Ausdauer, mit technischem Wissen und kaufmännischem Geschick gepaart, auch im Osten, dem vielgeschmähten, noch manches geschaffen werden kann.

Überschauen wir die östliche Industrie in ihrer Gesamtheit, so gewahren wir, wie sie nach Maßgabe der Fabrikationsart, des beteiligten Kapitals und der als Arbeitgeber und Arbeitnehmer in Betracht kommenden Personen in zwei verschiedene Gruppen zerfällt. Die erste, im allgemeinen ältere, weil aus den natürlichen Verhältnissen des Ostens entwickelte Gruppe umfaßt die Industriezweige, welche die Verwertung der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse zum Gegenstande haben, also vor allem die Mülerei, die Zuckerfabrikation, die Spiritusgewinnung, die Holzindustrie, die Industrie der Steine und Erden und andere

Gewerbe, die zum Teil unmittelbar oder mittelbar mit landwirtschaftlichen Betrieben zusammenhängen. Zur zweiten Gruppe dagegen gehören die selbständigen Industriezweige, namentlich die Metallindustrie, der Schiffbau, die Maschinenfabrikation, der Waggonbau, die Papierfabrikation, die chemische Industrie, Zündholzfabrikation, Lederindustrie usw.

Die Verteilung der Industrie über die Ostmark ist sehr ungleich, je nach den Gewinnungsstätten der Rohstoffe, den Verkehrsverhältnissen, der Dichte der Bevölkerung usw. Während wir in manchen Gegenden kaum einen einzigen Fabrik-schornstein erblicken, treffen wir hier und da Ortschaften mit einem ziemlich ausgeprägten industriellen Charakter an. Solche Industriemittelpunkte sind in Westpreußen die Städte Danzig, Elbing, Graudenz, Thorn, in der Provinz Posen die Städte Posen, Bromberg, Lissa, Rawitsch, Schönlanke usw. Aber auch in manchen anderen Städten des Ostens herrscht ein regeres industrielles Leben, als man von vornherein vermutet.

Was die Zahl der Arbeiter betrifft, so sind die meisten Fabriken des Ostens als Kleinbetriebe oder mittlere Betriebe anzusehen. Es gibt aber im Osten auch viele Großbetriebe mit einer beträchtlichen Arbeiterzahl. In den meisten Fabriken werden nur erwachsene männliche Arbeiter beschäftigt. Die Industriezweige, in denen weibliche Arbeitskräfte in größerem Umfange verwandt werden, sind die Siegeleien, die Betriebe der Textilindustrie, der Bekleidungs- und Reinigungsgewerbe, vor allem die Anlagen der Nahrungs- und Genussmittelindustrie, und hier besonders die Zigarren- und Zigarettenfabriken. Diese haben sogar zum weitaus größten Teile Arbeiterinnen.

Die Mehrzahl der Fabriken in der Ostmark stammt aus den letzten vier Jahrzehnten, besonders aus den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Wie die ostmärkische Industrie sich in dieser Zeit entwickelt hat, kann man aus der nebenstehenden Zahlentafel ersehen, welche für die einzelnen Industriegruppen die Zahl der Arbeiter in den Jahren 1882, 1895 und 1907 auf Grund der Berufszählungen jener Jahre angibt. Bei der Zusammenstellung ist die Reihenfolge der amtlichen Statistik beibehalten worden.

Für die Papier- und die Lederindustrie können die Ziffern der Berufszählung von 1882 nicht einzeln angegeben werden, da in dieser die beiden Industrien zu einer Gruppe verbunden sind. Wie unsere Übersicht deutlich bekundet, hat die Zahl der in der Industrie der Ostmark beschäftigten Personen in der Zeit von 1882 bis 1907 bei fast allen Gruppen zugenommen, zum Teil recht erheblich. Die größte Zunahme weist das Baugewerbe auf; doch können wir es, wiewohl es zahlreiche Großbetriebe umfaßt, nicht zur eigentlichen Industrie rechnen. In dieser haben also hauptsächlich die Betriebe der Steine und Erden, die Maschinenindustrie, zu welcher auch der Schiffbau gehört, die Holzindustrie und die Industrie der Nahrungs- und Genussmittel sich wesentlich vermehrt. Eine Abnahme hat nur in der Gruppe Bergbau usw. und vor allem in der Textilindustrie stattgefunden.

Wenn wir nunmehr die einzelnen Industriezweige des Ostens nach ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung betrachten, müssen wir an erster Stelle die Holz-

Die gewerblich tätigen Personen in den Gewerbebetrieben
der Provinzen Posen und Westpreußen.

Gewerbegruppen		Posen	West- preußen	Summe
Bergbau, Hütten, Salinen, Torfgräberei	{ 1882	1238	639	1877
	{ 1895	1166	417	1583
	{ 1907	1381	1188	2569
Industrie der Steine und Erden	{ 1882	7127	5685	12812
	{ 1895	10419	7054	17473
	{ 1907	15343	10812	26155
Metallverarbeitung	{ 1882	6864	6847	13711
	{ 1895	8955	8629	17584
	{ 1907	9420	11042	20462
Industrie der Maschinen, Instrumente, Apparate	{ 1882	4545	9101	13646
	{ 1895	5869	11203	17072
	{ 1907	10442	17622	28064
Chemische Industrie	{ 1882	592	629	1221
	{ 1895	1004	873	1877
	{ 1907	1338	1360	2698
Industrie der Leuchtstoffe, Setze, Öle, Firnisse	{ 1882	528	658	1186
	{ 1895	690	685	1375
	{ 1907	932	1131	2063
Textilindustrie	{ 1882	1884	1768	3652
	{ 1895	1534	1301	2835
	{ 1907	809	1032	1841
Papierindustrie	{ 1882	?	?	?
	{ 1895	777	681	1458
	{ 1907	957	1134	2091
Lederindustrie	{ 1882	?	?	?
	{ 1895	2222	1611	3833
	{ 1907	2171	1610	3781
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	{ 1882	8508	7743	16251
	{ 1895	11148	10539	21687
	{ 1907	14961	15397	30358
Industrie der Nahrungs- und Genussmittel	{ 1882	21658	14691	36349
	{ 1895	30691	23523	54214
	{ 1907	30690	26237	56927
Baugewerbe	{ 1882	13122	11055	24177
	{ 1895	24825	17926	42751
	{ 1907	41427	31266	72693
Polygraphische Gewerbe	{ 1882	662	725	1387
	{ 1895	1273	1414	2687
	{ 1907	2063	2138	4201

industrie nennen. Sie ist eine bodenständige Industrie im vollen Sinne des Wortes, d. h. in den natürlichen Verhältnissen des Ostens begründet, indem sie die umfangreichen Bestände der heimischen Forsten verwertet. Aber unsere heimischen Waldungen genügen nicht mehr dem riesig gesteigerten Bedarfe der Neuzeit. Es werden daher gewaltige Mengen Holz aus Rußland und Galizien bezogen und hauptsächlich auf der Weichsel und dem Memelstrom herangefloßt. An den östlichen Wasserstraßen, so an der Weichsel, der Memel, der Nege und Brahe und in ihrer Umgegend, z. B. in der Nähe von Bromberg, sind zahlreiche Betriebe der Holzindustrie entstanden, die größtenteils ausländisches Material verarbeiten. In der östlichen Holzindustrie sind alle Formen vom primitiven Kleinbetriebe bis zum modernen Großbetriebe vertreten. Die meisten Betriebe sind Kleinbetriebe, Sägewerke mit nur einem oder zwei Gattern und demgemäß einer geringen Arbeiterzahl. Es entspricht dies der allgemein geltenden Tatsache, daß die Sägeindustrie in Deutschland vorwiegend Kleinindustrie ist. Vielfach nutzen die Schneidemühlen eine vorhandene Wasserkraft aus, die zugleich für den Betrieb einer Getreidemühle verwandt wird. Andererseits haben wir im Osten zahlreiche Anlagen der Holzindustrie mit Hunderten von Arbeitern. Sie sind in der überwiegenden Mehrheit Sägewerke, die Bretter, Bohlen, Dielen, Balken, Stäbe, Eisenbahnschwellen, Grubenhölzer usw. herstellen. Oft sind sie mit dem Baugewerbe verbunden; häufig betreibt ihr Besitzer auch noch die Ziegel- oder Kunststeinfabrikation, um so seinen Bedarf an Baustoffen möglichst selber zu decken.

Sodann gibt es im Osten noch eine Anzahl Fabriken, die Bau- und Möbelleisten, Türen und Fenster und als Spezialität z. B. Jalousien, Bilderrahmen, Kisten, Säffer, Saßreifen, Holzwolle u. dgl. erzeugen. Ferner treffen wir in den östlichen Provinzen recht leistungsfähige Möbelfabriken und Kunsttischlereien an. Ist auch das Absatzgebiet der östlichen Holzindustrie im allgemeinen beschränkt, so versenden doch einige Fabriken ihre Waren in bedeutendem Umfange durch ganz Deutschland, ja bis ins ferne Ausland.

Unter den bodenständigen Industrien nenne ich ferner die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel. In zahlreichen Getreidemühlen, die zum weitesten großen Teile Kleinbetriebe sind, wird das inländische und auch eine Menge ausländisches Getreide vermahlen. Die Mühlen, die über das ganze Land zerstreut sind, werden meistens durch Wind getrieben oder entlehnen ihre Betriebskraft einem der zahlreichen Bäche und Flüßchen des Ostens. Aber die Ostmark besitzt auch eine Anzahl bedeutender, modern eingerichteter Dampfmühlen, z. B. in Danzig, Pr.-Stargard, Graudenz, Marienwerder, Schönau (Kr. Schwetz), Thorn, Bromberg, Posen, Lissa i. P., Ostrowo, die ihr Rohmaterial größtenteils aus dem Auslande, namentlich aus Rußland beziehen. Die Erzeugnisse dieser Mühlenbetriebe werden in den östlichen Provinzen, ferner in Pommern, Schlesien, Brandenburg und in Westdeutschland abgesetzt. Einige haben auch im Ausland ihre Abnehmer. So liefern die Posener Müller große Mengen Mehl nach den skandinavischen Ländern.

In der Industrie der Nahrungs- und Genußmittel spielen seit alters her die Bierbrauereien, Malzfabriken und Likörfabriken eine hervorragende Rolle.

Im Zusammenhange hiermit seien die zahlreichen Spiritusbrennereien erwähnt. Sie verarbeiten entweder Kartoffeln oder Getreide. Die östlichen Brennereien, die Kartoffeln verarbeiten (ihre Zahl beträgt weit über 1000), sind ausschließlich landwirtschaftliche Betriebe; die wenigen Getreidebrennereien sind vorzugsweise gewerbliche Betriebe. In den Spritfabriken, deren wir ebenfalls eine Menge zählen, wird der Spiritus gereinigt, um dann in den Handel gebracht und besonders von den Likörfabriken weiterverarbeitet zu werden.

Zu hoher Blüte gelangt ist die östliche Zuckerindustrie. Gegenwärtig arbeiten in der Ostmark nicht weniger als 37 Zuckerfabriken, nämlich 20 in der Provinz Posen und 17 in Westpreußen. Hierzu kommen noch zwei Zuckerraffinerien in Danzig und Danzig-Neufahrwasser. Die Rohzuckerfabriken der Provinz Posen befinden sich in Umsee, Fraustadt, Gnesen, Görchen, Gostyn, Großendorf, Kosten, Kruschwitz, Niezychowo, Opaleniza, Pakosch, Rudtke (Nakel), Samter, Schroda, Szymborze (Montwy), Tuczo, Witaschüg (Jarotschin), Wreschen, Zduny und Żnin. Die westpreussischen Zuckerfabriken sind in Altfelde, Culmsee, Dirschau, Groß-Zünder, Ließau, Marienburg, Marienwerder, Melno, Schönsee, Neuteich, Pelpin, Praust, Riesenburg, Schweg, Sobbowitz, Tiegenhof und Unislaw. An den Zuckerfabriken sind entweder ausschließlich oder vorzugsweise die Landwirte sowohl als Rübenlieferanten wie mit Kapital beteiligt. Große Mengen von Rohzucker und raffiniertem Zucker werden teils nach dem Rheingebiete, teils nach dem Auslande, besonders nach Großbritannien, den Niederlanden, nach Amerika und den nordischen Staaten versandt. In engem Zusammenhange mit der Zuckerindustrie steht die Bonbon- und Schokoladenindustrie. Weltberühmt sind die Erzeugnisse der Thorner Honigkuchensfabriken, die nicht nur in ganz Deutschland beliebt, sondern auch in Rußland, Frankreich, England, Amerika, Afrika und sogar in China begehrt sind.

Auch die Tabakindustrie ist für die Ostmark von hohem Werte. In zahlreichen Fabriken werden Rauchtabak, Schnupftabak, Kautabak und vor allem Zigarren und Zigaretten hergestellt. Besonders sind es die Städte Elbing, Danzig, Pr.-Stargard, Graudenz, Jastrow, Neustadt (Westpr.), Bromberg, Posen und Schönlanke, in denen die Tabakindustrie blüht. Diese Industrie, in der, wie bereits erwähnt, vorwiegend weibliche Personen beschäftigt werden, verarbeitet zum Teil den in den Provinzen Ostpreußen und Westpreußen gewonnenen Tabak; den größten Teil ihres Rohstoffes bezieht sie aber aus anderen Gegenden Deutschlands, namentlich aus der Pfalz, vor allem aber aus dem Auslande, so aus Ostindien, Westindien und Amerika. Die Zigarettentabake stammen hauptsächlich aus der Türkei und aus Griechenland. Die fertigen Erzeugnisse verteilen sich auf die östlichen Provinzen und auf andere Gegenden Deutschlands. Eine große Firma, die hauptsächlich ihre Berliner Zweiggeschäfte versorgt, hat auch noch einen umfangreichen Absatz in England, der Schweiz, in Schweden, Norwegen, Rußland, Japan, Ägypten, Südafrika und Australien.

Weiter kommt in Betracht die Fabrikation von Preßhese und von Kartoffelstärke, Stärkezucker u. dgl. In mehreren Fabriken des Ostens werden Konserven,

und zwar Fleischkonserven und Präparate aus Gemüse und Hülsenfrüchten erzeugt. Auch die Herstellung von Sirup, Apfelgelee und ähnlichen Erzeugnissen ist im Osten, wenn auch leider noch in bescheidenem Umfange, vertreten. Es wäre ernstlich zu erwägen, ob nicht die Jams- und Marmeladenfabrikation aufgenommen werden könnte. Sodann seien aus der Nahrungs- und Genussmittelindustrie noch die Zichorienfabriken und die Fabriken für Sutmittel, namentlich Melassefutter, erwähnt. Daß der Osten eine große Zahl von Meiereien, Molkereien u. dgl. aufweist, ist bei seinem vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter selbstverständlich.

Wenden wir uns nunmehr der Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate sowie der Metallverarbeitung zu. Sie hat sich, obwohl fast alle Rohstoffe von außerhalb bezogen werden müssen, zu einer gewissen Bedeutung entwickelt. Ihre vornehmlichen Sitze sind in der eigentlichen Ostmark die Städte Danzig, Elbing, Graudenz, Thorn, Bromberg und Posen. In diesen und anderen Städten schauen wir manch erfreuliches Bild industriellen Schaffens. Zunächst nenne ich den Schiffbau, der seinen Hauptsitz in Danzig hat. An zweiter Stelle steht der Elbinger Schiffbau; Flußschiffe werden auch noch in Bromberg hergestellt. In der Entwicklung der Danziger Schiffbauindustrie lassen sich deutlich vier Perioden unterscheiden: die erste Periode ist die Zeit bis etwa 1870, in der fast ausschließlich Holzschiffbau betrieben wird; die zweite Periode umfaßt die Zeit von 1870 bis 1880, in der sich der Übergang vom Holzschiffbau zum Bau von eisernen Schiffen vollzieht; die dritte Periode reicht von 1880 bis 1892, es werden während dieser Zeit nur eiserne Schiffe gebaut; die vierte Periode, welche seit 1892 rechnet, unterscheidet sich von der vorigen durch den Bau großer Kriegsschiffe und transatlantischer Dampfer.

Den Schiffbau im deutschen Osten zur höchsten Blüte gebracht und seinen Ruf durch alle Welt verbreitet zu haben, ist das Verdienst der Firma S. Schichau in Elbing und Danzig. Da diese Firma nicht nur das weitaus größte industrielle Unternehmen in der Ostmark besitzt, sondern auch in der gesamten deutschen Industrie eine hervorragende Stelle einnimmt, sei ihrer mit einigen Worten gedacht. Im Herbst 1837 eröffnete Ferdinand Schichau, am 31. Januar 1814 in Elbing als Sohn eines Gelbgießermeisters geboren, in seiner Vaterstadt eine kleine Maschinenbauwerkstätte mit zunächst 8 Arbeitern. Das umfangreiche Programm, das der mit genialem Scharfblick und eisernem Fleiße begabte jugendliche Ingenieur sich gesetzt hatte, nämlich die Herstellung von Dampfmaschinen, eisernen Wasserrädern, Pferdegepeln, hydraulischen Pressen, Walzwerken, Apparaten zum Abdampfen des Zuckers, sowie die Errichtung von ganzen Anlagen, als Olmühlen, Sägemühlen, Rübenzuckerfabriken, führte er in zäher Energie durch. Infolge der Vorzüglichkeit ihrer Erzeugnisse, trotz erschwrender Umstände, entwickelte sich die Werkstätte immer mehr zu einer angesehenen Fabrik und später zu einem weltberühmten Großbetriebe.

Im Jahre 1840 baute Schichau die erste Dampfmaschine von vier Pferdekraften. Im folgenden Jahre stellte er den ersten Dampfbagger her, dem bald weitere Bagger in verschiedener Größe und Konstruktion folgten. Später wurde ihm die

Lieferung von Maschinen und Kesseln für Fahrzeuge der Kriegsmarine übertragen, die er zur größten Zufriedenheit seiner Abnehmer erledigte. Von Jahr zu Jahr wuchs die Anerkennung, deren sich namentlich die Dampfmaschinen von S. Schichau erfreuten, und immer zahlreicher liefen die Aufträge ein, insbesondere seit die aufblühende Elektrizitätsindustrie Maschinen mit einem möglichst ruhigen und gleichmäßigen Gang erforderte.

Im Juli 1855 war das erste eiserne Dampfschiff aus dem Elbinger Werke hervorgegangen. Im Jahre 1860 lieferte Schichau die erste Lokomotive ab, nachdem er diesen Fabrikationszweig aufgenommen hatte. Auch auf diesem Gebiete zeichnete sich die Firma S. Schichau durch vortreffliche Leistungen aus.

Nachdem Schichau erst mit dem Bau von Schiffsmaschinen begonnen hatte, lag es für ihn nahe, sich auch der Herstellung von eigentlichen Schiffen zuzuwenden. Damit betrat der kühn vorwärtstrebende Mann dasjenige Feld seiner reichen Tätigkeit, auf dem ihm die herrlichsten Erfolge beschieden sein sollten. Besonders im Bau von Torpedobooten erreichte die Firma Schichau eine ungeahnte Höhe. Es würde den Rahmen dieser Darstellung weit überschreiten, wollten wir auf Einzelheiten eingehen. Heute künden die verschiedenartigsten Fahrzeuge der Reichsmarine und der deutschen Handelsflotte und zahlreiche auswärtige Kriegs- und Handelsschiffe, Dampffähren, Bagger usw. den Ruhm der Firma S. Schichau.

Die Danziger Schiffswerft der Firma Schichau wurde anfangs der neunziger Jahre errichtet. Dank den günstigen Wasserverhältnissen der Weichsel ist hier der Bau von Schiffen in den größten Maßverhältnissen und mit unbeschränktem Tiefgange ermöglicht.

Am 25. Januar 1890 segnete Ferdinand Schichau, der „Krupp des Ostens“, wie ich ihn nennen möchte, das Zeitliche. Aber sein Unternehmen wird von tüchtigen Männern im Geiste des Begründers fortgeführt. Von den Erweiterungen, welche die Schichau-Werke in den letzten Jahren erfahren haben, sei nur die Stahlgießerei in Elbing erwähnt, ein mit allen technischen Hilfsmitteln der Neuzeit aufs beste ausgerüsteter Betrieb.

Heute ist die Schiffswerft von S. Schichau die größte Werft in Deutschland, die sich nicht im Besitze einer Aktiengesellschaft, sondern im Privatbesitz befindet. Der jetzige Inhaber der Firma ist der Schwiegersohn Ferdinand Schichaus, der Geheime Kommerzienrat Dr.-Ing. Karl H. Ziese, der die Schichau-Werke nach dem Tode seines Schwiegervaters übernahm. Um es noch einmal zusammenzufassen, so besteht der Riesenbetrieb von Schichau aus der Maschinenfabrik, Schiffswerft, Lokomotivfabrik und Stahlgießerei in Elbing, der Schiffswerft in Danzig und einer Reparaturwerkstätte nebst mehreren Docks in Pillau. Die Werft in Elbing hat nicht weniger als 19 Hellinge und zwei Docks, während die Danziger Werft die größten und stärksten Hellinge Deutschlands, im ganzen sieben, zählt, von denen vier für die gewaltigsten Linienschiffe bzw. transatlantischen Dampfer gebaut sind. Die Hellinge sind mit den neuesten Einrichtungen sowie elektrischen Kränen versehen und alle Werke mit den modernsten Vorkehrungen für den Großschiffbau ausgestattet. Die Anlagen der Firma Schichau bedecken einen Flächenraum von mehr als 87 ha, die Arbeiterzahl beläuft sich auf etwa 8000.

Die östliche Metallindustrie umfaßt noch eine Anzahl Großbetriebe mit vielen Hunderten von Arbeitern, darunter angesehenere Maschinenfabriken und Apparatebauanstalten in Posen, Bromberg, Hohensalza, Danzig, Dirschau, Elbing, Graudenz, Thorn und an anderen Orten. Einen ausgezeichneten Ruf genießen die Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen, die aus kleinen Anfängen zu hoher Bedeutung emporgestiegen sind. Ihre Erzeugnisse (Maschinen, Geräte und Apparate) finden in der östlichen Landwirtschaft guten Absatz. Aber es ist ihnen gelungen, ihren Kundenkreis weit über den Osten hinaus zu erweitern und einen Platz auf dem Weltmarkte zu erobern. Mehrere leistungsfähige Gießereien, besonders in Graudenz und Elbing, dürfen nicht vergessen werden. Eine Musteranlage sowohl in technischer Beziehung wie hinsichtlich ihrer Wohlfahrtseinrichtungen ist die von der Norddeutschen Wagenbauvereinigung gegen Ende des vorigen Jahrhunderts gegründete Waggonfabrik Danzig, welche Personen- und Güterwagen für die preussische Staatsohverwaltung liefert. Weiter sind zu erwähnen eine Schraubens-, Mutter- und Nietenfabrik in Schellmühl bei Danzig, Seld- und Industriebahnwerke, Kesselschmieden an mehreren Orten, eine Automobilfabrik in Elbing usw. Außer diesen in den größeren Städten oder in ihrer nächsten Umgebung befindlichen Fabriken ist eine Menge von kleinen Betrieben, die meistens mit Reparaturwerkstätten verbunden sind, über das platte Land verstreut. Ich verweise ferner auf die Fabriken von Haus- und Küchengeräten und auf die Betriebe, welche Apparate für Brauereien, Brennereien und Molkereien herstellen, auf die Werkstätten für Eisenkonstruktionen, Brückenbauanstalten, Kupferschmieden, eine Eisenbahnsignalbauanstalt u. dgl., endlich eine Anlage in Elbing, in der Bleche und Drähte aus Kupfer, Tombak, Neusilber, Bronze, Nickel und andere Gegenstände, als Spezialität Münzplättchen und Patronenhülsen hergestellt werden.

Wenn auch nach anderen Gesichtspunkten zu beurteilen, so doch in volkswirtschaftlicher und sozialpolitischer Hinsicht bedeutungsvoll sind die großen Industriebetriebe des Deutschen Reiches und des Preussischen Staates in der Stadt Danzig: die Kaiserliche Werft, die Königliche Gewehrfabrik und die Königliche Artilleriewerkstatt.

Wir kommen zur Industrie der Steine und Erden. Zunächst wollen wir die wenigen bergbaulichen Betriebe betrachten, welche die Ostmark aufweist. Bedeutende Anlagen sind die Steinsalzbergwerke bei Hohensalza in der Provinz Posen, von denen das eine fiskalisch, das andere im Privatbesitz ist. Das letztgenannte, in dem Salz und Gips gewonnen wird, ist im Sommer 1907 infolge eines Wassereinbruches aus dem benachbarten fiskalischen Schacht ersoffen. Hierdurch hat die ostdeutsche Industrie, die wiederholt von schweren Schicksalsschlägen heimgesucht wurde, abermals einen sehr empfindlichen Schaden erlitten. In dem ersoffenen Steinsalzbergwerk wird zurzeit die Solehebung auf die Menge beschränkt, die für die derselben Gesellschaft gehörige Sodafabrik in Montroy nötig ist; im übrigen ist jener Betrieb zum Erliegen gekommen. Die maßgebenden Männer verzagten jedoch nicht; sie haben mit frischem Mute von neuem begonnen und an einer anderen Stelle der Provinz Posen, nämlich bei Wapno, einen neuen Salz-

schacht angelegt. Der Posener Boden birgt auch mächtige Kalklager, unter denen der Kalkbruch Wapiemno bei Bartschin hervorragt. Er setzt seine Erzeugung, die im Tagebau gewonnen wird, hauptsächlich an die Landwirtschaft und an die Zuckerrfabriken ab. Große Erwartungen hat man seinerzeit an die Erschließung der umfangreichen Braunkohlenlager der Provinz Posen geknüpft. Ohne Zweifel ist ihre Mächtigkeit an manchen Stellen so stark, daß die Ausbeutung lohnend erscheint. Aber immer und immer wieder hat sich gezeigt, daß der Wasserzuström in die angelegten Schächte eine Gefahr bedeutet, der man nur mit unsäglicher Mühe und mit ungeheurem Aufwande von Geldmitteln Herr werden kann. So muß man sich mit der Tatsache abfinden, daß jene Schwierigkeiten vorläufig kaum zu überwinden sind, und daß die Braunkohलगewinnung in der Provinz Posen so lange unlohnend sein wird, als in der benachbarten Lausitz die Braunkohle im Tagebau ohne große Mühe gefördert wird. Jedoch wollen wir die Hoffnung auf einen dereinstigen Erfolg keineswegs aufgeben; denn die Technik bietet von Tag zu Tag neue Hilfsmittel, um Schwierigkeiten und Gefahren zu bekämpfen.

An vielen Stellen der östlichen Provinzen treffen wir Ton-, Kies- und Lehmgräbereien sowie Kalkmergelwerke an. Diese letztgenannten entwickeln sich immer mehr, da sie der Landwirtschaft ein wertvolles Düngemittel liefern. Überaus zahlreich sind die Ziegeleien des Ostens, die uns größtenteils als landwirtschaftliche Nebenbetriebe, aber auch vielfach als selbständige Unternehmungen begegnen; dazu kommen die Kalksandsteinfabriken, deren Zahl stets wächst. Die Ziegelindustrie, welche die verschiedensten Sorten Mauersteine und Dachpfannen herstellt, ist häufig mit dem Baugewerbe oder mit einer Holzbearbeitungsanstalt verbunden. Die meisten Ziegeleien des Ostens beschäftigen nur eine geringe Arbeiterzahl; aber es gibt auch Großbetriebe mit Hunderten von Arbeitern, insbesondere haben die langgestreckten Tonlager längs der Haffküste bis zum Samlande seit Jahrhunderten der betriebsamen Bevölkerung das Material für die Ziegelindustrie geboten, die dort namentlich in den letzten beiden Jahrzehnten einen bedeutenden Umfang gewann. Hier hat auch Kaiser Wilhelm II. als Guts herr von Cadinen sein allezeit reges Interesse für die Industrie dadurch bekundet, daß er in der zum kaiserlichen Gute gehörigen Ziegelei einen Musterbetrieb einführte und im Anschluß an die Ziegelei im Jahre 1902 eine Majolikafabrik erstehen ließ, deren Kunsterzeugnisse die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf sich gelenkt haben.

Die keramische Industrie umfaßt u. a. noch eine große Porzellanfabrik in Kolmar i. P. Sie beschäftigt etwa 500 Arbeiter, ungefähr zur Hälfte männliche, zur Hälfte weibliche. Ihr Absatzgebiet erstreckt sich bis ins ferne Ausland. Sodann gibt es in der Ostmark eine Anzahl Betriebe, die Ofenschalen herstellen.

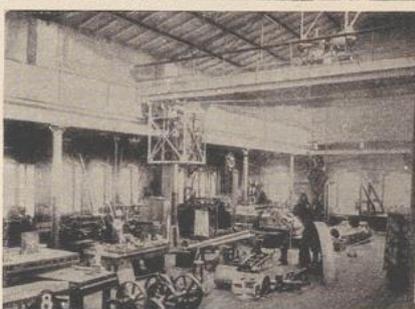
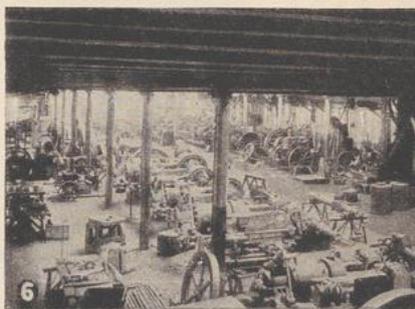
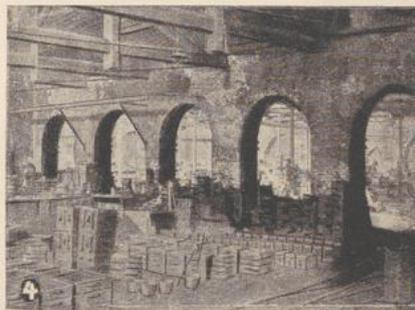
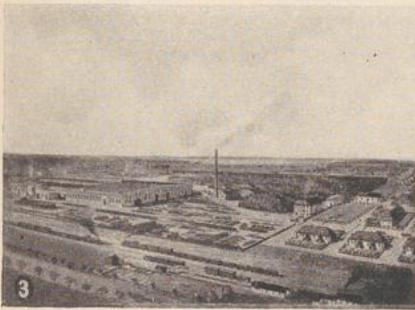
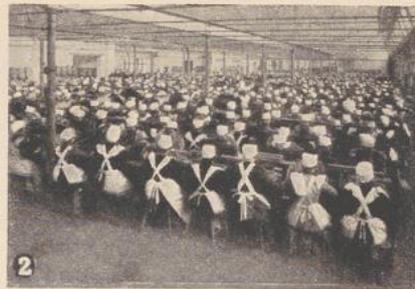
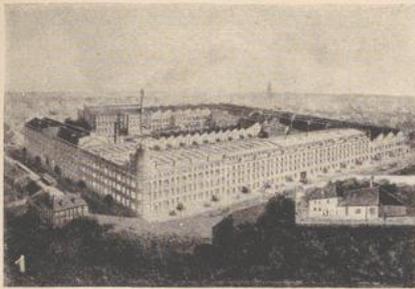
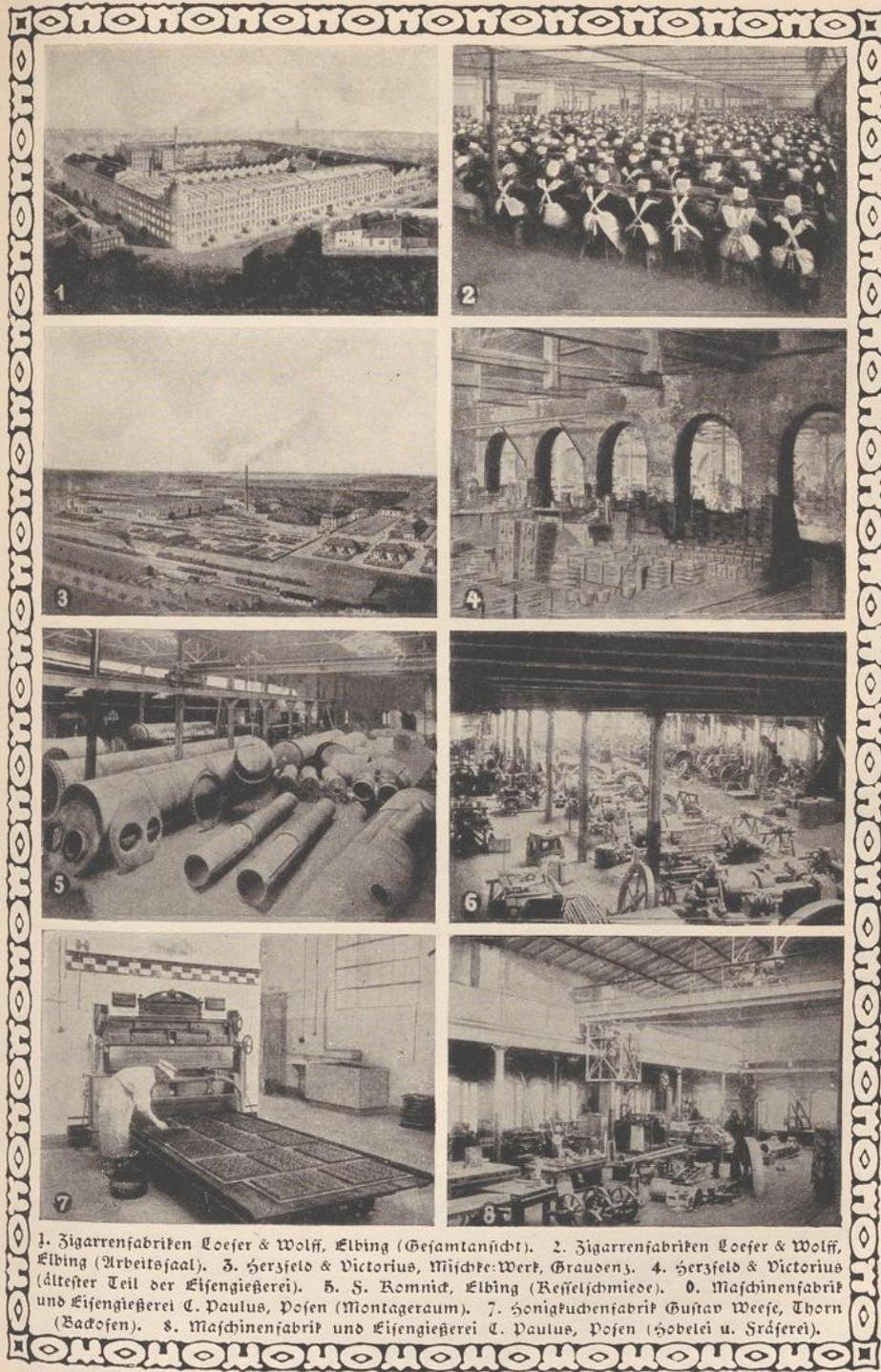
Die Glasindustrie gehört zu den ältesten Industriezweigen des Ostens. Sie ist durch mehrere Fabriken vertreten. Ursprünglich waren diese auf dem Holzbestand der Wälder begründet; heutzutage sind sie aber hinsichtlich des Brennstoffes nicht mehr auf die Wälder angewiesen. Sie erzeugen ausschließlich Gläser und Flaschen. Bisher haben sie mit dem Wettbewerb der auswärtigen, namentlich der sächsischen Fabriken schwer zu ringen.

Während in der Provinz Pommern in der Stettiner Gegend eine blühende Zementindustrie entstanden ist, zählt die eigentliche Ostmark vorläufig nur eine einzige derartige Anlage, nämlich bei Neustadt (Westpr.). Dagegen treffen wir zahlreiche Betriebe an, die Zementwaren der verschiedensten Art, wie Kanalisationsröhren, Treppenstufen, Kunststeine, Fliesen, Trottoirplatten u. dgl. herstellen. Auch der Betonbau hat in der Ostmark seinen Einzug gehalten; es gibt bereits mehrere Firmen, welche Beton- und Eisenbetonbauten als Spezialität betreiben.

Hinsichtlich der Ausnutzung der mächtigen Torflager des Ostens ist im Laufe der Jahre mancherlei unternommen worden; aber von der Gewinnung von Torfmull und Torfstreu, die vielfach recht einträglich ist, abgesehen, kann von nennenswerten Erfolgen nicht berichtet werden. Und doch stecken in den östlichen Mooren riesige Werte, die gehoben werden können und auch gehoben werden müssen. In erster Linie kommt hierbei das sogenannte Frank-Carosche Verfahren in Betracht, wonach der trockene Torf in Generatoren vergast und das gewonnene Gas zum Antrieb von Gaskraftmaschinen und weiter zur Erzeugung von Elektrizität verwendet wird, gleichzeitig als Nebenerzeugnisse schwefelsaures Ammoniak und Teer gewonnen werden.

Die Papierindustrie, die früher im deutschen Osten viele Betriebe aufwies, ist bis auf einige wenige Fabriken zusammengeschrumpft, in denen Zeitungspapier und Rohpappen hergestellt werden. Allerdings gibt es im benachbarten Pommern mehrere große Papierfabriken. Aus den erwähnten Rohpappen werden in anderen Betrieben Dachpappen angefertigt, die zum Teil auf größere Entfernungen versandt werden. Zu erwähnen sind hier noch die Holzschleifereien, die den Holzschliff, den Rohstoff für die gewöhnlichen Papiersorten erzeugen. Der Schwerpunkt der östlichen Papierindustrie liegt außerhalb des Gebietes, mit dem wir uns beschäftigen, nämlich in Ostpreußen, wo die gegen Schluß des vorigen Jahrhunderts ins Leben gerufene Zellstoffindustrie eine die kühnsten Erwartungen übersteigende Entwicklung genommen hat. Endlich gehören zur Papierindustrie noch die Betriebe, in denen Papierwaren, wie Kartonnagen, Düten usw. hergestellt werden.

Die chemische Industrie der östlichen Provinzen zählt nur wenige Großbetriebe. In erster Linie kommen einige Fabriken in Betracht, die Schwefelsäure, Salpetersäure, Superphosphat u. dgl. erzeugen; namentlich als Lieferer von Düngemitteln für die Landwirtschaft haben sie eine hohe Bedeutung. Eine sehr bemerkenswerte Anlage ist die Sodafabrik in Montwy bei Hohensalza in der Provinz Posen. Sie verwertet die Sole des oben erwähnten Steinsalzbergwerks für die Erzeugung von kalzinierter und kaustischer Soda sowie von Kristallsoda. Ihr Absatzgebiet sind die östlichen Provinzen. In der chemischen Industrie erwähne ich noch Holzimprägnieranstalten, Fabriken für Gelatinewaren und pharmazeutische Artikel, Kohlensäurefabriken usw. In großen Mengen werden im Osten Teerprodukte, Holzzement, Karbolinum und andere vom Baugewerbe gebrauchte Dinge hergestellt. Der chemischen Industrie verwandt sind die Ölraffination, die Lack- und Firnisfabrikation und die Seifenfabrikation, die in einigen größeren und zahlreichen kleineren, zum Teil seit langen Jahren bestehenden Anlagen betrieben wird.



1. Zigarrenfabriken Loefer & Wolff, Elbing (Gesamtansicht). 2. Zigarrenfabriken Loefer & Wolff, Elbing (Arbeitsaal). 3. Herzfeld & Victorius, Mischke-Werk, Braudenz. 4. Herzfeld & Victorius (ältester Teil der Eisengießerei). 5. S. Romnick, Elbing (Kesselschmiede). 6. Maschinenfabrik und Eisengießerei C. Paulus, Posen (Montageraum). 7. Sonigtuchensfabrik Gustav Weese, Thorn (Badofen). 8. Maschinenfabrik und Eisengießerei C. Paulus, Posen (Hobelei u. Fräseerei).

1844

1. Die erste Ausgabe ist von 1844.
2. Die zweite Ausgabe ist von 1845.
3. Die dritte Ausgabe ist von 1846.
4. Die vierte Ausgabe ist von 1847.
5. Die fünfte Ausgabe ist von 1848.

1844

Ein ganz neuer Industriezweig des Ostens ist die Herstellung von Kalziumkarbid in Mühlthal bei Bromberg. Dieser Karbidfabrik ist eine Anlage angegliedert worden, in welcher nach dem Verfahren von Frank und Caro das Karbid in Kalkstickstoff verwandelt wird. Dieser ist als Ersatz für Chilesalpeter zu Düngezwecken in der Landwirtschaft bereits bestens eingeführt.

Einen Beweis für die großen Verschiebungen und Umwälzungen auf gewerblichen Gebieten, welche durch die technischen Fortschritte der Neuzeit bewirkt wurden, liefert die Textilindustrie. Ehedem gab es in Posen und Westpreußen eine blühende Tuchfabrikation, vornehmlich als Hausindustrie, welche mit ihren Erzeugnissen nicht nur den deutschen Osten versorgte, sondern sie auch in ferne Gegenden versandte. So hatte die Provinz Posen früher eine lebhaft ausgeübte Ausfuhr von Tuchen nach Polen und Rußland, ja bis nach Asien hin. Heute sind in der Ostmark nur noch einige kleinere Wollspinnereien, Webereien und Särbereien; dazu kommen mehrere Seildrehereien und Schiffstaufabriken. Außerdem gehört hierher eine Rosshaarspinnerei und Polstergurtesfabrik in Rawitsch. Mehrere Fabriken verfertigen die hauptsächlich für die Getreide- und Zuckertransporte erforderlichen Säcke. Segeltuchwaren- und Flaggenfabriken liefern vornehmlich an die Militärverwaltung, die Marine, die Eisenbahn- und Postbehörden Zelte, Waggon- und Wagendecken und Flaggen aller Art.

Auch die Lederindustrie ist im Osten verhältnismäßig schwach vertreten, jedoch gibt es auch hier mehrere größere Betriebe, so in Bromberg, Gnesen, Danzig und Thorn. Dazu kommen einige lederverarbeitende Betriebe, namentlich Schuhfabriken in Posen, Bromberg, Preussisch-Stargard, Graudenz, Thorn und Jastrow. Auch eine große Ledertreibriemenfabrik in Elbing möge hier Erwähnung finden.

Die polygraphischen Gewerbe sind in den östlichen Provinzen recht wohl bestellt. Wir finden hier eine Anzahl sehr leistungsfähiger, zum Teil auf ein hohes Alter blickender Buchdruckereien und verschiedene Zeitungsunternehmungen großen Stiles.

Um zum Schlusse noch einige Betriebe anzuführen, die in den bisherigen Abteilungen nicht unterzubringen waren, nenne ich noch mehrere Orgelbauanstalten, Pianofortefabriken, eine Fabrik zur Herstellung von Gasglühkörpern, Zündholzfabriken, Pinselfabriken, endlich Unternehmungen für Kanalisations- und Wasserwerksanlagen, Bohrunternehmungen und Brunnenbaugeschäfte, die eine umfangreiche Tätigkeit über die östlichen Provinzen hinaus entfalten.

Soviel über die derzeitige Industrie in den östlichen Provinzen. Es war nur eine Skizze, die ich entworfen habe, eine Darstellung, die auf Vollständigkeit keinen Anspruch macht. Immerhin dürfte sie geeignet sein, zu beweisen, daß der Osten durchaus nicht so arm an Industrie ist, wie man anderwärts vielfach glaubt. Wer an der Leistungsfähigkeit unserer Ostmark auf industriellem Gebiete noch zweifelte, der wurde durch die Ostdeutsche Ausstellung Posen 1911 eines Besseren belehrt, die ein großartiges Bild von dem gewerblichen Schaffen des Ostens bot und für den östlichen Wagemut und Unternehmungsgeist ein glänzendes Zeugnis ablegte. Bei dem bisherigen Stande der östlichen

Industrie darf es jedoch nicht sein Bewenden haben; wir müssen auch im Osten vorwärts streben, vorwärts ohne Unterlaß, und die östliche Industrie zu höherer Entwicklung zu bringen suchen. Das ist eine wirtschaftliche und politische Notwendigkeit: eine wirtschaftliche, um dem unverkennbaren Niedergange des Erwerbslebens im Osten Einhalt zu gebieten, eine politische, um das Deutschtum zu stärken.

Schon im Jahre 1879 bei der Beratung des Zolltarifs im Reichstage erklärte die Regierung, daß in den östlichen Provinzen mehr Industrie geschaffen werden müsse; es sei dies eine Daseinsfrage für jene Gegenden. Seitdem hat sich immer mehr die Überzeugung Bahn gebrochen, daß die industrielle Tätigkeit in den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Posen gesteigert werden muß. Vor allem war es der verstorbene Oberpräsident der Provinz Westpreußen, Staatsminister D. Dr. v. Gosler, der während seiner segensreichen Wirksamkeit von 1891 bis 1902 nachdrücklich jene Idee vertrat und seine ganze Kraft für die „Industrialisierung der Ostmark“ einsetzte.

Ist nun die Entwicklung der östlichen Industrie wesentlich über den jetzigen Rahmen hinaus möglich? Wenn man diese Frage aufwirft, stößt man oft genug auf ungläubiges Kopfschütteln. Und doch möchte ich allen Bedenken zum Trotz und, unbeirrt durch mancherlei Mißerfolge, diese Frage entschieden bejahen. Die Förderung der Industrie in der Ostmark kann und muß geschehen, und zwar in zwei Richtungen: einmal müssen die bereits bestehenden Industriebetriebe nach Möglichkeit gehoben werden; anderseits müssen neue Fabriken im Osten ins Leben gerufen werden, natürlich frei von allen phantastischen Auswüchsen, mit maßvollem, flugem Bedacht und nach sorgfältiger Prüfung aller im Einzelfalle in Betracht kommenden Umstände.

Die Behauptung, daß zur Entwicklung von industrieller Tätigkeit die Nähe der nötigen Rohstoffe eine unerläßliche Vorbedingung sei, ist, wie häufig man sie auch hört, sowohl unlogisch als auch durch die praktischen Verhältnisse widerlegt. In früheren Zeiten, wo das Verkehrswesen noch sehr im argen lag, war allerdings die Industrie, soweit von ihr überhaupt im heutigen Sinne die Rede sein konnte, an die Gewinnungsstätten der Rohstoffe mehr oder weniger gebunden; im Zeitalter des Verkehrs aber trifft das nicht mehr zu. Zwar spielen die Frachten bei den Herstellungskosten der Erzeugnisse eine wichtige Rolle, doch sind sie durch die modernen Verkehrsmittel in ihrer Bedeutung sehr zurückgedrängt worden. Die englische Baumwollindustrie versorgt die entferntesten Gegenden mit ihren Waren; sie hat zwar daheim die Kohle, aber nicht die Baumwolle. Die Marmeladenindustrie Schottlands bereitet ihre Erzeugnisse für den Weltmarkt aus Orangen, die nicht in England gewachsen sind, und aus Zucker, den sie vom Auslande bezieht. Die oberschlesische Eisenindustrie muß die Hälfte ihrer Erze aus dem Auslande und einen erheblichen Teil ihrer Rohstoffe für den Siemens-Martin-Prozeß aus weiter Ferne herbeischaffen. Die englische und die rheinische Eisenindustrie lassen große Mengen Erze zur Beschickung ihrer Hochofen aus Schweden und Spanien kommen. Eine der ausgedehntesten Ausführindustrien

Deutschlands, die Textilindustrie, bezieht einen sehr beträchtlichen Teil ihrer Rohstoffe aus fernen Weltgegenden. Jedenfalls ergibt sich, daß sich Industrie auch in Gegenden begründen und zu hoher Blüte bringen läßt, die nach landläufiger Meinung — und diese stützt sich häufig mehr auf bloßes Hörensagen als auf genaue Kenntnis der Dinge — von vornherein nicht für industrielle Tätigkeit bestimmt sind. Sreilich ist hierbei, um es nochmals zu betonen, mit großer Vorsicht zu verfahren.

Auch in der deutschen Ostmark gibt es eine große Zahl von Fabriken, die ihre Rohstoffe entweder ausschließlich oder zum größten Teile aus anderen Gegenden, sogar aus dem fernen Ausland erhalten. Es handelt sich dabei wohlgerne um Betriebe, die gut oder sogar glänzend gedeihen. Allerdings würde ihr Gewinn noch bedeutender sein, wenn sie die Rohstoffe in der Nähe hätten. Jene Fabriken haben ohne Zweifel sehr mit dem Wettbewerb der günstiger gestellten Fabriken anderer Gegenden zu kämpfen, und ihre Geschäftsunkosten sind höher als anderwärts, aber sie werfen noch immer einen nennenswerten Nutzen ab und liefern schlagende Beweise dafür, daß die Nähe der Rohstoffe durchaus nicht unbedingt erforderlich ist.

Wie gesagt, kann die industrielle Tätigkeit der östlichen Provinzen wesentlich gesteigert werden. Es liegen hier, wie es in der Denkschrift der Staatsregierung über die Errichtung der Technischen Hochschule zu Danzig heißt, noch viele Kräfte brach, und es sind durch die natürlichen Verhältnisse Aufgaben gegeben, die bei entwickelter Unternehmungslust gelöst werden können. Man bedenke, daß nach den Untersuchungen, die Professor Holz von der Technischen Hochschule zu Aachen im Auftrage der Staatsregierung im Jahre 1910 angestellt hat, in den Flußgebieten westlich und östlich der Weichsel Wasserkräfte von nahezu 55000 Pferdestärken vorhanden sind, von denen bisher nur ein verhältnismäßig kleiner Teil ausgenutzt wird. Für die Provinz Posen hat der genannte Gelehrte eine ausbauwürdige Wasserkraftmenge von etwa 29000 Pferdestärken herausgerechnet. Ferner sei an die Braunkohlenlager in Posen und Westpreußen erinnert, an die Salz-, Kali- und Kalklager in der Provinz Posen, an die riesigen Torflager des Ostens, endlich an die reichen Holzbestände der östlichen Waldungen. Ohne Zweifel könnte z. B. die Maschinenindustrie, namentlich die Herstellung von Maschinen und Geräten für unsere Landwirtschaft, die Möbelindustrie, die Industrie der Steine und Erden und die chemische Industrie erheblich ausgedehnt werden.

Ich sagte vorhin, die Förderung der östlichen Industrie sei eine politische Notwendigkeit. Wie Professor Dr. Hünze von der Universität Berlin in einem Vortrage: „Die Industrialisierungspolitik Friedrichs des Großen (verglichen mit den Plänen v. Gosslers für Westpreußen)“ in der sechsten ordentlichen Mitgliederversammlung des Verbandes Ostdeutscher Industrieller im Jahre 1903 betonte, kommen wir in der Polenfrage mit jener Mittelstandspolitik, die nur das Alte konservieren will, nicht vorwärts. Es muß ein größerer Stil in das ganze Wirtschaftsleben kommen. Wir müssen heraus aus der wirtschaftlichen Defensive, wir müssen selbst aggressiv vordringen, und dazu ist eben das geeignetste Mittel

eine große Industrie. Im Handwerk, in der Landwirtschaft, im Kleinhandel kann der Pole mit uns erfolgreich und sogar überlegen in Wettbewerb treten, in der großen Industrie kann er es noch nicht, und wahrscheinlich auf lange Zeit hinaus nicht. Wir müssen von unserer geschäftlichen Intelligenz, von unserm Kapital, von unserer Arbeitsenergie in den Osten werfen, soviel wir nur anderswo entbehren können, um hier einen größeren Zug, einen modernen Geist in das Wirtschaftsleben zu bringen, der uns die Ueberlegenheit über den polnischen Wettbewerb sichert. Die Industrie schafft eine wirtschaftliche Atmosphäre, in welcher der deutsche Mittelstand dem polnischen überlegen ist.

Leider herrscht an manchen Stellen eine ausgesprochene Abneigung gegen die Industrialisierung des Ostens. Insbesondere befürchtet die östliche Landwirtschaft von der weiteren Entwicklung der Industrie eine Schädigung der eigenen Interessen. Im Gegenteil würde der industrielle Aufschwung des Ostens auch den übrigen Erwerbsständen, nicht zuletzt der Landwirtschaft, zum Vorteil gereichen. Der Widerstreit der Interessen zwischen Industrie und Landwirtschaft ist häufig nur scheinbar und hält vorurteilsfreier Erwägung in den wenigsten Fällen Stand. Die beiden Gebiete Landwirtschaft und Industrie berühren sich in manchen Punkten und gehen vielfach ineinander über. Ein engerer Zusammenhang zwischen beiden besteht in erster Linie bei der Verwertung landwirtschaftlicher Erzeugnisse durch die Industrie, also auf dem Gebiete der Herstellung von Nahrungsmitteln. Wie sehr an diesen Industriezweigen Kapital und Intelligenz aus den Kreisen der Landwirtschaft beteiligt sind, braucht wohl nicht ausgeführt zu werden. Eine engere Interessengemeinschaft besteht auch zwischen anderen Industriezweigen und der Landwirtschaft, so beim Bau der landwirtschaftlichen Maschinen und in der Holzindustrie, die oft Forstbestände, die brach liegen oder nur zu unlohnenden Preisen ausgebeutet werden können, mit einem Schlage wertvoll macht; sodann bei der Verwertung des Spiritus für gewerbliche Zwecke, bei der Ausbeutung der Torflager usw. Der Vorwurf, daß die Industrie der Landwirtschaft die Arbeiter entziehe, ist nur in gewissem Umfange begründet. Der unleugbare und sicher beklagenswerte Arbeitermangel, der hauptsächlich der sogenannten Sachsengängerei zuzuschreiben ist, würde wesentlich gemildert, und manche Familie dadurch der Landwirtschaft im Osten erhalten werden, wenn man einem Teile der Familienangehörigen Arbeitsgelegenheit zu guten Lohnsätzen in industriellen Betrieben und den anderen Mitgliedern die Möglichkeit bieten würde, durch häusliche Tätigkeit im Dienste der Industrie ihr Einkommen zu steigern, kurzum, wenn man ihnen die Möglichkeit der Lebenshaltung verschaffen würde, die sie im Westen suchen. Jene landsflüchtigen Elemente, die sich der östlichen Industrie zuwenden, sind der Landwirtschaft unter allen Umständen verloren; sie kehren dem Lande den Rücken, ob sie im Osten oder im Westen Arbeit finden. Für sie bietet die östliche Industrie nur die ersehnte Möglichkeit, passende Arbeitsgelegenheit in der Nähe statt im Westen zu finden. Wenn sie im Osten bleiben, verzehren sie wenigstens den Arbeitsverdienst in der Heimat, während sie bisher die Volkszahl und damit den Wohlstand des Ostens durch

Auswanderung vermindern. Insbesondere aber sollte vom Standpunkte der Landwirtschaft aus erwogen werden, daß die Industrie die Kaufkraft der Gesamtbevölkerung hebt und hierdurch der Landwirtschaft den ihr vielfach fehlenden Markt unmittelbar vor der eigenen Türe schafft. Diese Anschauung ist von den berufensten Männern der Volkswirtschaft wiederholt ausgesprochen und ihre Richtigkeit durch die praktischen Erfahrungen in den industriell entwickelten Gegenden unseres Vaterlandes hinlänglich bestätigt worden. Übrigens wird sie auch von hervorragenden Vertretern der Landwirtschaft geteilt.

Wenn man in gewissen Kreisen, namentlich in denen der westlichen Industrie, nicht an die Möglichkeit glaubt, die östliche Industrie zu höherer Entwicklung zu bringen, so ist hier oft der Wunsch der Vater des Gedankens. Man befürchtet nämlich, daß sich dadurch der Absatz der westlichen Erzeugnisse nach dem Osten, der ja sehr bedeutend ist, vermindern werde. Dies würde zweifellos bei gewissen Erzeugnissen der Fall sein. Im großen ganzen würde aber die westliche Industrie durch die erhöhte Lieferung der im Osten nötigen Maschinen, Rohstoffe und Halbfabrikate eine wesentliche Steigerung ihres Absatzes erfahren.

Gewiß ist die Entwicklung der östlichen Industrie eine Aufgabe, die an das technische Können und die kaufmännische Intelligenz, an den Wagemut und Unternehmungsgeist, an die Ausdauer, nicht zum wenigsten auch an die Kapitalkraft des Ostens hohe Anforderungen stellt. Es müssen daher sämtliche beteiligten Faktoren das ihrige dazu beitragen, also die Industriellen einerseits und die Staats- und Kommunalbehörden andererseits. An die Stelle vereinzelter und nur gelegentlicher Maßnahmen muß eine planmäßige und zielbewußte Industriepolitik treten. Dieser harret eine Fülle von Aufgaben, die alle zu erörtern, über den Rahmen dieser Darstellung hinausgehen würde. Aber die wichtigsten Mittel zur Hebung der östlichen Industrie möchte ich wenigstens kurz behandeln.

Zunächst müssen die Industriellen des Ostens selber unablässig bestrebt sein, ihre Kenntnisse in technischer, kaufmännischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht zu mehren und ihre Betriebe nach Möglichkeit zu vervollkommen. Sie müssen ihren Stolz darein setzen, die Abnehmer durch tadellose und pünktliche Leistungen und Lieferungen zu befriedigen. Besonders haben sie ihr Augenmerk auf die Erweiterung ihres Kundenkreises über die östlichen Provinzen hinaus zu richten. Die jeweilige Konjunktur muß geschickt ausgenutzt, überhaupt jede Gelegenheit, den Absatz zu steigern, wahrgenommen werden.

Auf die Schaffung eines leistungsfähigen Arbeiterstammes ist unter allen Umständen Bedacht zu nehmen. Eine sorgfältige Unterweisung der Arbeiter in den ihnen obliegenden Verrichtungen ist geboten. Nur so läßt sich aus dem vielfach spröden Menschenmaterial etwas Tüchtiges erzielen. Selbst auf die Gefahr hin, bittere Enttäuschungen zu erleben, dürfen die östlichen Industriellen kein Mittel unversucht lassen, um ihre Arbeiterschaft an sich zu fesseln, vor allem durch angemessene Löhne, durch gerechte Behandlung und durch Wohlfahrtseinrichtungen, so den Bau von Arbeiterwohnungen, Bekämpfung des Alkoholismus, Förderung des Sparsinnes und durch Hebung des Bildungsstandes der Arbeiter.

Ungemein wichtig ist die Sorge für einen brauchbaren Nachwuchs in der Arbeiterschaft, insbesondere durch gründliche Ausbildung von Fabriklehrlingen.

Soviel über die Pflichten, die den Industriellen selber erwachsen. Aber diese Arbeit der Industriellen allein genügt nicht, es müssen auch die staatlichen und kommunalen Behörden alles aufbieten, um der Industrie des Ostens, die mit so großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, ihre ungünstige Lage zu erleichtern. Von den staatlicherseits zu treffenden Maßnahmen nenne ich folgende: Die Verkehrsverhältnisse des Ostens, namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, müssen unablässig verbessert werden. Auch der Ausbau der östlichen Wasserstraßen ist von hoher Wichtigkeit. Hierher gehört vor allem die Herstellung des Masurischen Kanals, mit dem inzwischen begonnen worden ist, die ebenfalls in der Ausführung begriffene Mogatregulierung, endlich die Verbesserung der Wasserstraßen in der Provinz Posen. Dringend nötig ist die Ermäßigung der Bahnfrachten für den Bezug der von der östlichen Industrie benötigten Rohstoffe, besonders der schlesischen Steinkohlen. Andererseits müssen billigere Tarife für den Versand der fertigen Erzeugnisse der Holzindustrie, der Metallindustrie, der Nahrungs- und Genussmittelindustrie und der Industrie der Steine und Erden geschaffen werden. Hierdurch würde die Erweiterung des Absatzgebietes für die östliche Industrie begünstigt.

Von außerordentlicher Bedeutung für die östliche Industrie ist ihre Berücksichtigung bei der Vergebung von öffentlichen Aufträgen. Es ist eine lebhafteste Klage der östlichen Industriellen, daß sovieler Leistungen und Lieferungen sowohl von staatlichen wie von kommunalen Behörden ohne weiteres nach außerhalb, namentlich nach dem Westen unseres Vaterlandes vergeben werden, während sie im Osten recht wohl ausgeführt werden könnten. Die östliche Industrie sieht gleich den übrigen Erwerbsständen dauernd Arbeitskräfte, die sie vorher ausgebildet hat, in den besten und leistungsfähigsten Jahren nach dem Westen abziehen, während ihr die Lasten der Erhaltung der minder leistungsfähigen Jahresklassen zufallen. Schon allein in diesem Umstande liegt eine so erhebliche Benachteiligung des Ostens gegenüber dem Westen, daß eine Begünstigung der östlichen Industrie bei der Erteilung von staatlichen Aufträgen als ein Akt der ausgleichenden Gerechtigkeit anzusehen sein dürfte.

Das technische Unterrichtswesen, das ja erfreulicherweise in den letzten Jahren durch die Errichtung der Technischen Hochschule zu Danzig, der königlichen höheren Maschinenbauschule in Posen und der königlichen Maschinenbauschule in Graudenz wesentlich gefördert worden ist, muß immer mehr ausgestaltet werden. Die Bedeutung der genannten Schulen in Posen und Graudenz würde sehr gesteigert werden, wenn aus öffentlichen Mitteln eine Anzahl Stipendien für unbemittelte Schüler geschaffen würden. Besonders aber erscheinen derartige Zuwendungen aus dem Kreise der Industriellen angebracht. Auch dürfte es sich beispielsweise empfehlen, daß die Fabriken solchen befähigten und strebsamen Angestellten und Arbeitern, welche jene Schulen besuchen wollen, eine angemessene Beihilfe zu ihrem Unterhalt gewähren.

Den Industriellen und Kaufleuten des Ostens ist ausgiebige Gelegenheit zur Erweiterung und Vertiefung ihres Wissens zu geben, vor allem durch die Einrichtung von Hochschulkursen. Für das Fortbildungsschulwesen muß noch viel getan werden, namentlich seitens der Stadtverwaltungen. Nach Ansicht der industriellen Kreise sind im Interesse der Lehrlingsausbildung durchgreifende Änderungen des Fortbildungsschulunterrichts geboten. Namentlich ist die Abhaltung des Fortbildungsschulunterrichts in den Abendstunden den Lehrlingen wenig förderlich, da diese meistens von der Tagesarbeit ermüdet und angestrenzter Aufmerksamkeit nicht mehr fähig sind. Allerdings müssen auch die Industriellen ihrerseits dem Fortbildungsunterricht ein größeres Interesse entgegenbringen, als es heute geschieht.

Sehr wichtig erscheint eine sachgemäße Beratung der kleineren Industriellen des Ostens. Es steht fest, daß manche industrielle Betriebe sich nicht in wünschenswerter Weise entwickeln, weil ihre Inhaber, obgleich an und für sich fleißige und strebsame Leute, doch der nötigen technischen und kaufmännischen Kenntnisse ermangeln. Dies liegt vielfach daran, daß jene Betriebe sich aus rein handwerksmäßigen zu industriellen entwickelt haben, ohne daß die Besitzer oder Betriebsleiter entsprechend den höheren technischen und sonstigen Anforderungen der heutigen Zeit fortgeschritten sind. Deshalb bedarf es einer planmäßigen, wohlorganisierten Einwirkung auf die kleineren und mittleren Gewerbetreibenden, einer Belehrung und Anleitung im großen und ganzen wie im einzelnen.

Sodann erscheint der Wunsch gewiß angebracht, daß die Behörden den berechtigten Ansprüchen der östlichen Industrie nach bester Möglichkeit Rechnung tragen und in dieser Beziehung dem klassischen Vorbilde naheifern möchten, das der große Preußenkönig in seiner Industrialisierungspolitik gegeben hat. Guter Wille und rechtes Verständnis für das, was nottut, vor allem warmes Interesse für den östlichen Gewerbfleiß, werden in vielen Fällen Rat und Hilfe wissen, wo fähle Korrektheit der behördlichen Organe versagt. Es darf den Behörden nicht als etwas Ungeheuerliches erscheinen, wenn zugunsten unseres in so schwieriger Lage befindlichen, aber nichtsdestoweniger um den Staat hochverdienten Ostens Ausnahmen von der althergebrachten Regel gemacht werden.

Soviel über die Mittel, die dazu dienen können, die östliche Industrie zu entwickeln. Es werden unter Umständen noch manche andere Maßnahmen am Plage sein. Um aber die Notwendigkeit jener Industriepolitik immer aufs neue zu betonen und die Möglichkeit ihrer praktischen Betätigung zu erhöhen, ist ein geschlossenes, einmütiges Zusammengehen sämtlicher Industriellen des Ostens notwendig, wie es vom Verband Ostdeutscher Industrieller angestrebt wird. Dieser Verband, der im Jahre 1898 auf Anregung des Herrn Oberpräsidenten v. Goßler in Danzig begründet worden ist, hat auf den verschiedensten Gebieten der Gewerbepolitik, der Handelspolitik, der Sozialpolitik, des Verkehrswesens, des Zoll- und Steuerwesens, des technischen Unterrichtswesens usw. eine ersprießliche Tätigkeit entfaltet. Den Behörden hat er durch zahlreiche gutachtliche Äußerungen Material für Maßnahmen der Gesetzgebung und Verwaltung geliefert, seinen Mitgliedern hat er durch mannigfache Auskünfte und Ratschläge, vor allem aber

durch seine Vermittelung im Verkehre mit den Behörden sehr schätzenswerte Dienste geleistet. Den Bemühungen des Verbandes Ostdeutscher Industrieller sind viele Fortschritte auf dem Gebiete des östlichen Wirtschaftslebens während der letzten Jahre zu verdanken, und seiner Tätigkeit wird sowohl seitens der Verbandsmitglieder als auch von den Behörden stets wachsende Anerkennung gezollt.

So ist zu hoffen, daß die Industrie in unserer Ostmark einen immer höheren Aufschwung nehmen und den Wohlstand der Bevölkerung mehren und kräftigen wird, wofern es ihr nicht an den richtigen Männern gebricht, die technisches und kaufmännisches Wissen mit Tatkraft, Fähigkeit und Ausdauer vereinigen. Die rechten Männer waren es, die aus Wüsteneien fruchtbares Ackerland geschaffen, sie waren es auch, die mächtige und blühende Industriebetriebe sozusagen aus der Erde gestampft haben, anfangs verspottet und verlacht, später geehrt und bewundert. Vor allem richtet sich der Blick des Ostens auf die Männer der Technik, die Ingenieure. Betonte doch Se. Majestät der Kaiser in seiner Weiherede bei der Eröffnung der Technischen Hochschule zu Danzig am 6. Oktober 1904: „Mögen immer die Ostprovinzen nach Lage und Naturverhältnissen für eine industrielle Entwicklung weniger günstige Bedingungen darbieten als andere Landesteile, das technische Wissen verleiht ja gerade vielfach die Macht, zu ergänzen, was die Natur versagt.“

2. Das Berg- und Hüttenwesen des oberschlesischen Industriebezirks.

Von Paul Geisenheimer.

Als Friedrich der Große Schlesien für die Preussische Krone gewann, da war zweifellos Oberschlesien der armseligste und wertloseste Teil des neu erworbenen Besitzes. Zwischen endlosen Kiefernwäldern lagen wenige dünn bevölkerte Ortschaften, deren Bewohner kaum das Notwendigste zur Fristung ihres Lebens besaßen; Hungertyphus und andere Epidemien erloschen unter ihnen niemals. Über die Verwahrlosung des Landes geben Schilderungen aus jener Zeit ein anschauliches Bild. Welchen Eindruck Oberschlesien noch einige Jahrzehnte später machte, ersieht man aus dem nachmals oft zitierten Vers, den Goethe in das Fremdenbuch der Knappschaft zu Tarnowitz schrieb, als er im Jahre 1790 Oberschlesien besuchte:

„Sern von gebildeten Menschen, am Ende des Reiches, wer hilft Euch
Schätze finden und sie glücklich zu bringen ans Licht? —
Nur Verstand und Redlichkeit helfen; es führen die beiden
Schlüssel zu jeglichem Schatz, welchen die Erde bewahrt.“

Wie völlig und durchgreifend haben sich seitdem die Verhältnisse geändert! Heute wird Oberschlesien von einer großen Zahl eng aneinander gereihter blühender Landgemeinden und Städte bedeckt, in denen eine dichte Bevölkerung reich-