

Beiträge  
zur Geschichte  
der Stadt  
Breslau



HEFT 11.

JM AUFTRAGE DES OBERBÜRGERMEISTERS  
HERAUSGEGEBEN VOM STÄDTISCHEN KULTURAMT

Qr. 1  
p. 302

# Beiträge zur Geschichte der Stadt Breslau

Im Auftrage des Oberbürgermeisters  
herausgegeben vom Städtischen Kulturamt

Neue Folge der Mitteilungen aus dem  
Stadtarchiv und der Stadtbibliothek

Heft 11



Breslau 1940

---

Verlag Priebatschs Buchhandlung Breslau  
Inhaber Erich Thiel und Karl-Hans Hintermeier



130920



943.8

Bei. (Slesk)

Wissenschaftliche Leitung: Stadtarchivdirektor Dr. Otfried Schwarzer

D 1526/10

Das Werden  
der Wirtschaft Breslaus  
nach den Befreiungskriegen

Von

Dr. phil. Dr. jur. h. c. Hermann Frehmarß  
I. Syndikus der Industrie- und Handelskammer a. D.

Verlag Priebatschs Buchhandlung Breslau



## Inhalt

Seite

**Der erste Plan einer schlesischen Dampfeisenbahn — der erste in Europa . . . . .** 7—41

**Der Aufbau der neuzeitlichen Handels- und Gewerbetätigkeit Breslaus nach den Befreiungskriegen .** 42—101

1. Lage und Aufgaben. / 2. Die treibenden Kräfte. / 3. Die Umstellung der Industrie. / 4. Die Umstellung des Handels. / 5. Zusammenfassung.

**Die Gestaltung der wirtschaftspolitischen Grundlagen für den Verkehr Breslaus mit dem Osten in den Jahrzehnten nach den Befreiungskriegen . . . . .** 102—126

1. Der wirtschaftliche Bruch mit Polen und Rußland 1822—23. / 2. Der Verlust Krakaus.

## Abbildungen:

	Seite
1. Schiefe Ebene am Klodnik-Kanal . . . . .	8
2. Erstes Dampfschiff Breslau-Ologau 1837 (Inserat) . . . . .	30
3. Freiburger Bahnhof in Breslau 1844 . . . . .	40
4. Offene Personenwagen der Breslau-Freiburger Eisenbahn 1843 . . . . .	40
5. Fahrplan der Breslau-Freiburger Eisenbahn 1843 . . . . .	40
6. Eröffnung der Eisenbahn Breslau-Ohlau 1842 . . . . .	40
7. Betriebsmittel aus den Anfängen des deutschen Eisenbahnwesens (Eisenbahn Berlin-Frankfurt a. O. 1842) . . . . .	40
8. Karte des deutschen Eisenbahnnetzes 1844 und 1848 . . . . .	40
9. Straßennetz Schlesiens um 1830 und Grenzen des Freistaats Krakau 1815—46	40
10. Johann Wolfgang Moriz Eichborn . . . . .	56
11. Theodor Molinari . . . . .	56
12. Carl August Milde . . . . .	64
13. Joh. W. Oelsner . . . . .	64
14. Gustav Heinrich Ruffer . . . . .	64
15. J. G. Hofmann . . . . .	64
16. Eduard von Loebbede . . . . .	64



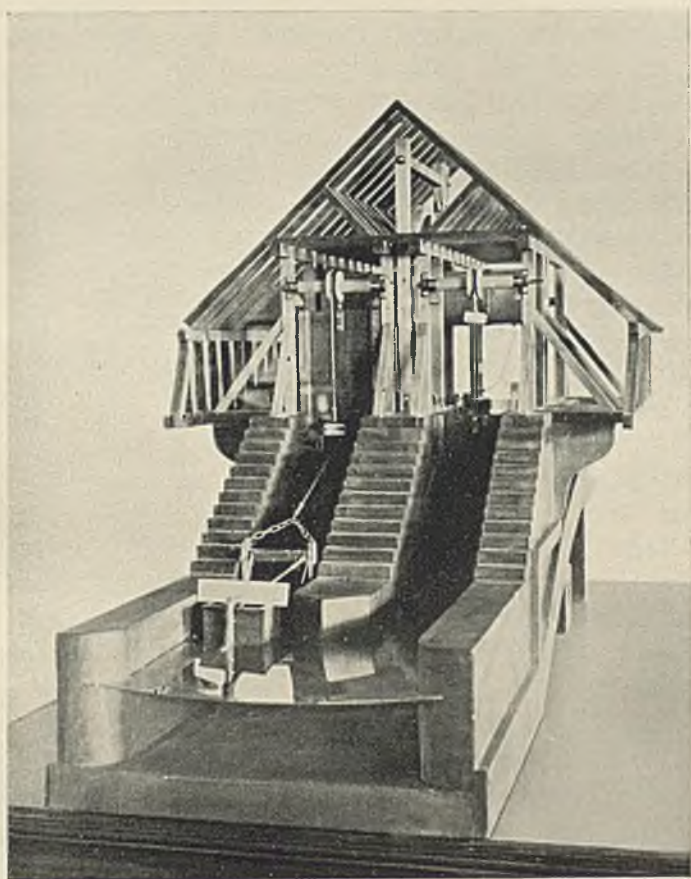
## Der erste Plan einer schlesischen Dampfeisenbahn — der erste in Europa

Die preussische Berg- und Hüttenverwaltung hat seit den Zeiten Friedrichs des Großen in seinem Auftrage und auch nach seinem Tode in seinem Sinn unter allen Stellen, die die gewerbliche Tätigkeit mit dem Geiste der Technik erfüllt und auf das Nachhaltigste befruchtet haben, einen hervorragenden, ja den ersten Rang eingenommen. Sie rief den Eisenerzbergbau, besonders im Carnowitzer Bezirk, zu neuem Leben, brachte in Oberschlesien den Kohlenbergbau, vor allem durch die Königs- und Luisengrube, zur Entwicklung und schuf die ober-schlesische Eisenhüttenindustrie. Schon im Ausgang des 18. Jahrhunderts hatte diese, vor allem die Gleiwitzer und die Königshütte, die englischen Hütten fast übertroffen und nahm die erste Stelle in der Welt ein. An sie schloß sich in Oberschlesien die Eisengießerei, die Geschützherstellung und Maschinenindustrie an. Die technischen Anlagen in Oberschlesien, besonders die in Carnowitz zur Abführung des Wassers aufgestellten Feuermaschinen waren eine Sehenswürdigkeit, die Fremde aus der ganzen Welt anzogen. Das von Goethe der Knappschaft am 4. 9. 1790 gewidmete Epigramm: „Fern von gebildeten Menschen“ gibt, wie aus zeitgenössischen Veröffentlichungen, besonders aus den Reisebriefen des Potsdamer Konsistorialpräsidenten Jöllner über Schlesien aus dem Jahre 1792, hervorgeht, der Bewunderung über die in Oberschlesien vollbrachten Leistungen und die dort anzutreffende Bildung Ausdruck; sie seien um so größer, als das Industriegebiet, fern von anderen Bildungsstätten, in nächster Nähe völliger Unkultur sich entfaltet habe.

Das Wirken der Berg- und Hüttenverwaltung erfüllte Oberschlesien mit dem Geiste deutscher Kultur, gab der gewerblichen Entwicklung Preußens und der ganzen Welt starke Anregungen und stellte Preußen in den Freiheitskriegen die wichtigste und so gut wie einzige Waffen-

Schmiede zur Verfügung. Karsten, in den Zeiten der Freiheitskriege Oberhüttenverwalter für Schlesien, sagt in seiner Schrift „Über den Wert des Bergbaues und die Pflicht des Staates, ihn aufrechtzuerhalten“ vom Jahre 1817: „Als im Sommer 1813 die preussischen Armeen, von den Siegen bei Görschen und Bautzen in Schlesien rastend, sich zu den neuen Siegen von Leipzig und Paris vorbereiteten, da war es Oberschlesien, das dem siegreichen Heere, von dem übrigen Teil der Monarchie getrennt und allein, die notwendigen Bedürfnisse an Munition zur Fortsetzung des Kampfes zuführen konnte. Daß dies geschehen, in sehr kurzer Zeit geschehen ist, und dadurch nicht unwesentlich zu dem glorreichen Erfolg des Feldzuges mitgewirkt wurde, das darf doch wohl als eine heilbringende Folge des Bergbaues in Erinnerung gebracht werden.“

Von den Bahnbrechern der ober-schlesischen Berg- und Hüttenindustrie aus dieser Zeit seien nur einige wenige genannt: der im Jahre 1777 von Friedrich dem Großen als Minister und Oberberghauptmann an die Spitze der preussischen Berg- und Hüttenverwaltung berufene Freiherr F. A. von Heinich, geboren im Jahre 1725 in Dröschkau in Sachsen, gestorben 1802 in Berlin; sein Nefse F. W. Graf von Reden, der 1781 in die preussische Verwaltung als Oberbergrat berufen wurde, geboren 1752 in Hameln, gestorben 1814 in Michelsdorf im Riesengebirge; der Maschinendirektor Holzhausen, geboren 1768 in Ellrich am Harz, gestorben 1827 in Gleiwitzer Hütte, und Dr. K. J. B. Karsten, der Vetter des berühmten Mineralogen Karsten, geboren 1783 in Bülow in Mecklenburg, gestorben 1853 in Berlin, der 1805 in die preussische Bergbauverwaltung eintrat, alsbald die technische Aufsicht über das Hüttenwesen erhielt und 1819 nach Berlin als Leiter der preussischen Hüttenverwaltung berufen wurde. In Heinich' Amtszeit fällt die Schaffung der Voraussetzungen für die Aufnahme des Erzbergbaues und der Verhüttung von Blei, sowie des Roßthochofenbetriebes; Reden hat die Königs- und Luifengrube ausgebaut; sein größtes Werk war die Begründung der ober-schlesischen Hüttenindustrie. Holzhausens Lebensarbeit war der Entwicklung des Dampfmaschinenbaues gewidmet. Karsten hat 1805 die Steinkohlenteergewinnung auf der Gleiwitzer Hütte eingeführt, 1809 die Lydgoniahütte für die Verhüttung von Zink erbaut und dadurch der Zinkindustrie größte Anregungen gegeben, schließlich die Geschütz- und Munitionsherstellung ausgebaut. Die staatliche Bergbauverwaltung war es, die damals dem privaten Unternehmer wegweisend voran



**Abb. 1. Schiefe Ebene am Klodnitz-Kanal**  
Modell im Eisenbahnmuseum Berlin

ging; bei dem Fehlen von geeigneten Bildungsstätten in Schlesien war es natürlich, daß alle die genannten Männer nicht Schlesier waren; sie haben jedoch ihre Lebensarbeit Schlesien gewidmet. Die staatliche Bergbauverwaltung wandte ihre Fürsorge naturgemäß auch den Verkehrswegen zu. Neben dem Ausbau der Landstraßen galt ihre Fürsorge hauptsächlich dem Binnenschiffahrtswesen. Graf Reden hat an der Ausführung des von Friedrich dem Großen in Aussicht genommenen, jedoch erst unter seinen Nachfolgern 1802 ausgeführten Klodnitzkanals großen Anteil gehabt. Der Kanal führte mit 18 Schleusen ursprünglich nur bis Olewiß. Um die in dem letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts bei Hindenburg entdeckte Kohle billiger abfahren zu können, wurde nach der im Reichsverkehrs- und Eisenbahnmuseum befindlichen Darstellung von 1801-06 ein Anschlußkanal, ein sogenannter Stollenkanal, bis nach Hindenburg gebaut. Die 1796 in Betrieb genommene königliche Hütte in Olewiß wurde ebenfalls durch einen Stichkanal mit dem Klodnitzkanal verbunden. An der Abzweigung des Hüttenstichkanals in Olewiß und 3,3 km östlich davon lag je eine schiefe Ebene. Erstere hatte ein Gefälle von 5,2, letztere von 11,6 m. (Siehe Abb. 1.) Beide Anlagen wurden bereits 1824 bzw. 39 außer Betrieb gesetzt, da der Stollenkanal von Olewiß bis Hindenburg nur mit Fahrzeugen von 4 t Tragfähigkeit befahren werden konnte und daher für eine Verfrachtung der Kohle nach der Oder schon nach kurzer Zeit nicht in Frage kam. Graf Reden betrieb auch auf der alten Kohlenstraße Freiburg—Maltzsch die Erbauung eines Kanals, der auch in späteren Zeiten oft erwähnt worden ist.

Es war natürlich, daß die Bergbauverwaltung auch der Nutzbarmachung der Dampfmaschine für den Verkehr ihr Augenmerk zuwendete. Wie Matschoss in seinem Werke „Preußens Gewerbeförderung in ihren großen Männern“ auf Seite 65 mitteilt, beschäftigte sich die Verwaltung 1815 mit der Frage der Einführung des Lokomotivbetriebes und gab 2 Lokomotiven in Auftrag, von denen eine für Oberschlesien, die andere für Saarbrücken bestimmt war. Die Versuche führten zwar zu keinem brauchbaren Ergebnis, doch war es nicht anders als anderswo, z. B. in England, wo man gleichfalls über die Versuche noch lange nicht hinausgekommen war. Auch bei der 1825 eröffneten Kohlenstrecke Stockton—Darlington handelt es sich nur um Versuche; erst 1829 fiel die Entscheidung bei dem Wettkampf der Lokomotiven auf der ersten längeren Eisenbahnstrecke Liverpool—Manchester zugunsten von Stephenson's Rocket.

Auf dieser Grundlage und auf der Hoffnung bauend, daß bald eine Vervollkommnung der Lokomotiven erzielt werden würde, war es möglich, daß die schlesische Bergbau- und Hüttenverwaltung schon im Jahre 1816 Vorschläge für die Anlage von Dampfeisenbahnen über längere Strecken vorlegen konnte. Der erste bezweckte eine Dampfeisenbahn von (Waldenburg—) Freiburg nach Maltsch im Zuge der alten Kohlenstraße und trägt das Datum des 22. 4. 1816; der zweite ging von dem Oberhüttenverwalter von Schlesien, Dr. Karsten, aus, ist vom 26. 8. 1816 datiert und betriebl. die Anlage einer Dampfeisenbahn von Breslau nach Königshütte. Die Vorgänge, die bisher in dem Schrifttum anscheinend noch nicht behandelt worden sind, befinden sich in den Akten des Geheimen Staatsarchivs in Berlin-Dahlem, Rep. 120 I Abt. D VI Sekt. 2 Nr. 102 und 103; über den später darzustellenden Fortgang der Angelegenheit findet sich das Material in dem von der Seehandlung herrührenden Aktenstück Rep. 109 A XXIV e.

Die Karstensche Denkschrift ist im Verfolge des von dem Oberberghauptmann erteilten Auftrages auf Äußerung erstattet worden, wie die Provinz Schlesien und Berlin am wohlfeilsten mit Steinkohle versorgt werden könnten. Sie führt aus, daß zumal bei der Knappheit an Holz und dessen geringerem Brennwert die Erschließung der Kohlenschätze für Schlesien sowohl wie für Berlin von allergrößter Bedeutung sei. Dabei komme Oberschlesien bei seinen großen Kohlenschätzen und seiner geographischen Lage eine weit wichtigere Rolle zu, als dem niederschlesischen Kohlengebiet, dessen Hauptaufgabe die Befriedigung des Bedarfes in der Nähe sei. Die wichtigste Voraussetzung sei ein billiger und zuverlässiger Beförderungsweg. Die Absuhr erfolge bisher auf der in dem Oberlauf unzuverlässigen Oder und dem noch unzuverlässigeren, in seiner Leistungsfähigkeit beschränkten und große Unterhaltungsmittel erfordernden Klodnitzkanal. Der von ihm vorgeschlagene Weg werde nach Menge der Beförderungsmöglichkeit, nach Billigkeit und Zuverlässigkeit die bisherigen Wege weit übertreffen und der Wirtschaft stärkste Anregungen geben. Die Denkschrift enthielt, was Linienführung anlangt, kein Spezialprojekt, sondern begnügte sich damit, die Linienführung in großen Zügen anzudeuten; die Bahn sollte von Zabrze, dem jetzigen Hindenburg, ausgehen und über Groß-Strehlitz und sodann zwischen Königshuld und Malapane auf Breslau zu geführt werden. Die Gesamtlänge wurde auf 27 Meilen geschätzt. Die Straße war als zweigleisiger Schienenweg mit Dampf-

betrieb gedacht. Die Stationen würden in Abständen von je 3 Meilen anzulegen sein, so daß sich insgesamt 9 Stationen ergäben, an denen Kohlenläger anzulegen seien. Es wurden eiserne Schienen vorge schlagen, doch könnten zunächst auch hölzerne gelegt werden, um die Kosten der eisernen Schienen auf einen längeren Zeitraum zu ver teilen. Die Geschwindigkeit sollte sich in engen Grenzen halten und wurde auf 1 Meile in 2 Stunden angenommen, so daß die Gesamt entfernung in 2½ Tagen zurückzulegen wäre. Besonders eingehend sind die Unkosten- und Rentabilitätsberechnungen. Es handelte sich nach allem um eine Kohlenbahn, doch wurde die Verwendung für den allgemeinen Verkehr von vornherein in Aussicht genommen. Die Denkschrift beruht auf eingehenden Studien und Berechnungen und ist auf das Sachlichste abgefaßt. Karsten konnte am Schlusse mit Stolz sagen: „Glücklich würde ich mich schätzen, wenn dieses höchst wichtige Unternehmen zur Ausführung käme und wenn so in der preussischen Monarchie ein neuer Beweis geführt würde, daß ernstlicher Wille und beharrlicher Eifer ein Werk zustande zu bringen vermögen, wovon bis jetzt noch kein Ähnliches in dem Umfange jemals ausgeführt worden ist.“

Die Denkschrift hat folgenden Wortlaut:

Eisengießerei bei Gleiwitz, den 26<sup>ten</sup> August 1816.

Pro Memoria

über die Versorgung der Haupt- und Residenz-  
Städte Berlin und Breslau mit Steinkohlen.

Die Nothwendigkeit, die Residenzen zu verlässig und wohlfeil mit Brenn material zu versehen, ist so allgemein anerkannt, daß es hier keiner näheren Auseinandersetzung bedarf. Die Versorgung mit Holz hat große Schwierigkeiten, weil dies Brennmaterial keinen weiten Transport zuläßt, weshalb es auch, — selbst wenn der Zustand der Waldungen es erlaubte, und wenn dieselben durch Einführung eines besseren Agrikultursystems nicht schon jetzt erweislich immer mehr im Abnehmen begriffen wären, theils wegen der Kostbarkeit des Transports, nicht die große Aufmerksamkeit verdient, als die reichen unterirdischen Steinkohlenflöze, welche Schlesien, vorzüglich Oberschlesien, darbietet. Nach allen Erfahrungen läßt es sich mit der größten Zuverlässigkeit annehmen, daß sich die Brennkrast der Steinkohlen zu der des Holzes mäsig gerechnet wie 5 zu 1 dem Volumen nach verhält, so daß es nur nöthig ist, einen Kubikfuß Steinkohlen zu transportieren, wo man, um gleiche Wirkungen hervorzubringen, wenigstens fünf Kubikholz herbeischaffen müßte.

Die Vortheile, welche die Anwendung der Steinkohlen als Brennmaterial gewährt, sind auch schon so allgemein gefühlt und anerkannt, daß man die Kohlen

nicht bloß zur gewöhnlichen Feuerung, sondern in allen Fabriken dem Holze substituieren würde, wenn man nur mit Zuverlässigkeit darauf rechnen könnte, sie, selbst bei dem höchsten Preise, gewiß zu erhalten. Nach dem Beispiel Englands läßt es sich auch leicht darthun, daß keine Fabriken gedeihen und einige Vollkommenheit erlangen können, solange ihnen nicht Gelegenheit gegeben wird, sich mit wohlfeilen Steinkohlen zu versorgen.

Wenn daher Transportmittel vorhanden, durch welche es möglich gemacht werden könnte, den Grubenschefel Steinkohlen zu einem Preise von etwa 10 gr. pro Schefel in Berlin zu verkaufen und den Bedarf gewiß und zuverlässig herbeizuschaffen, so ist es wohl nicht zu bezweifeln, daß ein Absatz von jährlich 3 Millionen Schefeln nur sehr mäßig und gering erscheinen wird; vielmehr ist es zu erwarten, daß sich der Verbrauch auf der ganzen Strecke von Oberschlesien bis Berlin außerordentlich vergrößern und daß die jährliche Summe von 3 Millionen Schefel bald um das Doppelte vermehrt werden wird.

Zur Benützung der großen Steinkohlenniederlagen in Oberschlesien, welche in ihrem ganzen Umfange noch garnicht einmal bekannt sind, obgleich die schon erschürften oder behauten Flöze einen Schatz von mehreren Tausend Millionen Schefeln darbieten, hat bekanntlich der Klodnitzkanal dienen sollen. Dieser Kanal ist zu Jabrze angelegt und hätte auch in der That keinen besseren Anfangspunkt finden können. Der Zweck desselben ist aber gänzlich verfehlt, einmal weil er keinen bedeutenden und sichereren Transport zuläßt und dann weil die Transportkosten durch die Disposition der inklinirenden Pläne und der 18 Schleußen, welche einen außerordentlichen Aufenthalt und Wasserverlust verursachen, ungemein hoch zu stehen kommen.

Aber nicht bloß die aus dem Zeitverlust und aus dem bedeutenden Kostenaufwand der Kanalverschiffung entstehenden Hindernisse, sondern die neuen Schwierigkeiten, welche sich der weiteren Verschiffung von Kosel bis Breslau entgegenstellen, nämlich die Unzuverlässigkeit und die Kostbarkeit der oberen Oberschiffahrt; alle diese sich vereinigenden Umstände sind es, welche einen sicheren, zuverlässigen und wohlfeilen Wassertransport der Steinkohlen von Jabrze bis Breslau durch den Klodnitzkanal ganz unmöglich machen. Die Verschiffung pro Schefel Steinkohlen von Jabrze bis Kosel kostet 3 gr. und die von Kosel bis Breslau 3 bis 6 gr., so daß die Transportkosten von Jabrze bis Breslau nicht unter 8 bis 9 gr. und von Jabrze bis Berlin nicht unter 12 bis 13 gr. pro Schefel bestritten werden können. Wollte man auch selbst diese bedeutenden Kosten nicht berücksichtigen, so ist doch schon die Unzuverlässigkeit der Schifffahrt selbst ein fast noch größeres Hinderniß. Wäre aber auch selbst diesem durch einen sehr großen Kostenaufwand, nämlich durch große Kohlenbestände auf allen Ablagen /: welches bekanntlich mit Verlust in der Menge und in der Güte der Steinkohlen verbunden ist /: einigermaßen abgeholfen, so würde der Klodnitzkanal doch nicht im Stande sein, das Bedürfniß der Provinzen und der Residenz zu befriedigen. Wenn nämlich gar keine Hindernisse bei der Beschiffung eintreten und wenn kein Augenblick versäumt wird, so können auf dem Klodnitzkanal nicht mehr als jährlich höchstens ¼ Millionen Schefel Steinkoh-

len versendet werden, ein Quantum, welches mit dem bald zu erwartenden Bedarf außer allem Verhältniß steht.

Von des Herrn Finanzministers Excellenz ist schon der Befehl ertheilt worden, die Kosten der Verlängerung dieses Kanals bis Groß-Doeborn (unterhalb Oppeln) auszumitteln. Durch die Ausführung dieser Maßregel wird ein wichtiges Hinderniß, nämlich die Unzuverlässigkeit der Schifffahrt gehoben werden, und das Publikum wird wenigstens mit Sicherheit darauf rechnen können, wirklich Steinkohlen zu erhalten, welches bis jetzt nicht möglich war, indem die Oderschifffahrt von Groß-Doeborn bis Berlin, wenigstens den größten Theil des Jahres hindurch, ungestört fortgehen kann, obgleich die Frachtkosten bei kleinem Wasser noch bedeutend hoch ausfallen. Auch werden sich die gesammten Transportkosten vielleicht um 1 gr. pro Scheffel vermindern; allein auf der einen Seite bleiben sie noch immer zu hoch und auf der anderen Seite leistet der alte Klodnitzkanal zu wenig, als daß es rathsam wäre, große Kosten zu seiner Verlängerung zu verwenden. Jenes Quantum von  $\frac{1}{2}$  Millionen Scheffeln jährlich kann auch nur von Gleiwitz aus transportirt werden, so daß ein Theil der Kohlen bis zur Ablage bei Gleiwitz angerückt werden muß. Auf dem oberen Klodnitzkanal, von Jabrze bis Gleiwitz, können wegen der Versäumnisse, welche durch die inklinirten Pläne veranlaßt werden, nicht mehr als jährlich etwa 360 000 Scheffel Kohlen fortgebracht werden.

Diese Schwierigkeiten, welche sich dem weiten Transport der Kohlen von Oberschlesien bis Berlin entgegenstellen, und wodurch die Oberschlesischen Steinkohlen so sehr vertheuert werden, haben Veranlassung gegeben, neuerdings wieder auf Mittel zu denken, die niederschlesischen Kohlen wohlfeil bis zur Oder nach Malsch zu bringen. Es ist aber nicht in Abrede zu stellen, daß es für ganz Schlesien ungemein viel wichtiger sein wird, die ober-schlesischen Kohlen zu versenden, weil der größte Theil der Provinz dabei interessiert ist und wohlfeile Kohlen mit Sicherheit erhalten kann.

Durch die Versendung von Waldenburg nach Malsch, wenn sie durch irgendein Mittel wohlfeil bewerkstelligt werden könnte, gewinnt die Provinz selbst sehr wenig, und die weit größeren Schätze Oberschlesiens würden nicht zur Benützung kommen. Der niederschlesische Kohlenbergbau, dessen Aussichten mit dem ober-schlesischen garnicht in Vergleichung zu stellen sind, verliert durch einen beschränkten Oberdebit sehr wenig, und die im Gebirge schon vorhandenen und noch zu erwartenden Fabriken, sowie der gewöhnliche Bedarf zur Heizung, werden dem eigentlich doch ziemlich beschränkten niederschlesischen Kohlenbergbau noch immer hinlängliche Beschäftigung geben. Die reichen Schätze Oberschlesiens erwarten dagegen vom entlegenen Oberdebit ihre Benützung, und eine Steinkohlenstraße, welche von Jabrze nach Breslau gezogen wird, würde fast die Mitte der Provinz durchschneiden und nach allen Seiten Thätigkeit und Betriebsamkeit verbreiten. Die größere Entfernung von Jabrze bis Breslau, als von Waldenburg bis Malsch, ist zwar nach dem ersten Anblick ungünstig für den ober-schlesischen Kohlendebit und scheint die Konkurrenz mit den niederschlesischen Kohlen zu verhindern, allein das sanft und flach abfallende Terrain von Oberschlesien macht die Mittel zum wohlfeilen Transport weit leichter ausführbar, als dies bei dem stark und jähe abfallendem Vorgebirge bei Waldenburg möglich ist. Dazu kommt noch, daß Jabrze



ein natürlicher Vereinigungspunkt für die bedeutendsten, fast für die sämtlichen oberschlesischen Steinkohlengruben auf dem rechten Oberufer ist; wogegen es in Niederschlesien an einem solchen natürlichen Vereinigungspunkt fehlt, welcher, bei dem dortigen gebirgigten Terrain, erst mit bedeutenden Kosten für die verschiedenen Gruben geschaffen werden müßte.

Der Einfluß, den ein Debit von jährlich 3 Millionen oder noch mehr Schessel Steinkohlen auf den oberschlesischen Kohlenbergbau haben wird, ist zwar höchst wichtig und bedeutend; allein er verschwindet gegen die Vortheile, welche die Provinz von dem Genuß wohlfeiler Steinkohlen erhalten, und gegen den Nutzen, welcher der Residenzstadt Berlin durch wohlfeiles Brennmaterial verschafft werden wird. Bei der Maltscher Straße würden es höchstens nur die unterhalb Maltsch liegenden Gegenden sein, denen man zu Hülfe käme; allein eine Straße durch das Herz der Provinz muß ihren wohlthätigen Einfluß nach allen Seiten äußern. Deshalb würde es schon in staatswirtschaftlicher Rücksicht vorzuziehen sein, den oberschlesischen Kohlendebit mehr als den niederschlesischen — der ohnedies durch das Gebirge selbst reichliche Nahrung erhält — eine Hülfe zu gewähren, wenn auch der Kohlenschah auf beiden Punkten ganz gleich wäre, und wenn Oberschlesiens Kohlenlöcher nicht Ausichten auf viele Jahrhunderte darböten, folglich bedeutende Kosten zur Erleichterung des Transports vielmehr rechtfertigen und notwendig machen als der niederschlesische Kohlenbergbau, welcher bei einem zunehmenden Steinkohlenverbrauch kaum im Stande sein würde, den Bedarf auf eine lange Reihe von Jahren nachhaltig und mit so geringen Kosten als Oberschlesien zu liefern.

Das Mittel, die ganze Provinz Schlesien und die Residenzstadt Berlin mit wohlfeilen Steinkohlen sicher und zuverlässig zu versorgen, besteht:

In der Anlegung einer DampfstraÙe von Jaberze bis Breslau,

indem der weitere Transport der Kohlen von Breslau bis Berlin vor der Hand sehr füglich noch auf dem gewöhnlichen Wege, nämlich auf der Oder, geschehen kann.

Wenngleich die Anlage einer DampfstraÙe dieselben Unkosten wie die eines Kanals veranlassen könnte, so ist doch wohl zu berücksichtigen: daß der Kanal von seinen Zuflüssen oder Speisungswässern abhängig bleibt, daß er Überschwemmungen ausgesetzt ist, daß er selbst Überschwemmungen und Entschädigungen ohne Aufhören veranlaßt, daß er nicht zu allen Jahreszeiten zu befahren ist, daß zum Fortbringen der Rähne eben so wohl als zum Fortbringen der Kohlenwagen Kräfte erforderlich sind, und daß die Kanalschiffahrt kostbarer ist als das Fortbringen der Lasten auf dem Schienenwege durch den DampfstraÙen.

Was die Anlage dieser StraÙe noch besonders begünstigt, ist der Umstand, daß sie zugleich /: wenn sie etwas breiter genommen wird, als es zu einer DampfstraÙe nöthig ist /: als KommerzialstraÙe benutzt werden kann, welche nach dem Befehl des Herrn Finanzministers Excellenz ohnedies in Oberschlesien angelegt werden soll.

Ein genaues Nivellement wird der Anlage natürlich vorausgehen müssen, in-deß ist wohl zu erwarten, daß die StraÙe zwischen Groß-Strehlitz und der Oder

fortlaufen und etwa in der Gegend zwischen Königshuld und Malapane über die Malapane gehen wird.

Der ganze Abfall des Terrains von Jabrze bis Breslau beträgt etwa 0,05 Grad, und wenn es daher wegen der Lokalität möglich wäre, so würde man mit dem Wege in einem fast söligen, nur etwas wenig abfallenden Niveau von Jabrze bis Breslau fortgehen können. Auf diesen günstigen Umstand — der sogar viel Wahrscheinlichkeit für sich hat — soll aber nicht Rücksicht genommen, sondern angenommen werden, daß es nothwendig sei, auf der ganzen Strecke von Jabrze bis Breslau vier inklinirte Pläne vorzurichten, auf welchen die beladenen Kohlenwagen vermittels eines einfachen Bremswerks herabgelassen werden und die leeren Wagen wieder mit in die Höhe ziehen. Daß diese inklinirten Pläne (weil man mit gar keinem Wasser in Kollision kommt) nur höchst einfach konstruirt sein dürfen und daher kaum in Betrachtung kommen würden, wenn durch sie nicht ein Zeitverlust beim Transport bewirkt, ganz vorzüglich aber die Gränze der Wirksamkeit oder des Effektes der Straße bestimmt würde, wie weiter unten gezeigt werden soll, leuchtet von selbst ein. Sollte also das künftige Nivellement angeben, daß es möglich wäre, die Straße ohne Unterbrechung, nämlich ohne inklinirten Plan fortzuführen, so würde dadurch zwar nicht wesentlich an Anlagelosten, wohl aber an Transportkosten erspart und vorzüglich die Benützung der Straße selbst bis ins Unendliche vermehrt werden können.

Daß bei der Dampfstraße zwei Schienenwege neben einander laufen, wodurch die Anlage von Ausweichungs-Plätzen nur auf den Stationen und bei den inklinirten Plänen (wenn diese erforderlich wären) nöthig wird, muß vorausgesetzt werden, damit keine Störung und Unterbrechung des Transports erfolgen kann, welches besonders dann höchst nothwendig wird, wenn die Straße einmal zur vollen Benützung kommt.

Die gerade Entfernung von Breslau bis Jabrze beträgt  $23\frac{1}{2}$  Meilen; es soll hier aber, um ganz sicher und reichlich zu rechnen, eine Länge des Weges von 27 Meilen angenommen werden, in dem der Weg wohl einige größere und geringere Biegungen erhalten könnte, um sich alle Vortheile der Lokalität anzueignen.

Ferner wird angenommen, daß ein Dampfswagen 1000 Schfl. Steinkohlen fortbringt, welches eine sehr geringe Annahme ist, indem die Maschine 10 zöllige Zylinder erhalten wird und wegen der söligen Beschaffenheit des Weges nur die Fraktion zu überwinden, aber keine Last fortzuziehen hat. Zum Transport werden große Kohlenwagen von 100 Schessel, oder von 280 rheinländische Kubikfuß Inhalt angenommen, welche ein jeder 10 Fuß lang, 6 Fuß breit und 4 Fuß 8 Zoll hoch sind, weil niedrige Wagen bequemer und dauerhafter sind als höhere und weil durch kleinere als durch 100 Schesselwagen die Anzahl der Wagen zu sehr vermehrt werden würde. Zu jedem Transport von 1000 Schesseln oder zu jedem Dampfswagen sind also 10 Kohlenwagen erforderlich.

Da der Dampfswagen in zwei Stunden eine Meile zurüdlegt, so würden zum Transport von Jabrze nach Breslau, bei 27 Meilen Entfernung, 54 Stunden nötig sein. Hierzu kommt der Aufenthalt, den die vier inklinirten Pläne verursachen und welcher pro Wagen 5 Minuten, also für 10 Wagen

50 Minuten für jeden inklinirten Plan beträgt, so daß die ganze Reise in 57<sup>2</sup>/<sub>5</sub>, oder in runder Summe in 60 Stunden, das heißt in 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tagen zurückgelegt sein würde.

Die ganze Dampfwagenstraße würde eben so viele natürliche Stationen erhalten müssen, als man gezwungen sein wird, ihr inklinirte Pläne zuzuthellen, weil die Dampfwagen nur bis zu dem inklinirten Plan gehen und mit dem zurückkommenden leeren Kohlenwagen wieder umkehren müßten. Aber auch selbst dann, wenn das Nivellement ergeben sollte, daß gar keine inklinirten Pläne nöthig sind, würde es nicht rathsam sein, jeden Wagen einen längeren Weg als von 3 Meilen machen zu lassen. Eine Station von 3 Meilen scheint weder zu kurz noch zu lang zu sein und macht gerade für den Hin- und Rückweg eine 12-stündige Schicht für den Wagen- oder Maschinenecht aus. Notwendig ist es aber, alle Stationen in gleicher Entfernung anzulegen oder diejenigen Stationen, zwischen welchen ein inklinirter Plan liegt, etwas näher zusammenzurücken, damit nirgends ein Zeitverlust entsteht, und die mit den leeren Kohlenwagen zurückkommenden Dampfwagen niemals auf die mit den vollen Wagen ankommenden, oder umgekehrt warten dürfen.

Diese Stationen haben, außer daß sie als Ruhepunkte für die Arbeiter nothwendig sind, noch den Nutzen, daß sie als Niederlage-Plätze für den Debit der Kohlen in der Provinz gebraucht werden müssen und dem zur Unterhaltung und Instandhaltung des Weges, sowie dem zur Rechnungslegung und zum Debit erforderlichen Personal als Wohnorte dienen. Bei einer Entfernung von 27 Meilen würden also zwischen Järzce und Breslau 9 Stationen, folglich eben so viele Hauptpunkte längs der ganzen Provinz zur wohlfeilen Versorgung derselben mit Steinkohlen angelegt werden.

Weil angenommen werden kann, daß ein Kohlenwagen 5 Minuten Zeit erfordert, um über den inklinirten Plan (wenn ein solcher nöthig ist) hinabgelassen zu werden, so können in einer Stunde nur 12 Wagen oder 1200 Scheffel Kohlen über den Plan, also täglich 28 800 Scheffel oder bei 240 Arbeitstagen im Jahr (wenn nämlich angenommen wird, daß nur 8 Monate im Jahr gefahren werden könnte) jährlich 6 Millionen 912 000 Scheffel Steinkohlen über den Plan gelassen werden, und mehr würde die Straße in einem Jahr nicht leisten können. Hätten aber dichtes Schneegestöber und Winterwitterung keinen so nachtheiligen Einfluß auf die Straße, daß das Befahren derselben das ganze Jahr hindurch möglich wird, so würden in einem Jahr gegen 9 Millionen Scheffel über den Plan gebracht werden können, und dies würde alsdann das größtmöglichste Quantum sein, welches auf der Straße fortgebracht werden kann.

Ganz anders würde die Rechnung ausfallen, wenn gar kein inklinirter Plan angelegt werden dürfte, weil sich dann kein Hinderniß findet, um jede beliebige, fast ins Unendliche vermehrte Quantität Kohlen fortzubringen, so bald man die Anzahl der Dampf- und Kohlenwagen nach dem Bedürfniß vermehrt. Die Straße würde alsdann wenigstens gar keine Beschränkung der zu transportierenden Quantitäten veranlassen.

Um bei der angenommenen Entfernung von Järzce bis Breslau von 27 Meilen und bei der Annahme, daß alle 3 Meilen eine Station gemacht wird, daß also

auf dem ganzen Wege 9 Stationen stattfinden, Tausend Scheffel Steinkohlen zu transportieren, werden 9 Dampfwagen mit 90 Kohlenwagen erforderlich sein. Außer diesen 90 Kohlenwagen müssen aber noch 10 Wagen zum Einladen und 10 Wagen zum Ausladen bereit gehalten werden, so daß also 9 Dampfwagen und 110 Kohlenwagen nöthig sind. Auf jeder Station von 3 Meilen wird der Weg in 6 Stunden mit den vollen Wagen hin- und in 6 Stunden mit den leeren Wagen rückwärts zurückgelegt. Dazu kommen noch  $\frac{1}{2}$ , oder  $\frac{1}{3}$ , Stunde, die durch den Verzug bei den inklinirten Plänen entsteht, folglich  $12\frac{1}{2}$  Stunden, wofür aber, um allerlei kleine Versäumnisse zu decken, 13 Stunden angenommen werden sollen.

Alle 13 Stunden wird also ein Dampfwagen mit einer Ladung von 1000 Scheffel Kohlen von Jabrze abgehen können, welches, wenn man jährlich nur 240 Arbeitstage, oder 8 Monate annimmt, ein Quantum von 443 000 Scheffeln Steinkohlen giebt, wozu 9 Dampfwagen mit 110 Kohlenwagen erforderlich sind.

Sollten also jährlich zum Beispiel 3 Millionen Scheffel Steinkohlen von Jabrze nach Breslau transportiert werden, so würden dazu 62 Dampfwagen mit 798 oder 800 Kohlenwagen nöthig sein.

Es kommt jetzt darauf an, die Kosten der Anlage und des Transports näher zu beleuchten.

Die anzulegende Straße von Jabrze bis Breslau wird nur im ersten Drittel ihrer Länge einige bedeutende Erhöhungen und Vertiefungen des Terrains zu überwinden haben. Nordwestlich von Groß-Strehlitz bis nach Breslau hin fällt das Terrain sehr sanft und schwach ab, so daß die Kosten des Straßenbaues selbst, nämlich die Kosten für das Planiren und möglichst söhliche Fortführen der Straßen, also die Kosten für das Durchstechen einzelner Anhöhen, welche sich durch eine Biegung der Straße nicht umgehen lassen, und für das Auffüllen einiger Thäler, die vielleicht durchschnitten werden könnten, sehr unbedeutend ausfallen werden und im Durchschnitt, mit Einschluß der nothwendigen Grabensführung auf beiden Seiten, so wie mit Einschluß der Erbauungskosten für die 9 Stationshäuser, für die Meile gewiß nicht 10 000 Rth. betragen können. Für die Summe von 270 000 Rth. wird unbezweifelt ein solcher söhlicher Weg von Jabrze bis Breslau fortgeführt werden können, in dem eigentlich nur bei den ersten 6 Meilen einige Schwierigkeiten des Terrains zu überwinden sind, demnächst aber ein natürlicher sanfter Abfall des Landes kaum einige Erarbeiten von Bedeutung nöthig macht. Daß diese Summe von 10 000 Rth. für die Meile, im Durchschnitt, ganz vollkommen zureichen wird, würde durch ein anzustellendes genaues Nivellement bald erwiesen werden können. Die Dampfwagenstraße wird nämlich, was sehr wohl zu berücksichtigen ist, gerade durch den Theil von Schlesien durchgeführt werden, wo jetzt am wenigsten Betriebsamkeit stattfindet, und wo die Handdienste niedriger stehen als wahrscheinlich in legend einem Theil der Preußischen Monarchie. Bedeutender sind die Unkosten, welche durch die Anlegung der Straße mit eisernen Schienen entstehen werden. Weil die Schienenstraße doppelt sein muß, damit die Wagen jederzeit ungestört auf der einen Seite hin und auf der anderen zurück gehen können, so bedarf es nur bei den Stationen und bei den inklinirten Plänen der Ausweichungsplätze.

Nach einem sehr reichlich angenommenen Gewicht der Schienen, ist eine Länge von vier lausenden Fuß Schienenweg /: mit Berücksichtigung der gezahnten Stangen für das Stirnrad des Dampfwagens /: zu einem Gewicht von 2 Ztr. anzunehmen, so daß die Meile, bei einem Preise von 2 $\frac{1}{2}$  Rth. für den Zentner Schienen, 28 000 Rth. kosten wird, in dem dazu 12 000 Ztr. gegossene Schienen nöthig sind. Es würden aber bedeutend an Kosten erspart werden, wenn nur die gezahnten Stangen gegossen und der eigentliche Schienenweg mit nicht zu schwachen geschmiedeten Schienen belegt wird, zu welcher Maaßregel man ohnedies zu schreiten genöthigt werden wird, weil es große Schwierigkeiten veranlassen würde, die ganze Summe von gegossenen Straßenschienen (welche für die ganze Länge des Weges von Jabrze bis Breslau 324 000 Ztr. beträgt) in wenigen Jahren herbeizuschaffen. Deshalb würde man sich auch in den ersten Jahren sehr füglich hölzerner Schienen bedienen können, welche nach und nach gegen gegossene und geschmiedete ausgewechselt werden, wodurch die ersten Anlagekosten außerordentlich vermindert und auf viele Jahre verteilt werden würden, so daß die Kosten für die eisernen Schienen vielleicht durch die Benutzung des Weges selbst erworben und die Auslagen dafür den Staatskassen garnicht zur Last fallen würden.

Nimmt man aber an, daß die gegossenen Schienen sogleich gelegt werden sollen, so würde es vielleicht rathsam sein, zu ihrer Anfertigung eine besondere Hoheofenanlage zu errichten und sie dem Wegbau zu den wirklichen Selbstkosten, die etwa 1 Rth. 20 gr. pro Ctr. betragen würden, zu überlassen. Aber auch abgesehen von allen diesen Ersparungen, welche bei der Anschaffung der Schienen stattfinden können, und wenn man dieselben gleich zu dem vollen Preise von 2 Rth. 8 gr. pro Ctr. in Ansatz bringt, würde die Meile der Dampfwagenstraße 10 000 Rth. wie oben erwähnt, und 28 000, zusammen 38 000 Rth., kosten. Rechnet man dazu noch 7000 für die steinernen Unterlagen und für das Legen der Schienen, so werden die Gesamtkosten für eine Meile der Dampfwagenstraße 45 000 Rth., also die Anlagekosten der ganzen Straße von Jabrze bis Breslau, bei der angenommenen Länge von 27 Meilen, welche äußerst reichlich in Ansatz gebracht ist:

eine Million zwei hundert und fünfzehn tausend Thaler betragen;  
eine Ausgabe, die mit dem großen dadurch zu erreichenden Zweck garnicht im Verhältniß steht.

Zu diesen Kosten würden noch die Anlagekosten von vier inklinirten Plänen treten, welche, um völlig sicher zu rechnen, angenommen worden sind. Die Kosten eines inklinirten Plans können bei den höchst einfachen Vorrichtungen, welche erforderlich sind, nicht mehr als 5000 Rth. betragen, so daß noch 20 000 Rth. hinzutreten und die Anlagekosten der Dampfwagenstraße 1 235 000 Thaler betragen werden.

Die Generalkosten welche von der ganzen auf der Dampfwagenstraße zu transportierenden Quantität Kohlen getragen werden müssen, sind folgende:

1. Die Unterhaltung des Personals in den 9 Stationshäusern. Das Personal kann nur in einem Aufseher, dem die Aufsicht über eine Station des Weges übertragen ist, und in einem oder zwei Beamten bestehen, welche die allgemeine Aufsicht über den Gang der Versendung führen, und welchen der Verkauf und die

Berechnung derjenigen Kohlen obliegt, die auf der Station abgeladen und im Umkreise derselben verkauft werden. Diese Generalkosten sollen für jede Station zu 1400 Rth. jährlich, also für alle 9 Stationen zu 12600 Rth. angenommen werden.

2. Die Kosten der Instandhaltung des Weges selbst, welche, besonders in den ersten Jahren, außerordentlich geringe sein müssen, wofür aber pro Meile 1000 Rth., also für 27 Meilen jährlich 27000 Rth. in Ansatz gebracht werden sollen.

Die jährlich zu übertragenden Generalkosten würden hiernach die gewiß sehr reichlich angenommene Summe von 39600 Rth. betragen. Jetzt bleiben noch die speciellen Transportkosten auszumitteln und anzugeben.

Nach den oben gemachten Auseinandersetzungen sind zum Transport von 443000 Scheffeln Steinkohlen, wenn nur  $\frac{2}{3}$  des Jahres zur Benutzung angenommen werden, bei 9 Stationen, welche auf der ganzen Tour stattfinden, 9 Dampf- und 100 Kohlenwagen erforderlich.

Die Anschaffungskosten eines Dampf- und Kohlenwagens können zu Gleichem nicht höher als 300 Rth. sein; sie sollen aber zur Sicherheit mit 400 Rth. in Ansatz kommen, so daß die 9 Dampf- und 100 Kohlenwagen 3600 Rth. kosten.

Die Kosten eines Kohlenwagens können höchstens 250 Rth. betragen, welches für die berechneten 110 Stück Kohlenwagen eine Summe von 27500 Rth. gibt.

Die Anschaffungskosten der zu einem jährlichen Kohlentransport erforderlichen Dampf- und Kohlenwagen werden also 31100 Rth. betragen. Bei der Berechnung der speciellen Transportkosten soll dieses Anschaffungs-Kapital nicht allein mit 5 Procent verzinset, sondern es sollen auch auf die Abnutzung und Instandhaltung der Wagen jährlich 20 Procent in Rechnung gebracht, also angenommen werden, daß alle 5 Jahre neue Wagen angeschafft werden müßten; eine Annahme, welche nur den Vorwurf einer zu ungünstig gewählten Darstellung der erforderlichen Kosten nach sich ziehen kann.

Hiernach würden die speciellen Transportkosten von 443000 Scheffel Steinkohlen von Jabrze bis Breslau folgende sein:

1. 240 mal 9 Doppelschichten /: die Schichten zu 12 Stunden gerechnet /: für die Knechte, welche die Wartung des Dampf- und Kohlenwagens besorgen, also 2160 Doppelschichten oder 4320 einfache Schichten à 12 gr., welcher Sach die jetzt in Schlesien üblichen Löhne noch übersteigt.

2. 240 mal 9 Tage Steinkohlenverbrauch. Dieser wird für jeden Dampf- und Kohlenwagen äußerst reichlich zu 6 Scheffel täglich angenommen, welches einen Steinkohlenverbrauch von jährlich 12960 Scheffel gibt. Für den Scheffel kann nicht mehr als 3 Silbergrößen gerechnet werden, weil man zur Feuerung nur kleine Kohlen anwendet, und weil die Maschinen diese kleinen Kohlen von der Jabrzer Grube erhalten und selbst mitnehmen.

3. Die Kosten des Herablassens der Kohlenwagen von den inklinirten Plänen à  $1\frac{1}{2}$  gr. für jeden Kohlenwagen von jedem Plan, welches bei den angenommenen 4 Plänen 6 gr. pro Wagen beträgt. Da nun zum Transport der 443000 Scheffeln Steinkohlen 4430 Wagen hinabgelassen werden müssen, so würden diese Unkosten jährlich 1108 Rth. betragen.

4. Die Ein- und Ausladekosten für 4430 Wagen à 4 gr., also zusammen 740 Rth.  
 5. Die Interessen von 31 100 Rth. Anschaffungs-Kapital für die Dampf- und Kohlenwagen, welche à 5 Procent die Summe von 1555 Rth. geben.

6. 20 Procent auf Abnutzung und Instandhaltung der Wagen, die von dem Anschaffungs-Kapital ad 31 100 Rth. berechnet werden sollen und 6220 Rth. betragen.

Die speciellen Transportkosten von 443 000 Scheffel Steinkohlen von Jabrze bis Breslau werden also sein

4320 Schichten der Knechte à 12 gr. . . . .	2160 Rth.
12 960 Scheffel Kleine Kohlen à 3 Sgr. . . . .	1296 "
Die Kosten des Herablassens der Kohlenwagen von den inklinirten Plänen	1108 "
Die Ein- und Ausladekosten . . . . .	740 "
Interessen von 31 000 Rth. à 5 P. Ct. . . . .	1555 "
20 pro Cent auf Abnutzung pp. von 31 000 Rth. . . . .	6220 "

./. 13079 Rth.

Die eigentlichen Transportkosten eines Scheffels Steinkohlen von Jabrze nach Breslau werden nach dieser reichlichen Ausmittelung täglich betragen

$$\frac{8 \frac{51}{100} \text{ Pfennige.}}$$

Um nun aber die allgemeinen Kosten zu berechnen, ist es nothwendig, ein Quantum Kohlen anzunehmen, welches jährlich auf der Straße verfahren wird. Ein Quantum von 3 Millionen Scheffel ist vielleicht in den ersten Jahren etwas zuviel, allein es wird, bei der Wohlfeilheit der Kohlen und bei der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Transports, ganz gewiß sehr bald nicht mehr zureichen. — Es läßt sich daher mit völliger Sicherheit ein jährliches Quantum von 3 Millionen annehmen. Auf dieses Quantum würden daher zu vertheilen sein:

1. Die oben ausgemittelten jährlichen Generalkosten mit . . . . . 39 600 Rth.
2. 5 pro Cent Interessen von dem Anlagekapital der Dampfwagenstraße, deren Kosten oben zu 1 235 000 Rth. ausgemittelt sind, mit 61 750 "

101 350 Rth.

Wird diese Summe auf 3 Millionen Scheffel vertheilt, so betragen die Unkosten pro Scheffel

$$\frac{9 \frac{73}{100} \text{ Pfennige.}}$$

Die gesamteten Transportkosten eines Scheffels Steinkohlen von Jabrze nach Breslau werden also bei einem jährlichen Quantum von 3 Millionen Scheffel

an speciellen Kosten . . . . .	8,51 Pfennige
an generellen dito . . . . .	9,73 "

1 gr. 6,24 Pfennige

betragen und für die unbedeutende Summe wird der Bedarf ganz gewiß und zuverlässig herbeigeschafft werden können.

Rechnet man nun auch, daß der Scheffel Steinkohlen zu Jabrze 4 gr. kostet, weil von den einzelnen Gruben noch Vorrichtungen zum Transport nach Jabrze gemacht werden müssen, so wird der Scheffel Kohlen in Breslau kosten:

An Kaufgeld . . . . .	4 gr. —, — Pfg.
„ Transportkosten . . . . .	1 gr. 6,24 Pfg.

./. 5 gr. 6,24 Pfg.

In Berlin würde der Scheffel Kohlen 4 gr. theurer zu stehen kommen, in dem die Schiffsfracht von Breslau nach Berlin gewöhnlich 4 gr. pro Scheffel beträgt. Es würde also ein Grubenscheffel Steinkohlen

in Berlin . . . . . 9 gr. 6,24 Pfg.

oder etwa 10 gr. kosten, und die Residenz würde alsdann jederzeit und zuverlässig mit diesem Material versorgt werden können.

Wenn man in den ersten Jahren nur einen Groschen Vortheil beim Transport nehmen will, welches bei den ausgemittelten geringen Transportkosten nicht von Bedeutung ist, so würden dadurch jährlich 125 000 Rth. gewonnen, oder die ganze Anlage würde sich in 10 Jahren völlig bezahlt gemacht haben, wobei die Interessen des Kapitals noch richtig abgeführt sind.

Weil aber diese gerade den größten Theil der Transportkosten ausmachen, so würden sich dieselben demnächst noch mehr vermindern, oder der Staat würde, wenn die alten Transportkosten freibehalten werden, von der Straße einen sehr bedeutenden Gewinn erhalten.

Bei dieser ganzen Berechnung sind immer die ungünstigsten Fälle angenommen, und die reichlichsten Fälle bei der Ausgabe zum Grunde gelegt. Auf eine Rückfracht ist garnicht gerechnet, obgleich z. B. der ganze Salztransport für Oberschlesien durch die rückgehenden Kohlenwagen bestritten werden kann. Bei der Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit des Transports, so wie bei der täglich mehreremale und fast zu allen Stunden des Tages zu benutzenden Gelegenheit werden sehr bald alle Kaufmannsgüter nur auf diesem Wege sortgeschafft werden, und dabei würde sich, durch eine höhere Taxe, ein größerer Gewinn gegen die Transportkosten bewirken lassen. Auch von den Vortheilen soll nicht die Rede sein, welche diese Straße sehr bald als Post- und Reisestraße gewähren kann, sondern es genügt, hier gezeigt zu haben, mit welchen geringen Kosten der Transport der Steinkohlen von Oberschlesien nach Berlin möglich ist. Erlaubt sei es nur noch, darauf hin zu deuten, welche außerordentlichen und garnicht zu berechnenden Vortheile die Provinz Schlesien von dieser Straße haben wird, die nothwendig nach allen Seiten Leben anregen und Betriebsamkeit verbreiten muß.

Glücklich würde ich mich schätzen, wenn dieses höchst wichtige Unternehmen zur Ausführung käme und wenn so in der Preussischen Monarchie ein neuer Beweis geführt würde, daß ernstlicher Wille und beharrlicher Eifer ein Werk zu Stande zu bringen vermögen, wovon bis jetzt noch kein ähnliches in dem Umfange jemals ausgeführt worden ist.

Karsten.

Die Denkschrift ist dem Oberberghauptmann mit folgendem Begleitbericht vom 29. 8. 1816 überreicht worden, der einzelne Punkte der Denkschrift noch schärfer herausarbeitet:

Euer Hochwohlgeboren mir mündlich und schriftlich ertheilten Befehl zufolge überreiche ich anliegend gehorsamst einen Plan,

wie die Provinz Schlesien und die Residenzstadt Berlin am wohlfeilsten mit Steinkohlen versorgt werden könne,



zur hochgeneigten Prüfung und mit der Bitte, denselben des Herrn Finanzministers Excellenz zur Entscheidung vorlegen zu wollen.

Es ist zu erwarten, daß sich bei einer so neuen Sache Widersprüche erheben werden, und es ist sogar sehr wünschenswerth, daß es geschieht, weil dies das beste Mittel sein wird, die Ausführung dieses riesenhafte Scheinenden, aber gewiß sehr richtig berechneten und eigentlich höchst einfachen Unternehmens zu beschleunigen

Euer Hochwohlgeboren werden aus der vorgetragenen und überall sehr reichlichen Berechnung die Überzeugung übernehmen, daß in den Transportkosten 1 gr. 6¼ Pfg. für den Scheffel Steinkohlen von Zabrze bis Breslau nicht allein die sehr reichlich angenommenen Kosten für die Unterhaltung und Instandhaltung der ganzen Anlage, sondern auch 5 pro Cent Zinsen von dem ersten Anlage-Kapital enthalten sind. Diese Zinsen betragen über  $\frac{1}{3}$  der sämtlichen Kosten und wenn sie — wie es bei den Anlagen für Rechnung des Staats gewöhnlich geschieht — nicht berücksichtigt werden sollten, so würden die ganzen Transportkosten von Zabrze bis Breslau, mit Einschluß der Generalkosten und der Kosten für die Instandhaltung des Weges, nur einen Groschen pro Scheffel ausmachen.

Sollten bei dieser Wohlfeilheit des Transports die Transportkosten von Zabrze bis Breslau auf höheren Befehl zu 3 gr. pro Scheffel festgesetzt und der Anstalt vergütigt werden müssen, so daß der Scheffel Steinkohlen in Breslau zu etwa 7 gr. und in Berlin zu 11 gr. verkauft würde, so würden — bei einer jährlichen Quantität von 3 Millionen Scheffeln — jährlich ein Uberschuß von etwa 180 000 Rth. entstehen, und die ganze Anlage-Kosten würden alsdann in 7 Jahren + mit den Zinsen völlig abgezahlt sein und vom 8<sup>ten</sup> Jahr an wird jene Summe von 180 000 Rth. eine reine Staatsrevenue verbleiben. Es ist einleuchtend, daß der Uberschuß weit größer und bedeutender werden wird, wenn statt 3 Millionen, 4, 5, 6 und mehr Millionen Scheffel zur Versendung kommen, welches bei der künftigen Wohlfeilheit der Steinkohlen nicht als wahrscheinlich, sondern als völlig gewiß anzunehmen ist, indem sich die Versendung bald nicht mehr bis Berlin, sondern bis ins Magdeburgische und so fort erstrecken wird.

Die außerordentlichen Vorteile, welche die Provinz Schlesien und ein großer Theil der Monarchie von dieser Anlage genießen, und der wohlthätige Einfluß welchen die Wohlfeilheit der Steinkohlen auf alle Künste und Gewerbe äußern wird, liegen klar vor Augen. Euer Hochwohlgeboren ganzes Bestreben ist immer dahin gerichtet gewesen, der Monarchie diese Vortheile anzueignen und Hochbera öfteren mündlichen und schriftlichen Aufforderungen sind die Veranlassung zur Bearbeitung dieses Plans.

Hoch dieselben werden daher auch zu dem Verdienst: diesen wichtigen Gegenstand zuerst in Anregung gebracht zu haben, das noch weit größere hinzufügen: des Herrn Finanz-Ministers Excellenz von der Nothwendigkeit der Ausführung zu überzeugen, indem es alsdann nicht zu bezweifeln ist, daß des Königs Majestät die ersten Anlage-Kosten zu einem für den Staat so heilbringenden Unternehmen zu bewilligen geruhen werden.

Die Ausführung würde schon sogleich in 4 bis 5 Jahren beendigt sein können, weil die Straße, nach erfolgtem Nivellement und bei der auf Grund des Nivellements ausgemittelten und vorgeschriebenen Direction, auf vielen Punkten zugleich angegriffen werden kann.

Den größten Abfall wird der Weg im ersten Drittel seiner Länge, nämlich von Jabrze bis zur Malapane, erhalten. Der Ort Malapane selbst liegt etwa 20 Fuß höher wie Kosel; ich will aber das Gefälle von Jabrze bis Malapane, welches nach den theils bekannten, theils berechneten Gefällen nur höchstens 200 Fuß betragen kann, zu 240 Fuß annehmen, welches bei einer Entfernung von 8 Meilen von Jabrze bis Malapane ein Gefälle von  $1\frac{1}{4}$  Zoll auf 100 Fuß Länge oder eine Neigung von noch nicht 0,12 Grad gibt.

Aus dieser oberflächlichen Schätzung geht schon hervor, daß man im Stande sein wird, den ganzen Weg in einer unterbrochenen Strecke fortzuführen, ohne eines inklinierten Planes zu bedürfen, wodurch der Effekt der Straße bis ins Unendliche vermehrt werden kann, wenn sich gleich die Anlage- und Transportkosten dadurch nicht sehr bedeutend vermindern. Der Abfall von Malapane bis Breslau kann nach der Schätzung des Gefälles in der Malapane und in der Oder nicht mehr als höchstens 120 Fuß betragen, so daß die Straße von der Malapane /: wenn man nämlich annimmt, daß sie etwa in der Gegend des Orts Malapane über die Malapane geführt wird /: bis nach Breslau ein noch weit geringes Gefälle bekommen wird.

Bei der Ausführung dürfte sich sogar ergeben, daß das geringe Gefälle von Jabrze bis Breslau nothwendig verwendet werden muß, um der Straße einen kleinen Abfall zu geben. Ganz anders würde sich die Sache bei der Anlage eines Kanals verhalten, indem derselbe durchaus vollkommen sohlig fortgeführt werden muß, so daß die Anlage von Schleusen und inklinierten Plänen wesentlich nothwendig ist, wodurch der Effekt eines Kanals immer auf eine gewisse Quantität von Fahrzeugen beschränkt wird, ohne zu berücksichtigen, daß der Kanaltransport jederzeit schon deshalb ungleich theuer ausfallen muß, weil die Unterhaltung des Kanals so wie aller Wasserbauten sehr kostbar ist und zu vielen und häufigen Störungen und Reparaturen Anlaß gibt, welche bei der Kanälen noch dadurch vermehrt werden, daß man auf die Herbeiführung der Speisungswasser auf den verschiedenen Distanzen ängstlich bedacht sein muß und bei einer starken Beschiffung so sehr davon abhängig wird, daß der Kanal nicht immer zur vollen Benützung kommen kann.

Es würde überflüssig sein, noch die gehorsamste Bitte hinzuzufügen, des Herrn Finanz-Ministers Excellenz recht bald von der Wichtigkeit und Wohlthätigkeit dieses Unternehmens zu überzeugen, um womöglich schon im nächsten Jahre zu der Ausführung des großen Werkes schreiten zu können.

Von der Verfolgung des ersten Vorschlages eines Schienenweges von Waldenburg nach Maltzsch wurde mit dem Bemerkten abgesehen, daß an seine Ausführung wegen der großen Kosten, des unebenen Geländes und der klimatischen Verhältnisse nicht zu denken sei, selbst wenn die Ausführung von Dampfmaschinen mehr erprobt sein sollte als bisher. Das zweite, Karstensche Projekt, betreffend die Bahn Breslau—Oberschlesien, wurde zum Gegenstand eingehender Erörterungen gemacht. Der Vorschlag wurde dem Geheimen Bergrat Klügel zur Bearbeitung zugeschrieben.

Dieser veranlaßte zunächst Rückfrage bei dem für die Wasserstraßen zuständigen Herrn von Eytelwein. Der Aktenvermerk vom 17. 12. 1816 auf dem Begleitbericht von Karsten bringt folgendes zum Ausdruck: Die Schwierigkeiten, welche bis jetzt den Versendungen von Steinkohle aus Schlesien entgegenstünden, hätten Herrn Karsten veranlaßt, auf Mittel zu denken, wodurch dieses Brennmaterial zu den mindesten Kosten und, ohne Störungen besorgen zu dürfen, herbeige Holt werden könne. Er glaube dieses Mittel in Anlegung einer Dampfwagenstraße von Hindenburg bis Breslau gefunden zu haben und habe seinen Vorschlag sowohl in Hinsicht der Ausführbarkeit als der Kosten und Vorteile näher entwickelt. Da diese Angelegenheit mit den Verbesserungsplänen der Oder eng in Verbindung stehe und Herr Karsten insbesondere die Behauptung aufstelle, daß der Klodnitzkanal, selbst wenn keine Störung bei der Beförderung eintrete, doch nicht mehr als jährlich  $\frac{3}{4}$  Millionen Scheffel Steinkohle versenden könne und von diesen überdies nur 360 000 Scheffel auf dem oberen Klodnitzkanal bis Gleiwitz gehen würden, so nehme sich der Herr Oberberghauptmann die Freiheit, ihm dieses in Abschrift zur gefl. Durchsicht mitzuteilen. Nach des Herrn Oberberghauptmann Meinung sei der ganze Plan zu einer genauen Erwägung noch lange nicht reif genug, indem es namentlich über Bau, Kosten und Dauer der Dampfwagen noch ganz an sicheren Erfahrungen fehle; auch ein Nivellement des ganzen Weges vorausgehen müsse, um die Möglichkeit der Ausführung des Planes übersehen zu können. Wie schwierig die Erhaltung einer solchen Dampfwagenstraße auf einer Länge von 29 bis 30 Meilen, ihre Sicherstellung gegen Beschädigungen und Beraubungen, welchen sie stets wegen des Holzes und Eisens ausgesetzt sein müsse, sei, scheine Herr Karsten nicht hinlänglich erwogen haben. Ja selbst die Anschaffung des Holzes auf eine doppelte Länge der Straße, im gleichen der gegossenen oder geschmiedeten Schienen, möchte wegen des beträchtlichen Bedarfs sehr wesentliche Schwierigkeiten bringen. Auch die Kosten der Vorrichtung der Straße seien wohl zu niedrig oder vielmehr ganz willkürlich angenommen, solange man die Beschaffenheit der Straße nicht genau kenne.

Nach weiteren Erwägungen wurde der Plan der Oberbaudeputation vorgelegt. Diese sprach sich am 13. 1. 1817 dahin aus, daß die zu erwartenden Vorteile nicht sehr groß seien, da schon eine Wasserstraße — in der Oder und in dem anschließenden Klodnitzkanal — bestünde, die weit billiger sei und die gleichen Vorteile gewähre;

es sei daher der Nachdruck auf die Ausgestaltung dieser Verkehrswege, die, was den Klodnitzkanal anlangt, auch unverzüglich durchgeführt wurde, und die Herstellung eines Eisenbahnanschlusses an ihn von Hindenburg nach Gleiwitz zu legen.

Der Karstensche Gedanke wurde jedoch von der Bergbauverwaltung nicht aus dem Auge gelassen. Es seien in diesem Zusammenhange folgende Denkschriften erwähnt: von Wedding vom 4. 11. 1817 über den Plan einer Chaussee für das Beuthener Steinkohlengebiet, ein Bericht des Oberberghauptmanns Gerhard an den Minister des Innern von Schuckmann vom 5. 9. 1827 über den Plan einer Eisenbahn von Königshütte bis Breslau, das von demselben aufgenommene Bereisungsprotokoll vom 16. 5. 1828 über den Kanal von Gleiwitz nach Hindenburg und den Hauptschienenweg Gleiwitz—Königshütte und der Bericht des schlesischen Oberbergamts vom 1. 11. 1828 über die Anlage eines Schienenweges zwischen Hindenburg und Gleiwitz. Der Versuch, den Plan einer Dampfeisenbahn vorwärts zu treiben, wurde sodann von dem Bergmeister von Pannewitz am 9. 3. 1834 in einem Aufsatz über einen Schienenweg gemacht; im Bericht vom 25. 3. 1834 wurde unter Bezugnahme auf den später zu erwähnenden Krauseschen Plan die Anlage einer Probestrecke empfohlen.

Inzwischen war die Frage von Rother aufgenommen. Der spätere Staatsminister Rother bekleidete damals die Ämter des Chefs der Staatsschuldenverwaltung und der Preussischen Staatsbank, der sogenannten Seehandlung. In ersterer Eigenschaft lag ihm die Fürsorge für das Staatsschuldenwesen und damit für die Finanzlage Preußens ob, wobei ihm bei der Aufnahme neuer Anleihen, wie sie zur Durchführung großer Verkehrspläne notwendig gewesen wären, die Hände durch die Bestimmungen der königlichen Verordnung vom 17. 1. 1820 über die künftige Behandlung des gesamten Staatsschuldenwesens gebunden waren. Es heißt im Abschnitt II:

„Wir erklären diesen Staatsschuldenetat auf immer für geschlossen. Aber die darin angegebene Summe hinaus darf kein Staatsschuldchein oder irgendein anderes Staatsschuldendokument ausgestellt werden. Sollte der Staat künftighin zu seiner Erhaltung oder zur Förderung des allgemeinen Besten in die Notwendigkeit kommen, zur Aufnahme eines neuen Darlehns zu schreiten, so kann solches nur mit Zuziehung und unter Mitgarantie der künftigen reichsständischen Versammlung geschehen.“

Rother vermochte als Chef der Staatsschuldenverwaltung für die Förderung solcher weitschauenden Pläne keine Mittel zur Verfügung zu stellen und wäre dazu nur in seiner Eigenschaft als Chef der Seehandlung im Rahmen der dieser zustehenden Obliegenheiten in der Lage gewesen, doch kamen nur solche Kredite in Frage, die nach den Bankgrundätzen vertretbar waren; große Eisenbahnprojekte allein auszuführen, war ihm damit unmöglich.

Näheres hierüber ist in meinem Aufsätze „Aus den Anfängen des schlesischen Eisenbahnwesens und der Odergroßschiffahrt“ in der Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens vom Herbst 1939 Seite 300 ff. ausgeführt worden.

Rother setzte sich im Jahre 1825 mit dem Oberberghauptmann Gerhard wegen der Bahnfrage in Verbindung. Aus den Vorgängen geht nicht hervor, von welchen Gründen er dabei geleitet wurde, vor allem, ob er aus sich selbst heraus die Frage aufnahm oder dazu von anderen Seiten angeregt wurde. Es ist nicht ausgeschlossen, daß er dazu von dem ihm nahestehenden Breslauer Kaufmann Oelsner veranlaßt worden ist, dessen Eintreten für den Eisenbahngedanken später zu würdigen sein wird; doch handelt es sich zunächst nur um eine Vermutung, da der Briefwechsel zwischen Rother und Oelsner bisher nicht aufzufinden gewesen ist. Anscheinend dachte Rother an erster Stelle an eine Bahnverbindung zwischen Schlesien und Stettin.

Rother trat mit Gerhard in einen Gedankenaustausch über den Karstenschen Plan ein. Zusammenfassend äußerte er sich in einem Schreiben vom 30. 3. 1825 an Gerhard folgendermaßen:

„Schon die sehr bedeutenden Anlage- und Unterhaltungskosten, deren berechneter Betrag bei einem genauen Anschlage eher eine Vermehrung als eine Verminderung erleiden möchte, müssen von der Ausführung abschrecken. Sollte nun, wie beinahe zu vermuten ist, der Weg nicht so stark benutzt werden, als in der Berechnung angenommen ist, so würden sich die Transportkosten auch umsoviel höher belaufen und vielleicht die nach Euer Hochwohlgeboren Angabe jetzt bis auf 12 bis 14 Silbergrößen für die Tonne Kohlen vermuteten Kosten des Wasserweges gar übersteigen.

Andererseits ist zu hoffen, daß die Transportkosten des Wasserweges noch mehr heruntergehen werden, da die Anlagen zur Korrektion des Oberflusses von Jahr zu Jahr ein immer besseres Resultat gewähren und es im Werke ist, auch dem Klodnitzkanal durch den Ankauf einiger dort gelegenen Mühlen mehr Wasser zuzuführen, als bisher geschehen konnte.

Ebenso müssen sich die Kosten des Landtransportes bedeutend vermindern, wenn die Chaussee von Breslau bis Gleiwitz, was hoffentlich schon mit Ende des künftigen Jahres geschehen wird, fertig ist, und wenn der Kunstbau der sogenann-

ten Berliner Straßen zustande kommt, worüber ich mit dem königlichen Handelsministerium gegenwärtig in Unterhaltung stehe.

Unter diesen Umständen scheint es mir geraten, von der Idee eines Schienenweges aus Oberschlesien nach Breslau und von dort weiter ganz abzusehen. Nichts destoweniger werde ich mich bemühen, über den jetzigen Zustand der Dampfwege in England die von Euer Hochwohlgeboren gewünschten näheren Nachrichten einzuziehen, und Ihnen dieselben dann gerne mitteilen."

Entsprechend der Bemerkung im letzten Absatz ließ Rother Ermittlungen über die Erfahrungen, die bisher bei den Eisenbahnen im Ausland gemacht waren, anstellen und trat dann mit Gerhard in weitere Erörterungen ein. Wegen der Einzelheiten kann auf meinen Aufsatz in der Zeitschrift für Geschichte Schlesiens vom Herbst 1939 verwiesen werden. Gerhard faßte in einem Schreiben an Rother vom 6. 2. 1827 das Ergebnis der Ermittlungen dahin zusammen, daß die bisherigen Erfahrungen den großen Nutzen der Eisenbahn erkennen ließen, sobald die hinreichende Inanspruchnahme sichergestellt sei. Ob diese Voraussetzungen bei einem für Rother in Frage kommenden Projekt gegeben seien, erscheine ihm zunächst fraglich.

Damit brach die Erörterung ab. Der Karstensche Plan war mithin bis auf weiteres zurückgestellt worden. Er beßte durch die Sachlichkeit der Ausführungen und zeugt von genauester Beherrschung aller in Frage kommender Verhältnisse. Er eilte seiner Zeit weit voraus, nicht nur, was die Erkenntnis der Verhältnisse anlangt, sondern auch die Möglichkeit der Ausführung. Vor allem mußten sich aus der damaligen Lage Preußens große Schwierigkeiten ergeben. Preußen war in dem Zustande finanzieller Erschöpfung und Zerrüttung der Finanzen aus den Freiheitskriegen hervorgegangen und zu großen, in dem Ergebnis unsicheren Versuchen außerstande. Es war gerade an den Ausbau der Landstraßen und die Schaffung eines großen Chausseenezes gegangen, das die verschiedensten Teile des Landes miteinander verband und einen mustergültigen Frachtgut- und Postverkehr ermöglichte. Es hatte sich den Ausbau der Wasserstraßen, vor allem der Oder, zur Aufgabe gestellt, und es ist bewundernswert, daß im Verfolge des Karstenschen Planes sofort die Ausgestaltung des Klodnikkanals durchgeführt wurde. Es war auf diesen Gebieten Großes im Werke, auf das die leitenden Staatsmänner mit Stolz blickten. Es war verständlich, wenn sie geneigt waren, in dem Karstenschen Plan eine Herabsetzung ihrer eigenen Projekte zu erblicken, und sie wollten die Hand nicht dazu bieten, die dafür verwendeten Mittel durch Experimente,

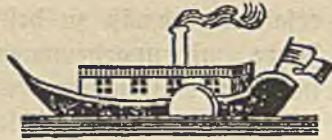
als welche ihnen Pläne wie der Karstensche erschienen, zu entwerfen. Vor allem fehlte es an jeder Erfahrung über Schienenwege und Dampfmaschinen. Noch nirgends waren, worauf Karsten am Schluß seiner Denkschrift mit berechtigtem Stolz hinwies, solche großen Unternehmungen durchgeführt worden. Das Karstensche Projekt eilte allen anderen Plänen in der Welt weit voraus und ist ein bleibendes Zeugnis von dem schöpferischen Willen, der, auf den Bahnen Friedrichs des Großen wandelnd, Schlesien zum Mittel- und Ausgangspunkt einer neuen großen Entwicklung machen sollte. Der Geist der Karstenschen Denkschrift ist lebendig geblieben.

In dem nächsten Aufsatz wird gezeigt werden, wie in Schlesien, und vor allem in der Provinzialhauptstadt, das Streben herrschte, den technischen Fortschritt für die gewerbliche Entwicklung nutzbar zu machen. Es ist natürlich, daß man vor allem auch der Ausgestaltung des Verkehrswesens seine Aufmerksamkeit zuwandte. Das Rückgrat des schlesischen Verkehrsnetzes war die Binnenwasserstraße. Die möglichste Verbesserung der Oderwasserstraße wurde schon 1815 von der Staatsregierung als eine der Hauptaufgaben erkannt. Im Verfolge des Karstenschen Planes wurde der Klodnitzkanal in den Jahren 1820—22 mit einem Kostenaufwand von 144 Tausend Talern umgebaut und vorübergehend zu solcher Bedeutung gebracht, daß er nicht nur eine Senkung der Frachten um die Hälfte zur Folge hatte, sondern auch nach Ferber, dem Leiter des statistischen Amtes, den Durchgangsverkehr von Leipzig nach Brody von den böhmisch-mährischen Straßen ab auf sich ziehen konnte. Auch die Oderstrecke von Cosel bis Breslau wurde wesentlich verbessert; die Frachtkosten auf ihr konnten sogar um zwei Drittel gesenkt werden. Bei Brieg wurde 1833 auf Betreiben des Breslauer Kaufmanns Ruffer eine zweite Schleuse angelegt, um den Verkehr vor Unterbrechungen bei einer Reparaturbedürftigkeit der Schleuse zu bewahren. Am wichtigsten aber war natürlich die Verbesserung der Oder unterhalb von Breslau. Hier handelte es sich einerseits um die Beseitigung von Hindernissen der verschiedensten Art, andererseits um die Schaffung einer gleichmäßig breiten Schiffahrtsrinne, während die Lösung der Frage der Ausgleichung der oft wechselnden Wasserstände noch in weiter Ferne lag. Die Schwankungen der Wasserstände wirkten derart störend, daß, abgesehen von den Wintermonaten, der Schiffsverkehr oft 5, ja in schlechten Jahren bis zu 9 Monaten unterbrochen wurde. Gleichwohl konnte der Verkehr sich gut entwickeln, da

man im allgemeinen erfahrungsgemäß zu bestimmten Zeiten, mindestens dreimal im Jahre, mit ungehemmter Verkehrsmöglichkeit rechnen konnte. Auch nach dem Aufkommen der Eisenbahnen stimmte die Staatsregierung vollkommen mit der schlesischen Wirtschaft in der Überzeugung überein, daß die Schifffahrt, was Transportmengen und Billigkeit der Frachten anlangt, in keinem Falle durch die Eisenbahn ersetzt werden könne, daß sie dazu berufen sei, in engster Verbindung mit der Bahn ihre Aufgabe zu erfüllen, und daß die Verbesserung der Schifffahrt der Oder für Schlesien eine Lebensfrage sei. Das war in einer Zeit, in der z. B. der westfälische Landtag beschloß, die Weiterführung des von dem Oberpräsidenten von Vincke begonnenen Mittellandkanals einzustellen und die ausgeworfenen Geldmittel für den Bau einer Eisenbahn zu verwenden. Es sei in diesem Zusammenhange die weitere Entwicklung des Ausbaues der Oder bis zur Einsetzung der Oberstrombaudirektion im Jahre 1874 dargestellt.

Die Wirtschaft glaubte, auf Grund der Zusagen der Staatsregierung mit der alsbaldigen Durchführung der Verbesserung der Vorbedingungen für die Schifffahrt rechnen zu können, und tat von sich aus alles zu demselben Zweck. So wurde z. B. ein regelmäßiger Eiljachtverkehr zwischen Breslau und Hamburg eingerichtet, der 1840 76 Fahrten von Breslau nach Hamburg aufwies. Dazu traten 137 Fahrten mit gewöhnlichen Kähnen, und die Zahl der von Hamburg nach Schlesien ausgeführten Fahrten betrug 222. Vor allem aber wurde die Ausführung des Gedankens einer regelmäßigen Dampferverbindung auf der Oder zwischen Breslau und Stettin in die Hand genommen. Ruffer stellte 1838 einen Dampfer, die „Victoria“, in Dienst, den er von der Schiffswerft Klawitter in Stettin hatte erbauen lassen, und den er mit den in seiner Maschinenbauanstalt hergestellten Maschinen ausüstete. Das Schiff, das zunächst für Vergnügungsfahrten bei Breslau benützt wurde, sollte dem Güter- und dem Personenverkehr dienen (siehe folgende Anzeige aus der „Schles. Zeitung“ vom 10. 2. 1837). (Abb. 2.) Die Probefahrt ergab eine Fahrtdauer von 2½ Tagen, ohne die etwa auftauchenden Hindernisse, z. B. bei der Küstriner Brücke. Wie weit diese Absichten gediehen waren, ergibt sich aus einer Bemerkung in der Denkschrift der Seehandlung vom Jahre 1840, wonach eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen Breslau und Stettin in Aussicht genommen war. Die Voraussetzung für das Gelingen des Planes war die Durchführung der Oder-





Donnerstag den 12ten October geht das Dampf-  
schiff nach

S r. S l o g a u ,

Abfahrt früh um 7 Uhr. Ankunft des Abends  
in Slogau. Passagiere sowohl nach Slogau als  
nach anderen Orten auf dieser Tour werden be-  
sördert.

Billets sind zu lösen bei Herrn Aderholz.

Abb. 2. Inserat in der Schlessischen Zeitung vom 10. Oktober 1837  
betr. das erste Dampfschiff Breslau-Slogau

regulierung. Hofmann, der Mitarbeiter Ruffers, wies als Fabriken-  
Kommissar ständig auf die Notwendigkeit der Verbesserung der Oder  
hin. Er bemerkte z. B. in seinem Berichte von 1838, daß die Hinder-  
nisse bei Küstrin beseitigt und die Fahrbreite vergrößert werden  
müßten, wenn die Dampfschiffahrt sich entwickeln solle, und führte 1843  
bitter aus, daß die Klagen über die zu großen Schiffsabmessungen  
jetzt wohl fast als zutreffender erscheinen könnten als über den  
schlechten Zustand der Oder. Die Arbeiten nahmen jedoch nicht den  
gewünschten Fortgang. Es fehlte der Staatsregierung nicht an dem  
guten Willen; es mangelte jedoch an Geldmitteln und vor allem an  
völliger Klarheit über die zweckmäßigste Art der Lösung; ja es wurde  
von manchen Sachverständigen die Möglichkeit der Lösung in Zweifel  
gezogen.

Die Breslauer Kaufmannschaft ließ jedoch ihr Ziel nicht aus dem  
Auge, sondern verfolgte es um so entschiedener, je mehr der Bahn-  
verkehr sich entwickelte, und je mehr die Klagen über die Tarifsge-  
barung der Bahnen die Notwendigkeit erwiesen, einen Wettbewerbsweg  
zur Verfügung zu haben. Unablässig wurden Vorstellungen an die  
Staatsregierung gerichtet. Das Ministerium für Handel, Gewerbe  
und öffentliche Arbeiten legte im Jahre 1850 eine Denkschrift vor;  
diese erkannte die Notwendigkeit der Verbesserung der Oder an, gab  
zu, daß die bisherigen Arbeiten nicht zu einem Ergebnis geführt  
hätten, und sah weitere Arbeiten mit einem Kostenaufwand von zehn  
Millionen Talern vor. Und doch geschah auch jetzt nichts Durch-

greifendes. Die Breslauer Kaufmannschaft suchte die Angelegenheit selbst in die Hand zu nehmen. Ihr damaliger Führer, Th. Molinari, stellte Pläne auf, die, je nach der Einstellung der Staatsregierung, immer wieder geändert werden mußten. Er schlug nach den im Breslauer Staatsarchiv befindlichen Akten 1859 dem Regierungspräsidenten vor, daß der Staat das Kapital hergebe, daß jedoch die Wirtschaft für Verzinsung und Tilgung des Kapitals, sowie die Unterhaltung der Bauten, soweit die bis dahin im Staatshaushaltsplan ausgeworfenen Beträge von 100 bis 120 Tausend Talern jährlich nicht ausreichten, eintrete. Dafür sei jedoch die Errichtung einer allgemeinen kaufmännischen Korporation erforderlich, die als Träger der Verpflichtung auftreten könne. Die Handelskammer sei bei der damaligen Rechtslage dazu ebensowenig geeignet wie der in seinem Aufgabenkreis eingeschränkte Verein Christlicher Kaufleute. Dieser Vorschlag stieß bei der Staatsregierung auf verwaltungsrechtliche Bedenken. Molinari empfahl darauf, daß der Verkehr den Geldbedarf in Form eines Zuschlages zu den Frachten aufbringen solle, doch hatte die Regierung auch hiergegen rechtliche Bedenken. Molinari schlug darauf vor, indem er auf das große Interesse der Landeskultur hinwies, daß die beteiligten Provinzen Verzinsung und Tilgung in Höhe von zwei Dritteln übernehmen sollten, in der Weise, wie er es zuerst für die Kaufmannschaft in Aussicht genommen hatte, doch führte auch dieser Vorschlag nicht zum Ziel. So konnte der Plan auftauchen und von dem Breslauer Kaufmann Kopisch verfolgt werden, daß sich eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 8 Millionen Talern bilden solle, der die Rechte und Pflichten am Oderstrom für 80 Jahre übertragen werden sollten. Trotz der Befürwortung durch die Handelskammer wurde auch dieser Gedanke 1860 abgelehnt, da er „auf zu unsicheren Füßen stünde“. Von den weiteren verschiedenen Eingaben und den Beschlüssen vor allem des Abgeordnetenhauses kann hier abgesehen werden. Erst als 1862 der Oberbürgermeister und der Handelskammerpräsident mit einflußreichen Personen aus der ganzen Provinz, u. a. Fürst Hohenlohe, Herzog von Ratibor, Graf Henckel von Donnersmarck, von Tiele-Windler und Vertretern des Bergbaues zu einer „Zentralstelle“ zusammengetreten waren, kamen die Verhandlungen in Fluß und führten zur Einsetzung der Oderstrombauverwaltung in Breslau. Diese nahm 1874 ihre Arbeiten auf, stellte einen umfassenden Plan auf und nahm seine Durchführung tatkräftig in die Hand.

Diese jahrzehntelange Vernachlässigung der Oder hat für die schlesische Wirtschaft unheilvolle Wirkungen gehabt. Sie hat den Verkehr mit Hamburg, der für 1840 auf rund 450 Fahrten angegeben wird, davon 76 Eilsfahrten von Breslau nach Hamburg, bereits 1849 auf den dritten Teil herabgemindert — davon 5 Eilsfahrten — und somit vollkommen erdrückt; sie hat den Plan einer regelmäßigen Dampfschiffverbindung zwischen Breslau und Stettin zunichte gemacht und einen so gut wie völligen Verfall der Oderschiffahrt zur Folge gehabt. Die für die einzelnen Zeitpunkte vorhandenen Zahlen sind nicht voll vergleichbar. Es sei nur bemerkt, daß in der Denkschrift des Handelsministeriums vom Jahre 1850 für Anfang der vierziger Jahre der Gesamtverkehr auf der Oder unterhalb Breslaus auf mehr als 10 Millionen Zentner geschätzt wurde, und daß er nach dem Bericht der Handelskammer für 1852 nur noch 1 Million betrug, davon vier Fünftel bergab; Anfang der siebziger Jahre stellte sich der Verkehr höchstens noch auf 200 Tausend Zentner. Die Vernachlässigung der Oderwasserstraße und die Tarifgebarung der Eisenbahnen hatten die Schifffahrt außerstande gesetzt, ihre Aufgaben zu erfüllen; die Bahn hatte jedoch, worauf das Handelsministerium 1850 mit allem Nachdruck hingewiesen hatte, die Schifffahrt nicht voll ersetzen können. Gerade in diesen Zeiten wäre die Schifffahrt von um so größerer Bedeutung gewesen, als sie allein es vermocht hätte, eine regelnde Wirkung auf die Eisenbahnfrachten auszuüben und die Wirtschaft vor schweren Schädigungen und vor der Verkümmern wichtiger Entwicklungsmöglichkeiten zu bewahren. Es ist ein um so größerer Ruhmestitel für die Breslauer Kaufmannschaft, daß sie sich von dem als richtig erkannten Ziele nicht abbringen ließ. Ihre führenden Männer, besonders Ruffer und Molinari, haben sich dadurch in die Reihe der ersten Verkehrspolitiker gestellt, und ihre Leistungen können erst jetzt voll gewürdigt werden, nachdem das neue Deutschland den Gedanken durchgeführt hat.

Es ist natürlich, daß auch der Eisenbahngedanke in Schlesien bald festen Boden gewann. Der in dem nächsten Aufsatz näher zu würdigende Breslauer Kaufmann Joh. W. Oelsner verfolgte, wie alle technischen Fortschritte und die Änderungen in den wirtschaftlichen Beziehungen, so auch die Entwicklung des Eisenbahngedankens auf das eifrigste und war wohl der erste, zumindestens in Schlesien, der schon 1830 für die Verkehrsgedanken von Friedrich List eintret. Nach dem später abgedruckten Briefe an Rother vom 28. 2. 1830 hat er mit diesem die Frage anscheinend öfter erörtert und vor

allem in dem schlesischen Provinziallandtage dafür geworben, insbesondere mit dem Grafen Renard darüber gesprochen. Er ging dabei von den Liffischen Reisebriefen aus Nordamerika an Ernst Weber in Gera und von Baader in München vom Jahre 1828 aus und stand unter dem Eindruck der Liffischen Ausführung über die Notwendigkeit der wechselseitigen Ergänzung und des Zusammenarbeitens von Eisenbahn und Schifffahrt; aus solchen Erwägungen gelangte er dazu, an Stelle des Redenschen Planes einer Wasserstraße von Waldenburg nach Maltzsch den Plan einer Eisenbahn, und zwar nicht nach Maltzsch, sondern nach Breslau zu setzen. Auch in den späteren Jahren ist Oelsner wiederholt für Eisenbahnpläne eingetreten, so wenn er 1837 in Abereinstimmung mit der Kaufmannschaft als das wichtigste Ziel die Erbauung einer Eisenbahn von Breslau nach Dresden—Leipzig bezeichnete. Neben Oelsner trat u. a. der jüngere *Milde*, der spätere Staatsminister, für den Eisenbahngedanken in Wort und Schrift ein; nach den Angaben seines Nachkommen von Schulze-Gaevernich in den schlesischen Lebensbildern hielt er seit 1830 Vorträge über die technischen Fortschritte und im besonderen auch über Eisenbahnfragen. Er war es, der 1839 angesichts der Erschwerungen des Verkehrs mit Polen und Rußland für die Erbauung einer Eisenbahn nach dem Südosten eintrat, um auf diese Weise einen Druck auf Rußland auszuüben. Er nahm bei dem Ausbau der schlesischen Eisenbahnen eine führende Stellung ein und hat 1857 an der Spitze einer Gesellschaft gestanden, die die Warschau—Wiener Bahn auf polnischer Seite pachtweise übernahm und einem großen Aufschwung entgegensührte. *Milde* war es auch, der 1848 im Landtag als erster für Staatseisenbahnen eintrat. Der unternehmungslustigste Breslauer Kaufmann der damaligen Zeit war der im folgenden Aufsatz in seiner Wirksamkeit zu würdigende *G. H. Ruffer*. Es ist natürlich, daß sein Name in den Akten über die Entwicklung des Eisenbahnwesens bald auftauchte. *Rother* machte z. B. 1829 den Fürsten von Anhalt-Röthen-Plöß auf *Ruffer* als einen Mann mit viel Unternehmungsgeist und für die Durchführung von Eisenbahnprojekten geeignet aufmerksam. Der Regierungs- und Baurat *Krause* hielt es in einem Schreiben an *Rother* vom 3. 3. 1834 für notwendig, bei der Verfolgung des Gedankens der oberschlesischen Eisenbahn mit *Ruffer* zusammenzukommen. *Ruffer* war für *Rother* bei der Beurteilung der Eisenbahnfragen einer der hauptsächlichsten Gewährsmänner. Unter *Ruffers* Führung sind später die ersten schlesischen Eisenbahnpläne ihrer Verwirklichung entgegengesührt worden.

Der Mitarbeiter Ruffers in der Leitung der Maschinenbauanstalt Breslau war der Fabrikenkommissar J. G. Hofmann. Er wies z. B. in seinem Berichte 1835 auf die Entwicklung der Eisenbahnen in England hin und bemerkte, daß bei uns bisher nichts entsprechendes geschehen sei; von Regierungsseite wurde dazu die Randbemerkung gemacht: „Sind die schönen Chaussees nichts?“ Als Hofmann darauf zurückkam und ausführte, von welchem ungeheuren Nutzen Bahnverbindungen z. B. mit Freiburg, Gleiwitz und Berlin sein könnten, und daß, je länger wir warteten, es uns um so schlechter ergehe, findet sich der Randvermerk: „Eile mit Weile, das ist diktiert.“ Bei der engen Verbindung Hofmanns mit Ruffer liegt die Vermutung nahe, daß letztere Bemerkung auf Ruffer gemünzt ist. Von sonstigen Angehörigen der Breslauer Kaufmannschaft, die sich als Vorkämpfer des Eisenbahngedankens hervorgetan haben, seien noch genannt: C. G. Kopsisch, der an der Begründung der Breslau—Freiburger Bahn großen Anteil hatte, die Bankherren von Schiller und von Loebecke, sowie Eichborn, die bei der Aufbringung der Mittel für die Eisenbahnen an erster Stelle standen, und Th. Molinari, Vorkämpfer zugleich des Eisenbahn- wie des Wasserstraßengedankens. Von Männern aus der Provinz seien hervorgehoben: Kramsta in Freiburg, und aus Oberschlesien vor allem Graf Renard, der größte Privatunternehmer auf dem Gebiet des Hüttenwesens in Oberschlesien; aus seinen Unternehmungen ist die „Minerva“ hervorgegangen, die später in „Oberhütten“ ausgegangen ist. Er hat nach dem Briefe Oelsners vom 28. 3. 1830 wie dieser mit Rothher über den Eisenbahngedanken wiederholt gesprochen, war nach demselben Briefe dafür entflammt und hat als erster nach Karsten bei Rothher den von Oelsner angekündigten Antrag auf Erbauung einer Bahn von der Oder nach Oberschlesien im Jahre 1830 gerichtet. Schon aus dem erwähnten Schreiben Rothers an den Fürsten Anhalt-Köthen-Pleß aus dem Jahre 1829 geht hervor, daß auch obereschlesische Magnaten sich mit Eisenbahnplänen befaßten; es ist anzunehmen, daß das auch von andern Männern, die in der wirtschaftlichen Entwicklung Oberschlesiens eine Rolle spielten, gilt. Von Beamten ist an erster Stelle der Regierungsrath und Baurath Krause in Oppeln, später in Liegnitz und Glogau, zu nennen, der nach seinem Briefe vom 15. 7. 1830 an Rothher sich damals bereits eingehend mit der Frage der Eisenbahnen beschäftigt, über sie vor allem mit Graf Renard gesprochen und mehrere Aufsätze veröffentlicht hatte. Krause ist der

Mann, der zuerst am 21. 8. 1830 ein eingehendes Projekt der ober-schlesischen Bahn bei Rother einreichte. Die Bedeutung Krauses liegt anscheinend mehr noch als auf dem Gebiete der Planung und Durchführung auf dem Gebiete der Werbung. Er gehört zu den verdienstvollsten Männern auf dem Gebiete des schlesischen Eisenbahnwesens, wenn es auch den Anschein hat, als ob manche Kreise der Wirtschaft geneigt waren, sich von ihm fernzuhalten. So warnte Ruffer vor dem von anderer Seite ausgehenden, von Krause ausgenommenen Gedanken einer Centralstelle für das Eisenbahnwesen in Schlesien. Da die Durchführung von Projekten nicht in einem großen, von vornherein gezogenen Rahmen, sondern nur von Fall zu Fall, je nach den vorliegenden Bedürfnissen, erfolgen könne. Es waren mithin starke Kräfte für den Eisenbahngedanken am Werk, und Krause konnte in einem Berichte vom Jahre 1830 ausführen, daß die Stimmung in Schlesien zugunsten der Eisenbahn umgeschlagen sei.

Der erste Plan einer Eisenbahn nach dem Karstenschchen Projekte wurde 1830 von Oelsner aufgestellt, der die Erbauung einer Bahn von Breslau nach Freiburg betrieb. Oelsner schrieb am 28. 2. 1830 an Rother folgendes:

„Daß es in Handel und Wandel schlecht, spottschlecht geht, das ist in Wahrheit eine zu allgemeine Klage, als daß ich Sie damit ermüden sollte, und dieserhalb ist es mehr der Zeit gemäß daran zu denken, wie auf andere Weise etwas zu verdienen ist. Schon früher haben wir einige Male daran gedacht, allein es gibt zu viel Dissidulitätenmacherei. Jedoch brachten wir vor einigen Jahren eine kleine Assuranzkompanie auf Aktien zusammen. Der Betrag der gezeichneten Aktien wurde in zinstragenden Papieren niedergelegt, und obgleich wir anfangs einige nicht bedeutende Verluste gehabt, so sind wir doch so glücklich gewesen, ein Reservekapital in drei Jahren von 25 000 Reichsthalern sammelzubringen, so daß wir nun schon seit Ende dieses Jahres Dividenden zahlen können. Wie nun in der Welt ein Gutes das andere nach sich führt, so hatte denn der große Fortgang dieses Etablissements den Mut mancher Ungläubigen mächtig gestärkt, um selbst das kolossale Projekt einer Eisenbahn zwischen Freiburg und Breslau auf Aktien anzulegen, so ich mehreren unser getreuesten Mitglieder der Kaufmannschaft vorgetragen; ich fand bei den meisten Beifall, und sie gaben mir unter der Hand genügende Versicherungen, von diesen Aktien einen Teil nehmen zu wollen. Sie werden mir indessen zugestehen, daß mir dergleichen Verheißungen nicht ganz genügen. Wir brauchen vielmehr einen Mann von großer Umsicht und Geschäftskennntnis an der Spitze, der allgemein Vertrauen hat, der selbst ein großer Teilnehmer wird, selbst ein dergleichen Geschäft zu leiten versteht und sich geneigt fühlen möchte, es unter seiner Autorität leiten zu lassen. Daß wir einen dergleichen Geschäftsmann nur in Ihrer Person finden können, ist gewiß. Werden Sie demnach gütigst unser erster und großer Teilnehmer an diesem Aktien-

verein und sammeln Sie uns unter Ihren Flügeln. Erlauben Sie, daß ich mich unterfange, einliegende Ihnen längst bekannte Schrift (Reisebriefe aus Nordamerika von Friedrich List vom Jahre 1828 an Ernst Weber in Gera und von Baader in München über Kanäle und Eisenbahn) in Ihr Gedächtnis zurückzurufen, so manches enthält, so Ihnen bereits entfallen sein kann. Schon einige Zeit vor dem Beginn unseres Landtages war ich bemüht, einigen der Herren Stände diese kleine Schrift mitzuteilen, u. a. dem Herren Grafen Renard, so ganz dafür entflammt worden und mir versichert, mit Herrn Präsidenten schon viel über diesen Gegenstand gesprochen zu haben. Die übrigen Herren haben sich nicht darüber geäußert, wahrscheinlich liegen diesen nähere Sorgen am Herzen. Doch einer, freilich von etwas sanguinischem Temperament schreibt mir:

„Mit meinem besten Glückwunsch zum neuen Jahre danke ich Ihnen zugleich verbindlichst für die mir gefälligst mitgeteilte und zurücksolgende Schrift. So viel ist daraus zu ersehen, daß — führte eine Eisenbahn nach Amerika — halb Preußen davon ließe. Warum aber unternehmen z. B. unsere geehrten Herren Kommerzienräte in Breslau und Herr Kramsta und Herr (Name unleserlich) nicht eine Firma, eine Aktiengesellschaft zu einer Eisenbahn, statt der bisherigen Kohlenstraße von Altwasser über Freiburg bis Malsch? Der Erfolg kann nur infallible sein, und sollte nicht die Aktiengesellschaft die Erlaubnis erhalten, mit Zetteln die Arbeiten zu begeben? In den Landbanzetteln der Engländer und Amerikaner liegt ja allein das Mysterium der dortigen Industrie, nicht an barem Gelde. Die Gesellschaft der Aktionäre deponiert soviel Staatspapiere, als Zettel ausgegeben werden, und die Sache ist gemacht. Das wäre einmal ein Neujahrswunsch pro patria. Es werde ein Neujahrsgeschenk. Das vor 40 Jahren schon stattgefundenene Kanalprojekt von Freiburg aus würde durch Eisenbahn zweckmäßig exsequirt werden.“

Dieses Projekt war damals von dem verstorbenen Minister von Reden, und sollte dieser Kanal Schweidnitz mit aufnehmen und würde auf diese Weise Breslau nicht berührt werden. Eine Eisenbahn würde uns Kohlen als wohlfeiles Quantum zuführen, hier würde ein Hauptdepot derselben anzulegen sein, und die leeren Wagen würden dem Gebirge die Güter wiederum zuführen, so zu Wasser hier angekommen, und eingedenk des dadurch bewirkten ungleich wohlfeileren Leinwandtransportes aus sämtlichen Gebirgsstädten dem Breslauer Handel wiederum einige Regsamkeit geben.

Haben Sie demnach die Gewogenheit, dieses alles zu erwägen, Ihre alte Lieblingsidee: die Anlegung einer Eisenbahn, so auf diesem immer sehr beliebten Punkte gewiß gute Dividenden liefern wird, in sich zu erneuern und unser leitender Stern zu werden, die wir alle Ihnen mit so großer Zuversicht und Freudigkeit ergeben sind.“

Rother antwortete unter dem 10. 3. 1830 folgendes:

„Euer Hochwohlgeboren bringen in Ihrem gefälligen Schreiben vom 28. 2. die Anlage einer Bahn von Freiburg nach Breslau bei mir in Anregung und verbinden damit den Wunsch, daß ich mich der Ausführung eines solchen Unternehmens tätig annehmen möchte. Ihre günstige Meinung hiervon gründet sich ohne Zweifel zunächst auf die glücklichen Erfolge, welche die Anlage von Eisen-

bahnen in England und Nordamerika darbieten. Die Erfolge sind aber dort wie überall von lokalen Verhältnissen, namentlich von dem Umfange des Binnenverkehrs einerseits und von den Anlage-, Unterhaltungs- und Transportkosten in Vergleich zu anderen Transportmitteln andererseits abhängig. Inwiefern sich auch hieraus für das in Rede stehende Projekt eine vorbildliche und die Ausführung desselben rechtfertigende Folgerung darstellen wird, was ich aufrichtig wünsche, kann doch erst durch einen genauen Voranschlag übersehen werden. Früher wird wohl auf den Beitritt von Aktionären nicht zu rechnen sein, so daß also diese zwei Erfordernisse zu bewirken sind. Ich ersuche demnach ergebenst, zunächst über dieses Unternehmen anzulegende Berechnungen, wobei die gerade in der Gegend von Freiburg nach Breslau so sehr kostbaren Grundentschädigungen nicht vergessen werden dürfen, mir gefälligst mitzuteilen, indem ich früher über meine Teilnahme mich füglich nicht äußern kann.

Da die Fonds des Seehandelsinstitutes durch die Bedürfnisse einzelner Gegenstände nicht zu sehr in Anspruch genommen werden dürfen, so werde ich die Teilnahme der Seehandlung im günstigen Falle doch nur auf eine Anzahl von Aktien beschränken müssen, wobei ich zugleich nicht unbemerkt lassen kann, daß ich die Leitung der Entreprise jedenfalls ablehnen muß, indem ich an den vielen Unannehmlichkeiten, welche mit den von der Seehandlung ausgeführten Chausseebauten verknüpft gewesen sind, keine Aufmunterung zur Leitung und Aernahme ähnlicher Unternehmen finden kann.

Wenn eine Anlage dieser Art einstweilen zustande kommen sollte, so würde ich es für wichtiger und nützlicher halten, solche zur Verbindung mit Frankfurt und Steffin anzulegen. Dadurch würden für den Handelsverkehr große Erleichterungen entstehen, wogegen die Eisenbahn von Freiburg nach Breslau aus Kohlen und etwas Leinwand bestehen würde; von Breslau nach Freiburg würden sich wenige Ladungen finden."

Die Akten geben keinen Aufschluß über den weiteren Verlauf der Angelegenheit. Offenbar gab Oelsner, der in vorgerücktem Alter stand, die Weiterverfolgung von sich aus auf und überließ sie jüngeren Kräften. Nach der anlässlich des 25 jährigen Bestehens der Breslau—Freiburger Bahn herausgegebenen Schrift über Entstehung und Entwicklung dieser Bahn erfolgte ein weiterer Schritt am 4. 3. 1836. Die hauptsächlichste Tätigkeit entwickelte Ruffer, in dessen Hause am 12. 3. 1837 außer ihm folgende Männer zu einem vorbereitenden Ausschuss zusammentraten: C. G. Kopisch, Stadtrat Scholz, Fürst Pleß, Loebbecke und von Wallenberg-Pachaly; an die Stelle der beiden letzteren trat 1840 Eichborn. Nach demselben Berichte vergingen weitere 5 Jahre, ehe es am 2. 6. 1841 zur Gründung einer Gesellschaft kam; die dazwischenliegende Zeit war mit Verhandlungen, Vorarbeiten und der Beschaffung des Kapitals ausgefüllt. Viele Mühe erwuchs dem Ausschuss nach derselben Quelle durch die mangelnden Erfahrungen, den Wechsel der Stimmung, welche sich zeitweise aus fiebernder Erregtheit



infolge übertriebener, auch unreeller Spekulation in Entmutigung und Mißtrauen verwandelte, weiter durch das anfänglich passive, später unter dem Einfluß der Überspekulation die freie Entwicklung hemmende Verhalten des Staates; auch wird bemerkt, daß die öffentliche Meinung durch eine scharfe, die Rentabilität anzweifelnde Kritik des Planes, die von einer an der oberschlesischen Bahn beteiligten Seite ausging, ungünstig beeinflusst worden sei. Zur Überwindung dieser Hemmungen trug nicht zuletzt die Tatsache bei, daß Rother als Präsident der Seehandlung die Zeichnung von 150 Tausend Talern zusagte. So kam es am 2. 6. 1841 in der Börse zu der ersten Generalversammlung der Gesellschaft. Die Bestätigung der Satzung lief am 10. 2. 1843 ein. Die Bahn wurde 1843 vollendet; eine Verzögerung der Ausführung war außer infolge von Trockenheit im Jahre 1842 und von Hochwasser im Jahre 1843 vor allem dadurch eingetreten, daß ein die Schienen zuführendes Schiff gescheitert war. Die erste Fahrt erfolgte am 28. 10. 1843 (Ansicht des Bahnhofes siehe Abb. 3). Der Wagenpark bestand aus 7 Lokomotiven und 81 Personen- und Güterwagen, die teils von Zeller und Pflug in Berlin, teils von Finkernay in Breslau geliefert wurden (Ansicht des offenen Personenwagens siehe Abb. 4). An der Lieferung der Güterwagen beteiligte sich bald der Breslauer Wagenbauer Linke. Von Interesse ist der erste Fahrplan, der in Abbildung 5 beigelegt ist.

Schon 1841 wurde der Gedanke erörtert, die Bahn über Schweidnitz nach Mittelwalde bis zur böhmischen Grenze weiterzuführen; bald tauchte auch der Plan auf, von Königszelt nach Liegnitz und weiter nach Stettin und Swinemünde zu gehen, wobei die Rother'schen Gedanken mitgewirkt haben mögen, und somit die Bahn zu einem Gliede in der kürzesten Verbindung von der Ostsee zur Adria zu machen. Doch vermochte die Gesellschaft die Ausführung dieser weit-schauenden Pläne nicht zu erreichen, und es blieb einer späteren Zeit vorbehalten, sie zu verwirklichen.

Ein Jahr vor der Breslau—Freiburger Bahn war die oberschlesische Bahn von Breslau nach Hindenburg zur Ausführung gelangt. Werner hat in seinem Aufsatz in der Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens von 1938, Band 72: „Die ersten schlesischen Eisenbahnprojekte“ die Geschichte der verschiedenen Bahnprojekte von Breslau nach Oberschlesien dargestellt. Im Anschluß an den eigenen Aufsatz in dem Oktoberheft derselben Zeitschrift vom Jahre

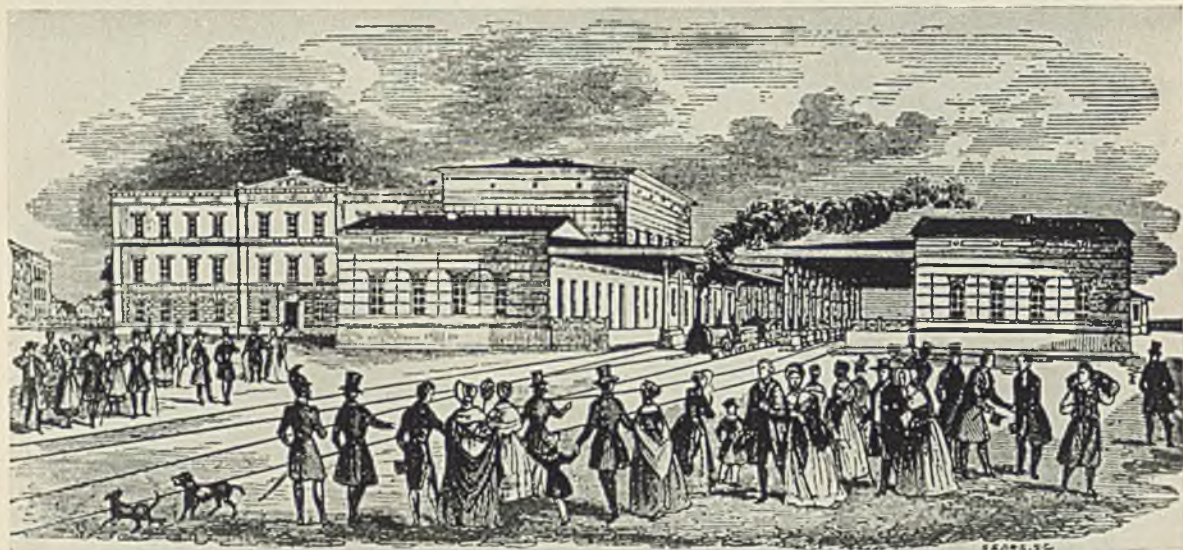
1939 sei folgendes an Hand der bezeichneten Akten im Geheimen Staatsarchiv nachgetragen.

Nach Karsten war es zuerst Graf Renard, der entsprechend der Ankündigung durch Oelsner am 3. 4. 1830 Rother den Plan einer Eisenbahn von dem oberschlesischen Industriegebiet zur Oder vortrug, die großen Gewinn abwerfen würde, und den Bau durch die Seehandlung empfahl. Falls diese dazu nicht bereit sei, wolle er selbst das Projekt ausführen, doch müsse er dafür die Seehandlung um Gewährung eines in Raten abzuzahlenden Vorschusses von 4 bis 5 Hunderttausend Talern bitten. Rother ließ darauf einen ablehnenden Bescheid erteilen, da die Seehandlung dafür schon in Rücksicht auf die lokale Bedeutung des Projekts nicht die geeignete Stelle sei, bat aber um weitere Berechnungen und um Nachricht über deren Ergebnis, stellte auch seinerseits weitere Ermittlungen an. So beauftragte er 1830 den Regierungs- und Baurat Krause mit näheren Feststellungen und Äußerung auf Grund seiner lokalen Kenntnisse. Krause erstattete nach einem Zwischenbescheid vom 15. 7. 1830 den eingeforderten Bericht am 21. 8. 1830. Er enthielt das Projekt einer Bahn von Carnowitz bis zur Oder, für das er Rother um Beteiligung mit 50 Tausend Talern bat. Rother erwiderte darauf, daß noch eingehendere Ermittlungen und Berechnungen nötig seien. Krause nahm die Frage Anfang 1834 wieder auf und legte Rother am 3. 3. 1834 den Plan einer Eisenbahn von Breslau bis zur oberschlesischen Grenze nach Krakau vor. Rother ersuchte nun den Breslauer Kaufmann Ruffer um gutachtliche Äußerung. Er hatte mit Gustav Heinrich Ruffer, dem er größtes Vertrauen entgegenbrachte, im Zusammenhange mit der Frage von industriellen Gründungen und der Verbesserung der Oder-Schiffahrt offenbar wiederholt gesprochen. Ruffer erstattete am 10. 3. 1834 den von Rother eingeforderten Bericht, dessen wesentlicher Inhalt in dem erwähnten Aufsatz von mir im Jahrgang 1939 der Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens mitgeteilt worden ist. Seine Stellungnahme gipfelte darin, daß unter Zugrundelegung der Krauseschen Zahlen keine große Verkehrsentwicklung und keine entsprechende Verzinsung in Aussicht stünde und daß an erster Stelle der Plan einer Bahn von dem oberschlesischen Industriegebiet bis zur Oder zu prüfen sei, da diese Strecke gegenüber dem unzuverlässigen, unzulänglichen und dabei für den Staat in Folge der Unterhaltung, ebenso wie für den Verkehr wegen der hohen Abgabe teuren Klodnitzkanals große Vorteile biete und ein günstiges Ergebnis erwarten lasse. Rother erwiderte

Krause am 31. 3. 1834, daß er sich für den Plan sehr interessiere, jedoch wenig Hoffnung auf die Möglichkeit der Ausführung habe, solange nicht die Rentabilität nachgewiesen sei. Die weitere Entwicklung der Frage ist von Dr. Werner eingehend dargestellt worden und kann hier übergangen werden. Am 2. 6. 1836 trat bei Ruffer das Komitee zur Prüfung einer oberschlesischen Bahn zusammen; ihm gehörten folgende Männer an: Graf Henckel von Donnersmard, Graf Renard, Joh. Gustav Graf Saurma, Moritz Graf Saurma, von Nimpfisch und von Breslauer Kaufleuten Ruffer, Kopisch, Loebbecke, Milde, Lewald und Justizrat Gräff. Jetzt wurde der Plan der Verwirklichung entgegengesührt. Die Bestätigung der Satzung erfolgte am 2. 8. 1841. Die erste Teilstrecke von Breslau nach Ohlau wurde am 22. 5. 1842 dem Verkehr übergeben. Ein Bild der Eröffnung ist in Abb. 6 beigefügt. Der Fahrpark bestand aus 7 Maschinen und 77 Wagen, von denen die ersten Personenwagen von Pflug und Zeller in Berlin erbaut waren. An den Lieferungen der Güterwagen beteiligte sich bald der Breslauer Wagenbauer Linke. Abb. 7 gibt eine Anschauung von dem damaligen Wagenpark.

So waren die ersten Teile des späteren schlesischen Eisenbahnnetzes 1842 und 1843 dem Betrieb übergeben; ihnen folgte 1844 die Niederschlesisch-Märkische Bahn, deren erste Teilstrecke von Breslau nach Liegnitz am 18. 10. 1844 eröffnet wurde. Schlessien war mithin in der Ausführung der ersten Bahnen gegenüber anderen Gegenden um Jahre zurückgeblieben, doch handelt es sich bei diesen, wie bei der Bahn Nürnberg—Fürth und der Bahn Breslau—Potsdam zum Teil um kürzere Strecken. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte vom Jahre 1844 zeigt, daß der Schwerpunkt des deutschen Eisenbahnwesens damals in Mitteldeutschland, demnächst in Schlessien, lag. Das schlesische Eisenbahnnetz wurde bald so ausgestaltet, daß Schlessien zu den eisenbahnenreichsten Teilen Deutschlands gehörte. Die Karte des deutschen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1848 (siehe Abb. 8, der in Abb. 9 eine Übersicht über das schlesische Straßennetz gegenübergestellt wurde) läßt die günstige Stellung Schlessiens in dem damaligen Gesamteisenbahnnetz klar erkennen; die beste Verbindung vom Westen, mit Köln als Mittelpunkt, mit Wien führte lange Zeit hindurch in großem Umwege über Berlin—Breslau.

Die Darstellung zeigt, daß Männern in Schlessien der Ruhm gebührt, lange vor der Zeit der Entstehung



**Abb. 3. Bahnhof der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau**  
Nach einem Holzschnitt in der Illust. Leipziger Zeitung vom 17. August 1844 (Nr. 59)

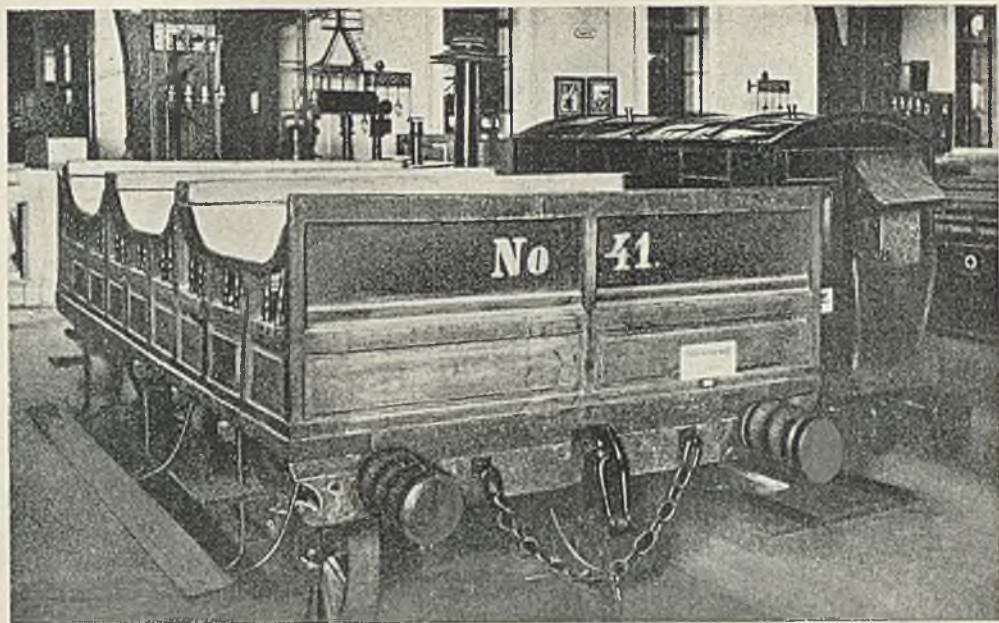
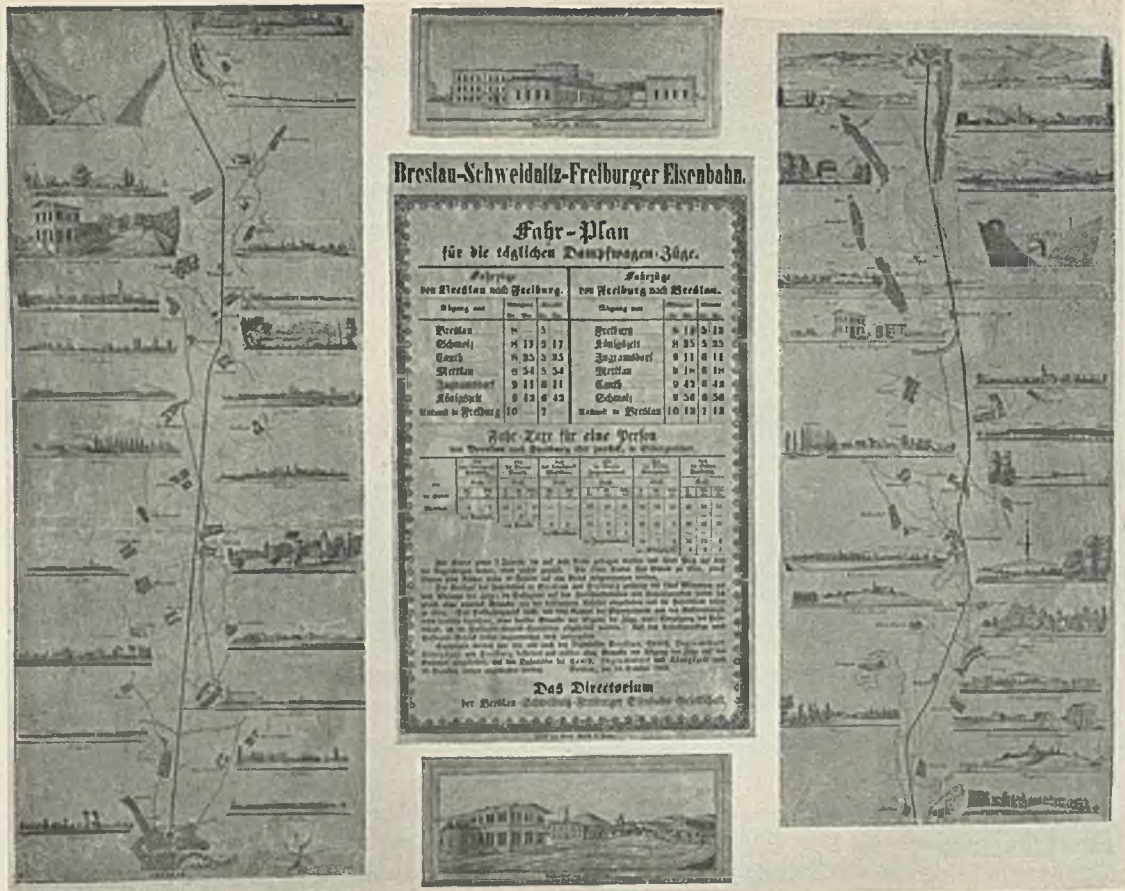


Abb. 4. Offener Personenwagen der Breslau-Freiburger Eisenbahn 1843  
Original im Verkehrs- und Baumuseum Berlin



### Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

#### Fahr-Plan für die täglichen Dampfzüge 30gr.

Fahrplan von Breslau nach Freiburg.			Fahrplan von Freiburg nach Breslau.		
Abgang von	Ankunft	Station	Abgang von	Ankunft	Station
Breslau	4	5	Freiburg	8 15	10
Schweidnitz	5 17	9 17	Schweidnitz	8 25	5 23
Glauch	6 25	3 25	Freiburg	9 11	0 11
Breslau	6 54	5 54	Breslau	9 16	0 14
Schweidnitz	9 11	8 11	Glauch	9 43	0 43
Schweidnitz	9 42	6 42	Schweidnitz	9 56	0 56
Ankunft in Freiburg	10	7	Ankunft in Breslau	10 12	1 12

#### Reise Zeit für eine Person

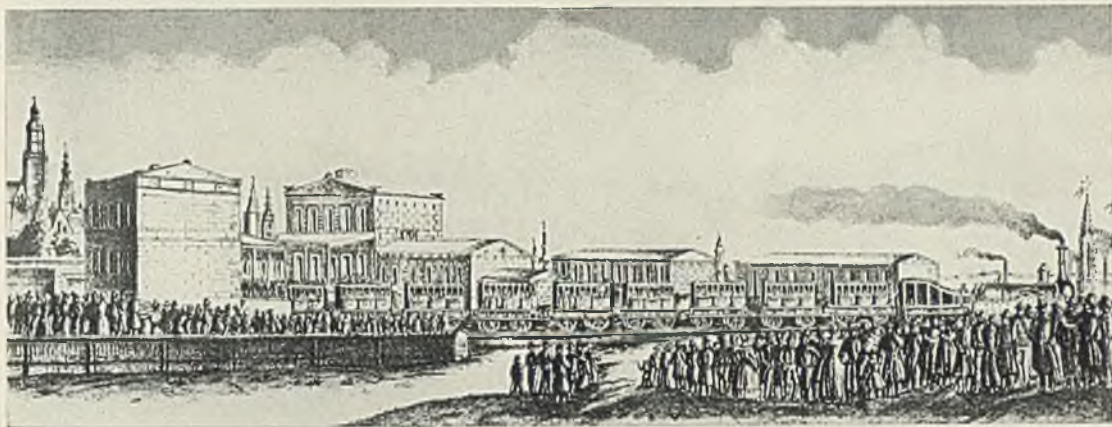
von Breslau nach Schweidnitz oder Freiburg, in 1/2 Stunden.

von	zu	Reisezeit	Reisezeit	Reisezeit	Reisezeit	Reisezeit
Breslau	Schweidnitz	1 1/2	3	4 1/2	6	7 1/2
Schweidnitz	Breslau	1 1/2	3	4 1/2	6	7 1/2
Breslau	Freiburg	1 1/2	3	4 1/2	6	7 1/2
Freiburg	Breslau	1 1/2	3	4 1/2	6	7 1/2

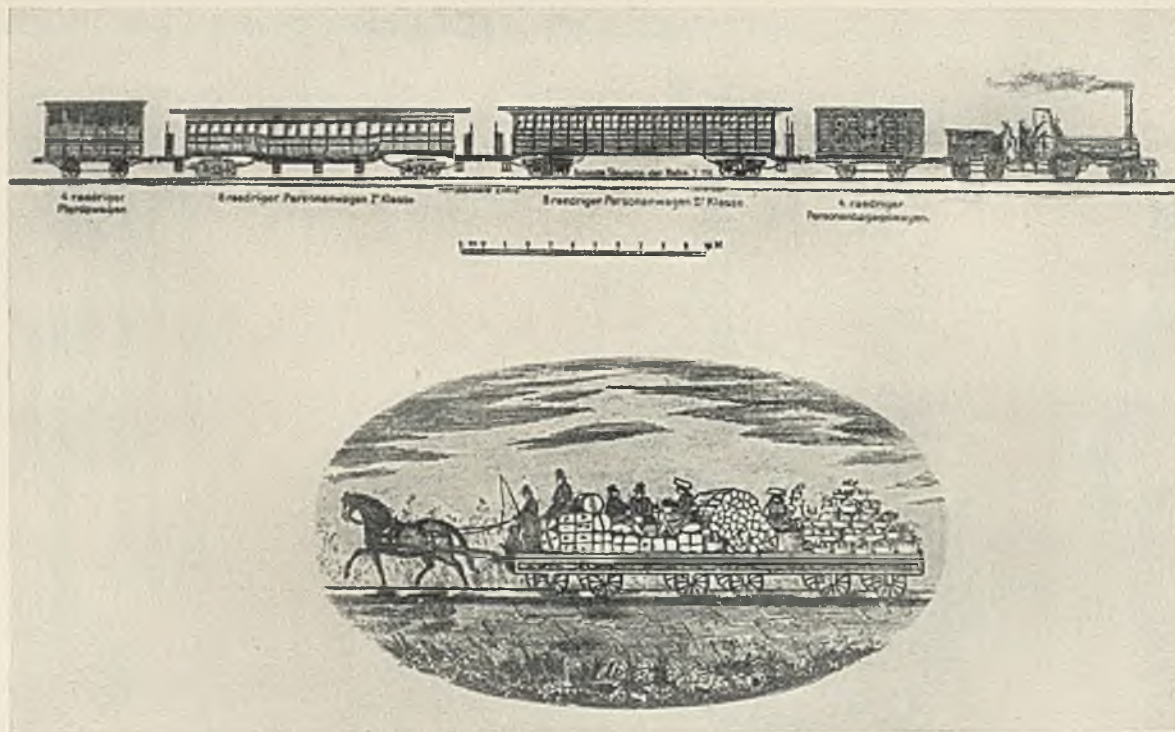
Der Fahrplan ist durch die auf dem ersten Blatt mit dem Titel der Eisenbahn...  
 Die Fahrpreise sind nach dem Tarif der Eisenbahn...  
 Die Fahrkarten sind für die Dauer von 14 Tagen...  
 Die Fahrkarten sind für die Dauer von 14 Tagen...  
 Die Fahrkarten sind für die Dauer von 14 Tagen...

#### Das Directorium

der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.



**Abb. 6. Eröffnung der ersten schlesischen Eisenbahn Breslau-Ohlau am 22. Mai 1842**  
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung



**Abb. 7. Betriebsmittel aus den Anfängen des deutschen Eisenbahnwesens**  
 (Personenzug der Bahn Berlin-Frankfurt a. O. 1842 mit Lokomotive — Güterwagen mit Pferdebetrieb)  
 Nach zeitgenössischen Holzschnitten



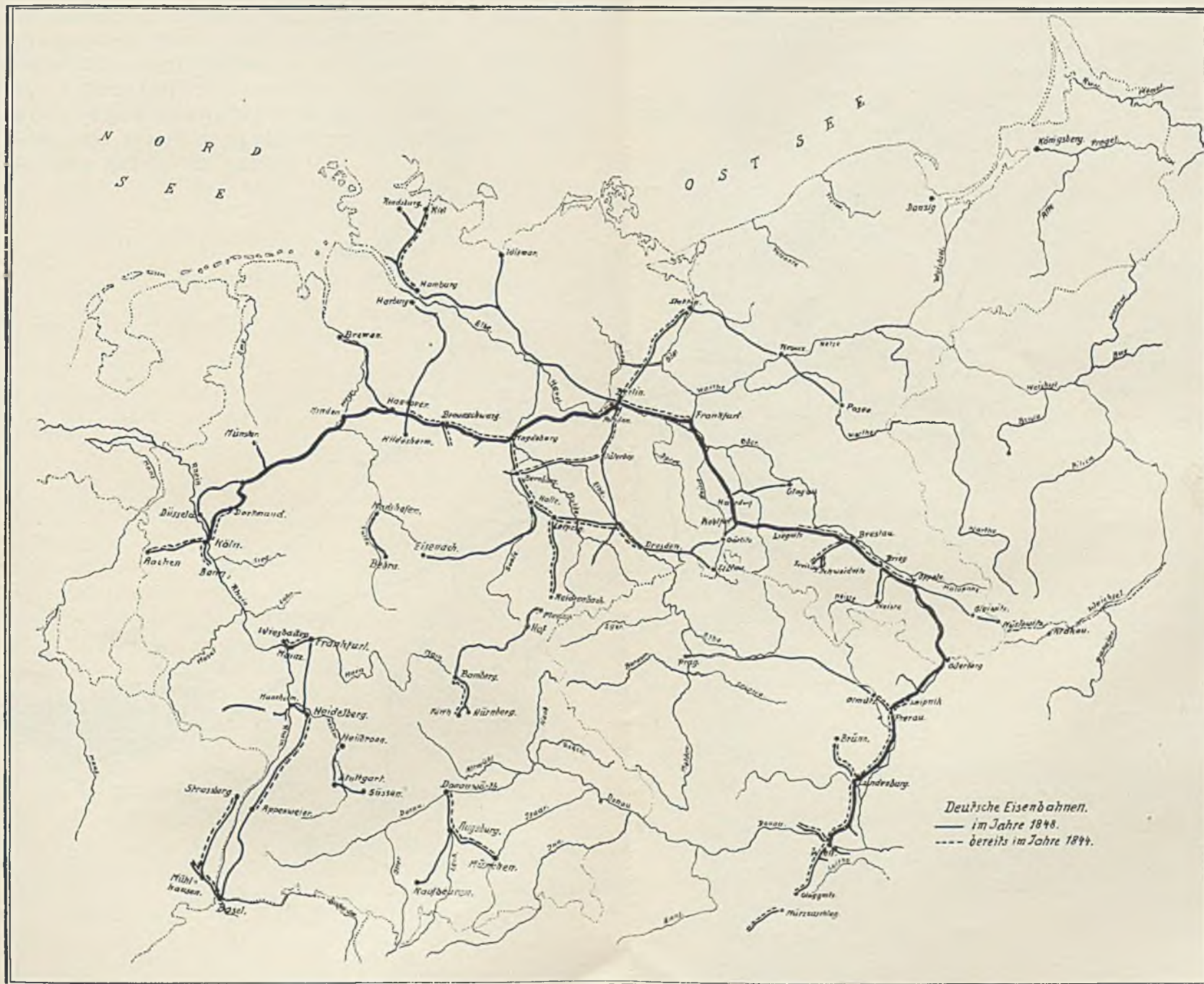
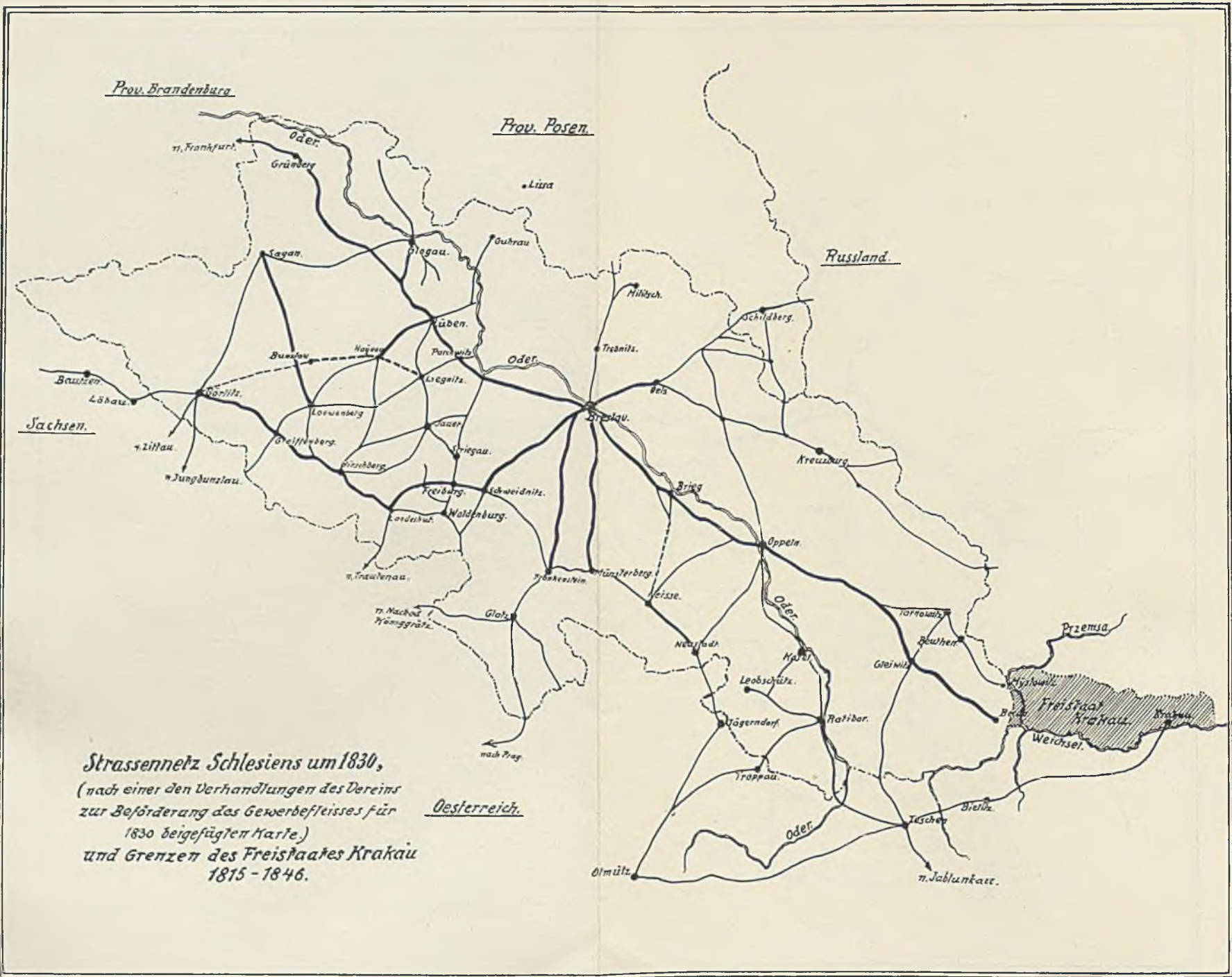


Abb. 8. Karte des deutschen Eisenbahnnetzes 1844 und 1848



*Strassennetz Schlesiens um 1830,  
 (nach einer den Verhandlungen des Vereins  
 zur Beförderung des Gewerbefleisses für  
 1830 beigelegten Karte.)  
 und Grenzen des Freistaates Krakau  
 1815 - 1846.*

Abb. 9. Straßennetz Schlesiens um 1830 und Grenzen des Freistaates Krakau 1815-46



der ersten Eisenbahnen in England, trotz des Fehlens aller Erfahrungen, den ersten großen Dampfeisenbahnplan über größere Strecken aufgestellt und betrieben und später, wenn auch nicht an erster Stelle in Deutschland, aber doch im kurzen Abstand von den vorher ausgeführten Projekten den Grund zu dem Bau eines umfassenden schlesischen Eisenbahnnetzes gelegt zu haben.

# Der Aufbau der neuzeitlichen Handels- und Gewerbetätigkeit Breslaus nach den Befreiungskriegen

## 1. Lage und Aufgaben.

Mit dem Ablauf der Freiheitskriege begann für Handel und Industrie Preußens eine neue Zeit. Kaum jemals hat sich in Handel und Gewerbe eine so einschneidende Änderung vollzogen, wie in den ersten Jahrzehnten nach den Freiheitskriegen. Die Gründe hierfür lagen auf der einen Seite in der äußeren und inneren Neugestaltung Preußens, auf der andern Seite in der Entwicklung des Maschinen- und Eisenbahnwesens.

Die alteingesessene Handels- und Gewerbetätigkeit, z. B. der Handel Breslaus und die Tuch- und Leinenerzeugung Schlesiens, hatte ihre Stellung außer der Gunst äußerer Verhältnisse den eigenen Leistungen zu verdanken; die Förderung durch den Staat hatte in der Hauptsache in der Schaffung der Vorbedingungen für die Entwicklung ihres Wirkens bestanden. Anders wurde es, als bei den Regierungen in der Absicht, den Wohlstand des Landes und die Macht des Staates zu vermehren, das Streben in den Vordergrund trat, neue Gewerbezweige zur Entfaltung zu bringen. Friedrich der Große sprach es öfter aus, daß seine Tätigkeit in der Entwicklung der Industrie von dem Gewerbestand hätte geleistet werden, und daß er nur hätte eingreifen müssen, weil diese versagt hätte. So entwickelte sich ein System der Fürsorge für die gesamte Wirtschaft in ihren einzelnen Zweigen und Angehörigen, das von dem großen König in bewundernswerter Weise durchgeführt wurde. Die Gewährung von Beihilfen und Darlehen, sowie von Rechten vor allem in bestimmten Absatzgebieten waren die Hauptwerkzeuge. Als der große König seine Augen geschlossen hatte, wurde das System fortgeführt, doch fehlte es jetzt an der Autorität, die für die strengste Beachtung der Erfordernisse der

Allgemeinheit gesorgt hätte, und so konnte mitunter der Gedanke des Allgemeinwohls durch die Begünstigung einzelner Glieder, insbesondere des Kapitals, getrübt werden. Im Ausgang des 18. Jahrhunderts kam die Auffassung zum Durchbruch, daß der menschlichen Arbeit unter den Voraussetzungen für das gewerbliche Schaffen die erste Stelle zukomme, eine Auffassung, die später oft überspitzt worden ist und einen liberalistischen Inhalt erhielt, ursprünglich jedoch einen tiefen sittlichen Kern hatte und zu dem Streben führte, die Hemmnisse, die der freien Entfaltung der menschlichen Arbeitskraft, besonders im Hinblick auf das Kapital, im Wege standen, beiseite zu räumen. Es war natürlich, daß diese Gedanken durch die gemeinsamen Opfer, die alle Kreise der Bevölkerung für die Brechung der Fremdherrschaft brachten, neue Nahrung erhielten. So wurde bei der Neuordnung Preußens, zumal bei der schweren Finanzlage, das frühere System der staatlichen Fürsorge für die Wirtschaft in ihren einzelnen Gliedern aufgegeben. Der Grundsatz der Gleichberechtigung aller Staatsbürger und aller Landschaften wurde jetzt zur maßgebenden Richtschnur. Der Staat erblickte jetzt seine wichtigste Aufgabe darin, die Vorbedingungen für die freie Entwicklung des Unternehmensegeistes zu schaffen, und hat nach den Freiheitskriegen Großes auf dem Gebiete der Verbesserung der Verkehrswege, vor allem der Chausseen, sowie der Ausgestaltung des gewerblichen Bildungswesens geleistet.

Die Regierung war gleichwohl auch weiterhin bestrebt, zur Einführung von neuen Arbeitsarten durch unentgeltliche oder verbilligte Hergabe von Produktionsmitteln, besonders von Maschinen, anzuregen. Ein Ausläufer der früheren staatlichen Fürsorge bestand eigentlich nur noch in der Tätigkeit der preußischen Staatsbank, der Seehandlung, die seit den dreißiger Jahren nicht nur große Kredite an Private für neue Fabrikanlagen bestimmter Art gab, sondern auch, vielfach entgegen der Einstellung weiter Kreise der Wirtschaft, selbst neue Unternehmungen ins Leben rief, um damit ein Vorbild aufzustellen. Die Tätigkeit der Seehandlung ist besonders der Provinz Schlessien zugute gekommen und hat hier den Übergang zu den neuen Verhältnissen erleichtert.

Allgemeine staatspolitische Erwägungen führten dazu, daß der Staat stark in die Gestaltung der Wirtschaft eingriff. Die preußische Staatsführung mußte nach den Freiheitskriegen das Ziel verfolgen, die einzelnen Teile des neuen Gesamtstaates miteinander zu verbinden und vor allem die Landesteile im Westen eng an Altpreußen anzu-

schließen. Dafür war die Wirtschaftspolitik am wichtigsten. Die westlichen Gebiete hatten bisher unter anderen wirtschaftlichen Voraussetzungen gelebt, als die des Ostens, und die Vorteile eines großen inneren Marktes kennen gelernt, waren auch mehr als der Osten auf den Verkehr mit den anderen deutschen Staatsgebieten angewiesen. So kam es, daß die neue wirtschaftspolitische Gesetzgebung die Bedürfnisse der westlichen Landesteile in den Vordergrund stellte. Unter diesem Gesichtspunkt sind vor allem die neuen preußischen Zollgesetze vom 26. 5. 1818 und 25. 10. 1821 zu würdigen, die aus der früheren Vielgestaltigkeit der einzelnen Landschaften mit je besonderer Regelung ein einheitliches Zollgebiet mit gleichmäßiger Regelung und einer einheitlichen Grenzzolllinie schufen und über die Grenzen grundsätzlich in Ein- und Ausfuhr einen freien Verkehr mit mäßigen Zollsätzen zuließen. Die preußische Staatsregierung verfolgte damit zugleich ein weiteres großes Ziel, das sie trotz aller anfänglichen Mißerfolge nicht aus dem Auge ließ: die Schaffung eines einheitlichen deutschen Zollgebietes und damit eines großen inneren Marktes, der für die Einbußen einen Ausgleich schaffen konnte. Nach einer Ausstellung des Staatsrats Hofmann für 1822 nahmen die außerpreußischen Staaten Deutschlands außer Hamburg, Bremen und Lübeck mehr als die Hälfte der preußischen Ausfuhr auf und deckten die Einfuhr Preußens zu einem reichlichen Drittel. Die Staatsregierung verzweifelte an der Möglichkeit, das Ziel vom Deutschen Bunde aus zu erreichen, und wollte die Frage allein von Preußen aus lösen. Daher wurden denn auch die Zollsätze in mäßiger Höhe festgesetzt, um bei den andern deutschen Staaten das Gefühl der Abschließung von dem preußischen Markte zu mildern und ihnen den Anreiz zum Anschluß an das preußische Zollwesen zu geben. Preußen erklärte sich schon 1819 zu Verhandlungen mit den anderen deutschen Staaten bereit. Friedrich List ahnte in seinem Kampfe gegen die preußischen Zollgesetze diese letzten Beweggründe. Der von Treitschke als einer der weitblickendsten Männer der Wirtschaft in jener Zeit bezeichnete F. W. Arnoldi in Gotha begrüßte 1819 das preußische Zollgesetz als ersten Keim der Vereinigung der deutschen Staaten. „Nur herzlich eingeschlagen in die dargebotene Hand; Preußen stellt den Grundsatz der Gegenseitigkeit an die Spitze und erklärt sich zu Verhandlungen mit den Nachbarstaaten bereit.“ Der Weg, den Preußens Staatsmänner, vor allem Maassen und Mohl, gingen, war schwer und erforderte die Beseitigung vieler Hindernisse, war schließlich doch von Erfolg gekrönt, als 1834 der Zoll-

verein gegründet wurde, aus dem die spätere Zolleinigung Deutschlands hervorging. Hinter diesen großen staatspolitischen Zielen mußten die Rücksichten auf die Bedürfnisse einzelner Landesteile hinsichtlich des Verkehrs mit außerdeutschen Absatzgebieten zurücktreten. Die Hoffnungen Preußens, mit den außerdeutschen Staaten auf Grund der Zollgesetze von 1818 und 1821 zu einem Einvernehmen zu gelangen und diese zu veranlassen, dem von Preußen beschrittenen Wege zu folgen, gingen nicht in Erfüllung. Die hauptsächlichsten europäischen Staaten, im Westen besonders Frankreich und England, verschärften ebenso wie in Mitteleuropa die Donaumonarchie ihr Absperrungssystem. Nur hinsichtlich Polens und Rußlands und damit auch hinsichtlich des Verkehrs mit Ostasien, einem für schlesische Tuche besonders wichtigen Absatzgebiet, bestand einige Jahre die Aussicht, die gewohnten Beziehungen pflegen und weiter ausbauen zu können, doch kam es schließlich im Jahre 1823 zum wirtschaftlichen Bruche. Die Aussichten, welche bestimmte Märkte in Übersee, besonders in Mittel- und Südamerika, der Wirtschaft Preußens boten, besonders nachdem die süd- und mittelamerikanischen Staaten die Unabhängigkeit erlangt hatten, konnten nicht in Erfüllung gehen, nachdem England es vermocht hatte, eine Vorzugsstellung auf jenen Märkten zu erreichen.

Die wirtschaftliche Lage Preußens war daher in den auf die Freiheitskriege folgenden Jahren sehr schwierig, um so mehr, als vor allem England und Frankreich in der gewerblichen Tätigkeit vor Preußen einen großen Vorsprung in der Rußbarmachung der Maschinen erreicht hatten. Das Ziel Preußens war es, diesen Vorsprung einzuholen und die eigene Gewerbetätigkeit durch Ausbreitung des Maschinenwesens zu befruchten. Die wichtigste Industrie war damals die der Verarbeitung von Spinnstoffen. Hier galt es vor allem der Maschinenweberei zum Durchbruch zu verhelfen, weniger in Rücksicht auf Billigkeit der Ware als vielmehr auf Güte, die bei der Handarbeit nicht gleichen Schritt mit dem maschinenverwendenden Wettbewerb gehalten hatte. Die beiden Jahrzehnte nach den Freiheitskriegen werden für Preußens Gewerbetätigkeit oft als Jahre der Krise bezeichnet; sie waren aber zugleich Jahre emsigster Aufbauarbeit.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse lagen in Schlesien besonders schwierig. Schlesien war die gewerbereichste Provinz und in größtem Maße auf die Ausfuhr angewiesen; diese hatte in den beiden Hauptartikeln Leinen und Tuchen wohl die Hälfte der Erzeugung aufgenommen und sich bei Leinen vor allem nach England und nach Über-

See, in Tuchen vor allem nach dem Osten und Südosten gerichtet. Außerdem wurden betrieben: die Baumwollweberei, die Strumpfwirkerei, die Hutmacherei, die Erzeugung von keramischen Waren, wie Töpferwaren und Glas, die Verarbeitung von Häuten und Leder, die Papierfabrikation, die Verarbeitung edler Metalle, die Erzeugung von Holzwaren und von Nahrungs- und Genußmitteln, wie von Mehl, Bier, Spirituosen und Tabakfabrikaten, schließlich der Kohlenbergbau und die Verhüttung von Erzen, vor allem die Eisen- und Zinkhüttenindustrie. Auch in der Provinzialhauptstadt waren eine Reihe von industriellen Betrieben angefaßt. Meisner führt in seinem Buche von 1807 „Statistische Darstellung des Breslauer Handels“ 100 Fabrikbetriebe auf, die zusammen 3000 Menschen beschäftigten und Waren im Werte von  $3\frac{1}{4}$  Millionen Thalern erzeugten. Davon gehörte etwa der dritte Teil der Spinnerei und Weberei an; nur wenige von ihnen, wie die von der Kaufmannschaft betriebene Zuckersiederei, waren eigentliche Fabrikbetriebe im heutigen Sinne. Die Zahl der Handwerker, die ihre Erzeugnisse öffentlich feil hielten, wurde auf rd. 1200 angegeben, die insgesamt 2000 Menschen beschäftigten und einen Umsatz von 1,3 Millionen Thalern erzielten.

Der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit Breslaus lag auf dem Gebiete des Handels, von dem nach Meisner etwa fünf Achtel der Gesamtbevölkerung Breslaus lebten. Breslaus Großhandel hatte zwar im Laufe des 18. Jahrhunderts durch die politischen Ereignisse große Einbußen erlitten und war vor allem beim Verkehr mit den habsburgischen Staaten stark eingeschränkt worden, nahm jedoch bei dem Verkehr mit dem Osten und Südosten unter allen großen Handelsplätzen die erste Stelle ein und verfügte über Verbindungen und Möglichkeiten, wie sie kaum einem anderen Platze zu Gebote standen. Nach Polen und weiter nach Rußland und darüber hinaus gingen Tuche aus Schlessien und den anderen östlichen Provinzen Preußens, gingen andere Erzeugnisse des schlesischen Gewerbesleißes, wie Leinen-, Baumwoll-, Strumpf-, Lederwaren und vieles andere. Breslau war auch in Kolonialwaren, Farbhölzern und Heringen für weite Gebiete des Ostens der Haupthandelsplatz. Über Moskau vollzog sich ein großer Verkehr mit Tuchen nach Kiachta, dem ostsibirischen Vermittlungsplatz nach Ostasien. Der Name Breslaus hatte im ganzen Osten einen guten Klang. Gewerbliche Waren, die aus Deutschland kamen, wurden vor dem Weltkriege nach eigenen Beobachtungen selbst im nördlichen Rußland vielfach noch als Breslauer Waren bezeichnet,



und die Nachkommen der in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts aus Deutschland nach Rußland ausgewanderten Gewerbetreibenden bezeichneten sich gerne als Breslauer. Als Einfuhrartikel kamen Talg, Wachs, Pelzwerk, Fuchsen, Wolle, Pottasche, Holz und andere gewerbliche Rohstoffe, zum Teil auch Getreide, schließlich Vieh in Betracht. Die habsburgischen Staaten hatten im Beginn des 19. Jahrhunderts das bis dahin gegenüber Schlesiens verfolgte Absperkungssystem gemildert. Meisner berichtet, daß der Verkehr mit Triest für Breslau völlig in den Vordergrund getreten sei. Als Triest vorübergehend von Österreich losgetrennt wurde, trat Brody, das 1779 zum Freihandelsplatz erklärt worden war, an seine Stelle und wurde zum Mittelpunkt des Handelsverkehrs nicht nur mit dem Südosten Europas, sondern auch mit weiteren Gebieten. Wendt führt in seinem Werk „Schlesien und der Orient“ aus, daß Brody z. B. Kolonialwaren und Baumwolle nach Breslau einfuhrte und den Absatz von schlesischen Erzeugnissen, z. B. von Tuch und Zink, vermittelte. Brody blieb Jahrzehnte hindurch für Schlesiens ein wichtiger Vermittlungsplatz beim Verkehr mit den Donaufürstentümern, der Türkei und Persien; der bedeutende Tuchabsatz nach Persien vollzog sich vor allem über Brodyer Händler. Außer durch Galizien ging der Weg nach dem Südosten auch durch Ungarn. Die Beziehungen zu Triest wurden nach dem Wiener Frieden von Breslau wieder gepflegt, wenn Triest auch immer mehr als Wettbewerber des Breslauer Handels auftrat. Zum großen Teil wurden die Waren von Breslauer Kaufleuten direkt nach dem Ausland, zum Teil im Wege des eigenen, zum Teil des Kommissionshandels abgesetzt und von fremden Plätzen, wie Moskau, Brody und Triest, weiter vertrieben. Vielfach kamen auch ausländische Kaufleute nach Breslau, um ihren Bedarf zu decken und zugleich die Erzeugnisse ihres Landes zu verwerten.

Breslau war vor allem unbestritten der wirtschaftliche Mittelpunkt der Provinz und beherrschte diese in kaufmännischer Hinsicht allein schon durch den Umstand, daß es der einzige Wechselplatz für Schlesiens und die angrenzenden Landesteile war. Alle Fäden des schlesischen Handels flossen hier zusammen, und der Breslauer Handel verhielt sich nach einem Aussatz in den schlesischen Provinzialblättern von 1805 zu dem gesamt-schlesischen wie 8:11. Nur der Leinwandhandel des Gebirges, woran jedoch gleichfalls viele Breslauer Häuser regen Anteil hatten, spielte neben Breslau in den Handelsbeziehungen Schlesiens eine bedeutendere Rolle. Von dem Passivhandel sei bloß das,

was die an der Oder gelegenen Handelsstädte Ologau, Liegnitz usw. „von dem Ausland kommittieren“, auszunehmen. Alles übrige befindet sich fast ausschließlich in den Händen des Breslauer Handels, vorzüglich der Transithandel und der Wechselverkehr. Über den Breslauer Wechselhandel führt Meisner aus, daß er sich nicht auf die Einziehung und Abermächung der aus dem Warenhandel entspringenden Forderungen beschränke, sondern auch den ganzen schlesiſchen, sowie den größten Teil des südpreußischen Handels umfasse. Der Gewinn aus dem Wechselhandel wurde für Breslau auf 600 Tausend Thaler jährlich geschätzt. Hinzu kam die Tätigkeit der Breslauer Bankgeschäfte, die meist auch im Warenhandel arbeiteten, in der Bevorschussung des Provinzhandels und der Provinzfabriken, schließlich in der Vermittlung des Absatzes. Dem Breslauer Handel hatten sich infolge der wirtschaftlichen Entwicklung Schlesiens manche neue Gebiete eröffnet. So hatte sich der Handel in Farbstoffen, wie Krapp und Röte, sehr entwickelt; an Röte wurden im Anfang des 19. Jahrhunderts nach Breslau durchschnittlich für  $\frac{1}{2}$  Millionen Thaler zugeführt, die nach allen Teilen des Ostens, nach Holland, England und anderen Ländern ausgeführt wurden. Vor allem gelangte der Breslauer Wollhandel zur Blüte und machte Breslau zu einem der ersten Wollhandelsplätze. Der Verkauf wird z. B. im Durchschnitt der Jahre 1813–20 auf 20 Tausend Zentner im Wert von mehr als  $1\frac{1}{2}$  Millionen Thaler angegeben. Hinzu trat der Handel mit Eisen und Zink, ferner mit Getreide und Holz.

Meisner führt für 1806 aus, daß zwei Drittel der Geschäfte in Breslau in den letzten Jahrzehnten entstanden seien, und daß man daraus nicht auf eine bedeutende Zunahme des Handels schließen könne. Er gibt die Zahl der Breslauer Firmen, die am Großhandel beteiligt seien, auf 330 an, wovon, wenn man den Merkantilistischen Wegweiser von Sinapius vom Jahre 1802 mit heranzieht, je der dritte Teil dem Handel mit Spezereiwaren und dem mit Tuch, Leinwand und anderen Geweben angehörten, während ein Drittel auf andere Handelszweige entfiel. Es konnten mithin nur etwa 100 Handelshäuser auf eine längere Tätigkeit zurückblicken. In den Zahlen sind nicht enthalten: die sogenannten Reichkrämer, zusammen 49, die ihre Ware von den Kaufleuten beziehen mußten, die sogenannten Partkrämer, zusammen 100, die eine zum Verkauf zugelassene Bude besitzen mußten und die bei Breslauer Kaufleuten bezogenen Waren nur im Einzelnen verkaufen durften, schließlich die Leinwandreißer (15), Heringer (40),

Sälzer (13), Krambäudler, Gräupner (40), Fisch- und Aalhändler, Wildprethändler, Venditores (40), Holzhändler, Zwirnhändler, Holzwerker, Habermesser, Obst- und Gemüsehändler und Ölhändler. Juden waren zum Einzelhandel und im allgemeinen auch zum Großhandel nicht zugelassen. Nach Zimmermann, Beiträge zur Beschreibung von Schlessien, betrug in Breslau 1790 die Zahl der jüdischen Wechsel- und Großhändler 27; weitere 150 handelten mit Gold-, Silber- und Fabrikwaren, mit alten Kleidern und Pferden oder betrieben Makler- und Kommissionsgeschäfte; eine starke Vermehrung trat, wie später darzustellen sein wird, nach 1812 in Folge der neuen Judengesetze ein.

Meisner gibt für 1806 den Gesamtumsatz des Breslauer Handels, ohne Handelsgewinn, auf rund 33 Millionen Thaler an; am Einfuhrhandel mit 16,380 Millionen Thaler waren beteiligt der Einfuhrhandel aus fremden Staaten mit 3,660, aus anderen preussischen Provinzen mit 2,08 und aus der Provinz mit annähernd 6 Millionen Thalern, wozu 4,580 Millionen Thaler an Einkäufen in Breslau selbst hinzukamen; am Ausfuhrhandel im Werte von 16,600 Millionen Thalern waren beteiligt der nach fremden Staaten mit 3,812, nach anderen Provinzen mit 2,363, nach der Provinz mit 5,480 Millionen Thaler, wozu 4,950 Millionen Thaler Verkäufe am Platz hinzukamen. Es zeigt sich aus diesen Zahlen, die allerdings nur für das durch die kriegerischen Ereignisse beeinflusste Jahr 1806 vorliegen, eine starke Umschichtung von dem Fernhandel auf den Provinzhandel.

Johann Wolfgang Moriz-Eichborn, der Inhaber des größten und angesehensten Breslauer Handelshauses in jenen Zeiten, gab nach dem Werke von Kurt von Eichborn, „Das Soll und Haben von Eichborn und Co. in 200 Jahren“ für 1807 folgendes Bild von dem Breslauer Großhandel:

Wollhandel.

Der Haupthandel Schlesiens entspringt aus seinen Manufakturen und Produkten. Das sind

- a) Tücher in ordinärer, mittlerer und weniger feiner Qualität,
- b) Leinwand von der niedrigsten bis zur feinsten Gattung, letztere aber weit unbeträchtlicher als erstere,
- c) Färber-Röste, Eisen und dergl.

Die meisten Leinen versenden wir für unsere Rechnung und auf unser Risiko ins Ausland, z. B. nach Bremen, Hamburg, Holland, Spanien, Portugal, Amerika, selten auch nach England; wir halten auf diesen Märkten oft jahrelang Lager und müssen dann immer noch auf Termine verkaufen, ja sehr oft gewärtigen, das Kapital zu verlieren.

Die Tücher verkaufen wir auf 12 Monate Zeit an die Reußen und sind nicht selten eben dieser Gefahr ausgesetzt; gewöhnlich vergehen statt 12, 15, 18, auch 24 Monate, bevor wir unsere Zahlung erhalten.

Unsere Produkte werden theils im Lande selbst und theils ins Ausland verführt. Die Versendungen nach dem Auslande geschehen auf Bestellung des Kommittenten.

#### Commissionshandel

sindet mit Leinwand statt; der Spanier, Portugiese, der Engländer, andere Nationen mehr kommittieren den Einkauf benötigter Leinen, geben aber mehreren Theils erst dann Rembours, wenn die Ware versandt werden kann, oder gar oft erst, wenn sie in Hamburg angekommen und in Händen des Expeditours ist; bei solchen Aufträgen ist der Schlesier verbunden, die Gelder zum rohen Einkauf zu furnieren und, bis die Leinen gebleicht und fertig sind, 6 und 8 Monate lang in Vorschuß zu bleiben. Dies bringt uns sehr oft in die unangenehme Lage eines großen Geldmangels zum Handelsverkehr; man spannt dazu die Kräfte des Breslauer sogenannten Bankiers an, der nun aber, da sich das ganze Bankwesen in Breslau bloß auf die Handelsverhältnisse des Landes selbst beschränkt, nicht als Mann von bedeutender Kasse, sondern mehr als Kommissionär angesehen werden kann, der die etwa eingehenden Wechsel zu realisieren sucht, um den Fabrikhandel treibenden Kaufleuten Gelder herbeizuschaffen, weil die stets mit Hunger und Elend kämpfenden Tuchmacher und Leinenweber, wenn sie nicht untergehen sollen, in ununterbrochener Tätigkeit erhalten werden müssen.

#### Der Passivhandel Schlesiens

besteht, bei dem Verbot aller fremden Wollen- und Seidenwaren und fast aller fremden Fabrikate, wie sie heißen, beinahe lediglich

in Kolonialwaren und Produkten der westindischen Inseln, Farbhölzern und Farbstoffen, sowie Apothekerwaren, die nach Umständen aus Dänemark, Holland, Spanien, Portugal, aus den deutschen Häfen und aus England und Amerika selbst bezogen werden,

in italienischen Früchten und Erzeugnissen,

in Eincailleries bloß diejenigen Gegenstände, die wir nicht selbst im Lande fabricieren und unumgänglich zum Behuf mehrerer Handwerksbetriebe haben müssen.

Diese Waren sämtlich müssen wir den Spaniern, Portugiesen, Holländern, Dänen, Italienern etc. bezahlen, indem sie solche absenden, also mehrere Monate vorher, ehe wir in den Besitz gelangen. Daher teiſt es sich auch, daß wir den fremden Nationen, mithin auch den Engländern, nichts oder nur wenig schuldig sind, im Gegenteil an andere fremde Länder und so auch an England stets große Forderungen für unsere daselbst zu Verkauf lagernden Waren haben.

Die 2½ Jahrzehnte von 1790—1815 standen für den Breslauer Handel im Zeichen der kriegerischen Erschütterungen. Politische und kriegerische Ereignisse, die Kapereien durch Frankreich und England, die die Ausfuhr über See mit großen Verlusten bedrohten, der Druck der Kontributionen nach dem unglücklichen Kriege von 1806—07, die Eingriffe in die Handelstätigkeit durch Anordnungen des Feindes und der eigenen Regierung, der Wechsel der Konjunkturen gestalteten die

Tätigkeit des Breslauer Handels außerordentlich unruhig und unterworfen sie ständigem Wechsel. Der Geldmangel und die Ausjaugung des Handels führten zur Erschöpfung und schränkten die Handelsmöglichkeiten ein. In dem Handelsbericht der Kaufmannsältesten vom 6. 5. 1811 heißt es, daß die Handlung in einem krampfhaften Zustande verbliebe und sich mit Ausnahme unbedeutender Gegenstände auf den inneren Konsum beschränke. Auf einen völligen Stillstand folgten aber auch Zeiten lebhafter Tätigkeit, und die Kriegereignisse selbst regten mitunter den Handel an. Nach den Klagen, die schon Meisner, später mit Schärfe Eichborn erhob, war in manchen Kreisen der Kaufmannschaft der Geist der kaufmännischen Ehrbarkeit in Gefahr, durch Leichtsinn und Unmoralität verdrängt zu werden. Eichborn schrieb am 10. 11. 1810 an Hardenberg: „Der französische Krieg hat nicht nur einen sehr bösen Einfluß auf unsere pekuniären Verhältnisse gehabt; noch mehr verbreitete er sich auf die Lebensweise der Menschen. Ein Teil hat momentane Vorteile daraus gezogen und sich darauf groß und leichtsinnig angetan, der größte Teil aber lernte bei der Verminderung des Seinigen nur um so leichter zu verschwenden und Sitten und Gebräuche anzunehmen, die sich durch unseren Erwerb nicht auf die Dauer ausführen lassen. Dadurch wurde ein großer Teil unserer Bürger inkontribuabel, und so verarmen derer täglich mehr.“

Trotz aller Einbußen und Verluste, die z. B. für den Breslauer Handel infolge der Kontinentalsperre allein im Jahre 1810 bei der Nachverzollung 170 Tausend Thaler betrugten, und trotz aller Lasten des Krieges wurde die Stellung des Breslauer Handels als verhältnismäßig fest angesehen. Das geht aus den Vorgängen über die Anleihe vom Jahre 1808 hervor, die der Befreiung des Odergebietes von der fremden Besatzung dienen sollte. Von insgesamt 150 Millionen Goldfrancs sollte die Breslauer Kaufmannschaft 18 Millionen in Form von Promessen aufbringen, während von Berlin 15, von Königsberg 12, von Stettin, Elbing und Memel je 2 Millionen verlangt wurden. Kurt von Eichborn gibt in dem erwähnten Werk eine fast dramatisch anmutende Darstellung aller dieser Vorgänge und der Dienste, die damals die Breslauer Kaufmannschaft dem Vaterlande geleistet hat.

Schlesien hatte in den den Freiheitskriegen vorausgegangenen 2 Jahrzehnten schwerer gelitten, als z. B. die westlichen Provinzen, und auch in den Freiheitskriegen größere Opfer darzubringen. Es wurde nach dem Friedensschluß durch die Opfer, die die Zollgesetzgebung vom Osten verlangte, um so schwerer getroffen, als es wie kein

anderes Gebiet auf die Ausfuhr eingestellt gewesen war, jetzt aber für die abgesperrten ausländischen Märkte sobald keinen Ersatz finden konnte. Die Verschließung des englischen Marktes gegen schlesisches Leinen, das Streben Englands, der schlesischen Ware auf den verschiedensten anderen Märkten, z. B. auf der Pyrenäenhalbinsel und in Mittel- und Südamerika, den Weg abzuriegeln, nicht zuletzt auch die Unlauterkeit, mit der Engländer gute schlesische Ware durch Anbringung schlesischer Fabrikmarken auf geringwertigen englischen Erzeugnissen außer Wettbewerb zu setzen trachteten, trafen die schlesische Leinenindustrie in ihrem Lebensnerv und waren die wichtigste Ursache für den Verfall der schlesischen Leinenindustrie. Für die Tuchindustrie war der schwerste Schlag die 1823 erfolgte Abschließung des polnischen und russischen, somit auch des ostasiatischen Marktes, die in dem nächsten Aufsatz behandelt werden wird. Mit einem Schlage war damals das in Schlesien und im ganzen Osten sehr verbreitete, in den alten Formen betriebene Tuchmachergewerbe dem Verfall preisgegeben. Die früheren Tuchmacherstädte verödeten. Die Kreisstadt Schönlanke im Nehebezirk hatte im Jahre 1805 bei einer Bevölkerung von 3500 Einwohnern 176 Tuchmacherbetriebe mit mehr als 1200 Beschäftigten und Angehörigen aufgewiesen, das war mehr als ein Drittel der Gesamtbevölkerung. Eichborn führte in einer Aktennotiz der Kaufmannschaft vom 14. 5. 1830 aus, daß das Tuchermachergewerbe und alles, was damit zusammenhängt, in Breslau, noch mehr aber in den kleineren Tuchmacherstädten, wie Festsberg, Wartenberg, Zduny, Ohlau, Brieg, Steinau, Raudten, Köben und vielen anderen zu einem furchtbaren Elend herabgesunken sei. Die traurigste Folge aber war es, daß jetzt ungezählte Gewerbetreibende aus Ostdeutschland über die Grenzen nach Osten gingen und vor allem Lodsch zu dem großen Textilplatz machten. Auch der Tuchabsatz nach der Levante, der zeitweise, besonders unmittelbar nach den Freiheitskriegen, einen großen Aufschwung genommen hatte, stieß auf Schwierigkeiten, da er trotz gleich guter Beschaffenheit gegenüber den aus den Mittelmeerländern, besonders aus Frankreich kommenden Waren, nachdem diese die Seeschiffahrt wieder ungefähr benutzen konnten, mit weit größeren Frachtkosten zu rechnen hatte. Nur in einigen wenigen Orten, wie Trebnitz, Görlitz, Goldberg, Grünberg und Liegnitz konnte sich auf der Grundlage des Großbetriebes eine neue Tuchmacherei entwickeln. Für den Breslauer Handel, der für das Gedeihen der Stadt bestimmend war, bedeutete die Verschließung der östlichen Märkte zum großen Teil den

Verlust der Existenz. Ein gewisser Ersatz wurde von dem schlesischen Handel durch die Entwicklung des Handels mit Krakau geschaffen, der jedoch im Jahre 1847 Breslau endgültig wieder verloren ging, wie in dem nächsten Aufsatz darzustellen sein wird.

Hinzu kam schließlich, daß die schlesische Gewerbetätigkeit, die ohnehin lange Zeit in der alten Weise weiterbetrieben war, hinter anderen Gebieten Deutschlands und im Auslande technisch und organisatorisch ins Hintertreffen geraten war. Die letzte Ursache dafür lag in der Kontinentalsperre, die in Schlessien zwar z. B. der Rattendruckerei zugute gekommen war, in den wichtigsten Zweigen jedoch Schlessien mit der Erschöpfung seiner wirtschaftlichen Kräfte daran gehindert hatte, in gleicher Weise, wie es z. B. England, aber auch manchen Gebieten in West- und Mitteldeutschland möglich gewesen war, die eigene Erzeugung zu vervollkommen. Staatsrat Kunth, bis 1815 Leiter der Gewerbeverwaltung der preußischen Staatsregierung, dann infolge eines Konfliktes mit dem Minister Graf Bülow aus dieser Stellung ausgeschieden und zum Generalhandelskommissar berufen, der bei allen Beratungen über einschlägige wichtige Fragen hinzugezogen werden sollte, gab in seinen Berichten vom Jahre 1818 ein anschauliches Bild von der gewerblichen Lage Schlessiens. Die düstere Darstellung wird nur dadurch gemildert, daß Kunth auch aus anderen Gebieten Preußens nicht viel Günstigeres zu berichten wußte. Wie Kunth ausführt, sei in Schlessien das Fabrikwesen dem Umfange nach von größter Bedeutung. Um so mehr sei es zu bedauern, daß im Verhältnis zu dem Umfange der Erzeugung die Fabriken fehlten und im ganzen auch der Fabrikgeist. Es komme bei der Entwicklung des Wettbewerbs darauf an, innere Güte, Mannigfaltigkeit und äußere Schönheit der Erzeugnisse mit einem möglichst wohlfeilen Preis zu verbinden. In Schlessien habe man jedoch von jeher besonders bei der Leinwand, zum Teil auch bei der Tuchfabrikation nur nach Wohlfeilheit getrachtet und den Absatz durch niedrigste Preise erzwingen wollen. Der Hauptgrund dafür liege darin, daß es nur auf der einen Seite handwerksmäßige Arbeiter, auf der anderen Händler gebe, die sich Kaufleute nannten, unter welchen aber die meisten nur eine geringe Bildung hätten, ausgenommen die Söhne einiger größerer Häuser und einige Fremde, die sich in Schlessien niedergelassen hätten. Von allem fehle es an Verlegern von allgemeiner Bildung, von gründlichen Fabrikkenntnissen, von Vermögen, welche die besten technischen Hilfsmittel auffuchten und in Anwendung brächten und den Arbeitern

die Richtung gäben. Solche würden in Schlessien bei den sehr günstigen Vorbedingungen, bei der Anstelligkeit, dem Fleiß und der Genügsamkeit der Arbeiter auf lange Zeit jede Konkurrenz überwinden. Es fehle an tüchtigen Hilfsarbeitern für Mechanik und Chemie und gänzlich an Anstalten, um Verleger oder Hilfsarbeiter für die Zukunft zu bilden: Günstiger lägen die Verhältnisse hinsichtlich des Verlagsgeschäftes bei der Seiden- und Baumwollfabrikation. Stünden diese Zweige unter kundigeren Verlegern, wie z. B. Milde in Breslau, so sei keine Frage; daß Schlessien jede Konkurrenz überwinden würde. Das Hauptziel sei daher Verbreitung und Vertiefung der Bildung. Unterricht in den mathematischen und den Naturwissenschaften durch die Schulen, praktisch durch Anschauung der Besten im Lande selbst und im Auslande; Sorge für die besten Hilfsarbeiter, für brauchbare Handelsagenten; tätige Beförderung gemeinnütziger Unternehmen, wie der Leinwandhandelskompanie, Auszeichnung der Würdigsten, überhaupt Erhöhung des geistigen Lebens seien die Hauptmittel für einen wirtschaftlichen Aufschwung. Einige ganz tüchtige Leinwandhändler aus Irland, einige für Kattun aus dem Erzgebirge, für Tuch aus Fachen, für Leder aus Malmedy würden in Schlessien nicht nur selbst gute Geschäfte machen; sondern auch durch ihr Beispiel sehr nützen. Was vor 600 Jahren unter den piastischen Fürsten, vor mehr als 300 Jahren unter den böhmischen Oberherren geschehen sei, um die industrielle Kultur Schlessiens zu gründen, alles dies sei jetzt, nachdem es jahrhundertlang unbeachtet geblieben sei, dringend nötig, um sie zu erhalten.

In dem Neuaufbau von Handel und Industrie lag somit der Wirtschaft Breslaus eine große, schwierige Aufgabe ob. Zwar ließ es die Staatsregierung nicht an Anregungen fehlen, die vor allem von Kunth und Beuth ausgingen; sie half auch gelegentlich durch die Hergabe von Maschinen und die Bereitstellung von Gebäuden, über die sie vor allem infolge der Säkularisation verfügen konnte, aus; sie war auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens bestrebt, Schlessien in enge Verbindung mit den anderen Teilen des Staatsgebietes zu bringen. In der Hauptsache war die Handels- und Gewerbetätigkeit jedoch auf sich allein gestellt, um so mehr, als die von der Staatsregierung geschaffenen technischen Bildungsgelegenheiten vor allem in der Landeshauptstadt errichtet wurden und auf die Provinz nur allmählich einwirken konnten. Die Beschaffung des Kapitals war eine der schwierigsten Fragen; in den Dienst ihrer Lösung stellte sich seit den dreißiger Jahren vor allem die Seehandlung.



## 2. Die treibenden Kräfte.

Es fehlte in Breslau nicht an weitblickenden Männern, die ihre Kräfte der gemeinnützigen Aufgabe widmeten. Männer aus der Kaufmannschaft, wie Oelsner, der jüngere Milde und Hofmann, deren Wirken später zu würdigen sein wird, traten in Wort und Schrift für die technische und allgemeine Bildung des gewerblichen und kaufmännischen Nachwuchses ein; sie gaben den Gewerbetreibenden stärkste Anregungen und suchten in ihren industriellen Unternehmen ein Vorbild aufzustellen. An den verschiedensten Stellen zeigte sich, getragen von Gemeingeist, das Streben nach Förderung der technischen Bildung und Verbreitung des Maschinenwesens. Es war natürlich, daß auch das im ersten Aufsatze geschilderte Wirken der Bergbauverwaltung manche Anregungen gab. Im Jahre 1828 wurde der Breslauer Gewerbeverein gegründet, der sich die Aufgabe der Ausbreitung und Vertiefung der gewerblichen Bildung stellte und zu diesem Zwecke auch regelmäßige Ausstellungen veranstaltete. Die Ausbildung des kaufmännischen Nachwuchses wurde im Einvernehmen mit der Kaufmannschaft von dem Handlungsgehilfenverein von 1774 betreut. Für den gewerblichen Nachwuchs wurden von den zwanziger Jahren ab Sonntagschulen errichtet, um die sich zunächst der Hauptlehrer Stütze verdient machte. Die 1801 errichtete Königl. Kunst-, Bau- und Handwerkererschule suchte dem Nachwuchs allgemeine Kenntnisse zu vermitteln.

Wie feste Wurzeln diese Gedanken geschlagen hatten, geht aus einer von Matschoß abgedruckten Äußerung des Ministers für Handel und Gewerbe über die Beschlüsse des schlesischen Provinziallandtages vom 5. 1. 1833 zu der Frage des gewerblichen Bildungswesens hervor. Diese offenbar von Oelsner veranlaßten Beschlüsse gingen von dem Gedanken aus, daß man die Jugend alles lehre, nur nicht das, was sie für den künftigen Broterwerb gebrauche. Entgegen der Stellungnahme des Oberpräsidenten und des Kultusministers billigte die Äußerung des Handelsministers (gez. i. V. Kunth) vollkommen die genannten Beschlüsse und führte u. a. folgendes aus:

„Der Gewerbetreibende kann verlangen, daß ihm die Gelegenheit gegeben wird, sich durch öffentlichen Unterricht die erforderlichen Kenntnisse zu erwerben. In Schlessen fehlt es aber daran, wie anders wo, und es ist unglaublich, auf welcher niedriger Stufe die Bauhandwerker, die Mühlenbauer, kurz alle technischen Gewerbe dort stehen. Es ist erforderlich, daß die Provinz Schlessen es einseht, daß es zu nichts führt, um die verlorenen Fleischtöpfe Agyptens, nämlich den Leinenabsatz nach Spanien und den Tuchhandel nach Riachta, zu jammern. Der geregelte

Abfab nach diesen Märkten, eine Fabrikation, die nach dem Willen der Käufer Jahrhunderte hindurch keine Veränderung erlitt, war, wer kann es leugnen, bequem und einträglich, hatte aber eine chinesische und spanische Stagnation über die Fabrikation in Schlessien verbreitet, und es ist erfreulich, daß sie zu der Einsicht gelangt, man müsse, um die fremde Konkurrenz auf fremden Märkten zu schlagen, sich die Bildung aneignen, um es zu können. So möchte der Glaube der arbeitenden Klasse gerechtfertigt sein, daß einige Tausend geschickter Bauhandwerker, Mechaniker, Färber und Bleicher zum Wohlstand der Provinz mehr beitragen, als ebenso viele Philologen.“

Der Bericht würdigt weiter die in Schlessien an vielen Orten meist aus reiner Liebe zur Sache begründeten Fachschuleinrichtungen, z. B. in Glogau, Gleiwitz, Neisse, Hirschberg, Bunzlau, Jauer, Warmbrunn, Lauban, Sagan, Landeshut, Oppeln und Breslau; in Breslau sei die Errichtung einer Baugewerbeschule in Aussicht genommen. „Ein Blick auf die Provinz Schlessien lehrt, daß die Mehrheit der jetzigen Stützen seiner Gewerbsamkeit nicht durch Glücksfälle, sondern durch Einsicht und Tätigkeit das wurden, was sie sind, und sich Kapitalien erwarben, während die alten Häuser sie verloren.“

Solche Vorgänge allein vermögen jedoch kein abgeschlossenes Bild von den damals in Breslau verfolgten Bestrebungen zu geben. Es ist notwendig, einen Überblick über die in jener Zeit treibenden Kräfte der Wirtschaft Breslaus zu gewinnen. Es kann sich hier nur um einen Versuch handeln; das Schrifttum ist lückenhaft, und die Beschaffung der Unterlagen stößt auf mancherlei Schwierigkeiten. Es war damals ein Wendepunkt, und es wäre daher eine dankenswerte Aufgabe, wenn die damaligen einschlägigen Verhältnisse Breslaus planmäßig erforscht würden. Die folgende Darstellung stützt sich außer auf das mir zugängliche Schrifttum, aus dem mehrere Veröffentlichungen von Dr. Groba besonders hervorzuheben sind, und die von mir in Jahrzehnten zusammengebrachte Materialsammlung auf die Akten der Kaufmannschaft und der Handelskammer, auf die verschiedensten Akten im Breslauer Staatsarchiv und im Geheimen Staatsarchiv Berlin-Dahlem, sowie auf persönliche Erkundigungen. Vor allem muß ich den Nachkommen des Staatsministers Milde, Frau Professor Tiede geb. Pinder und Oberstleutnant a. D. W. Richter für ihre Mitteilungen danken.

Die Kaufmännischen Firmen waren damals in der seit Jahrhunderten bestehenden Kaufmännischen Korporation zusammengeschlossen. Die Zugehörigkeit zu ihr war bis zur Einführung der Gewerbefreiheit die Voraussetzung für die Ausübung des Kaufmannsberufes gewesen,



**Abb. 10. Johann Wolfgang Moriz-Eichborn**  
Nach einem Ölgemälde



**Abb. 11. Theodor Molinari**  
Nach einem Ölgemälde



verlor jedoch alsdann ihre frühere Bedeutung. Es blieben von jetzt ab viele Kaufleute der kaufmännischen Korporation fern, um die Mitte des 19. Jahrhunderts ungefähr drei Fünftel. Jüdische Handeltreibende waren von der Mitgliedschaft ausgeschlossen; ihre Zahl war, wie später näher auszuführen sein wird, in starker Zunahme begriffen, und der Einfluß der jüdischen Kaufmannschaft drängte sich nach Ablauf einiger Jahrzehnte stark vor. Mit der Errichtung der Handelskammer im Jahre 1849 verzichtete die Korporation auf die öffentliche Vertretung der Belange der Kaufmannschaft und überließ sie der Handelskammer. Für die Zeit bis dahin gibt somit die Führung und Zusammensetzung der Kaufmannschaft ein Bild von den in ihr wirkenden Männern und Kräften. In späterer Zeit vermag die Zusammensetzung der Handelskammer — bis auf ihre leitenden Männer — kein gleich abgeschlossenes Bild zu geben, da sie aus allgemeinen Wahlen nach dem gleichen Wahlrecht hervorging, mithin den Kreisen, die sich besonders darum bemühten, die Möglichkeit gab, sich in den Vordergrund zu stellen, während manche hervorragenden Männer abseits blieben. Ein Wandel darin ist erst mit der neuen Wahlordnung der Kammer am Schlusse des Weltkrieges eingetreten; von jetzt ab wurden die Wahlen von den einzelnen Berufsgruppen vorgenommen, und es wurde auf diesem Wege die Beeinflussung durch bestimmte Gruppen weitgehend ausgeschaltet.

Die Korporation wurde von 3 Kaufmannsältesten geleitet; diese scharten einen Kreis von Kaufleuten um sich, die regelmäßig zu den Arbeiten herangezogen wurden. Im Jahre 1833 wurde diese Einrichtung durch die Bildung eines kaufmännischen Komitees festgelegt. Man kann die Kaufmannsältesten und die Mitglieder des kaufmännischen Komitees als die führenden Männer ansehen.

Kaufmannsälteste waren in den Jahrzehnten nach den Freiheitskriegen die königlichen Kommerzien- und Konferenzräte Moriz Eichborn, Lösch, Krafer, Landeck, Schiller, von Wallenberg-Pachaly, Pöhlmann, Molinari, Loebbecke. Dem Komitee gehörten u. a. an: Böhm, Callinich, Ertel, Friesner, Froboß, Hoffmann, Meyer, Milde, Oelsner, Ruffer, Schröder, Selbsherr, Tietze, Weigl. Von sonstigen Männern aus der christlichen Kaufmannschaft erscheinen in den Vorgängen öfter folgende Namen: Kopisch, Eracau, Neustädter, Grund, Korn, Liebich, Schreiber, weiter Hofmann, Ohle und Georg von Giesches Erben. Aus der Provinz seien als eng mit Breslau in Verbindung stehend nur Kramsta, der in den Vorgängen gelegentlich als „moderner Fugger“ bezeichnet wird, und vor allem Websky genannt.

Von manchen dieser Männer ist nur der Name, nichts aber über ihre Wirken überliefert. Manche Namen sind auch bald verschwunden, so die sehr angesehenen Namen Ertel, Friesner, Frobösch, Landeck und Pöhlmann. Aber auch über das Wirken von Männern wie Crafer, dessen Name in der Urkunde der Ernennung zum Kommerzienrat vom 3. 7. 1800 von Kracker geschrieben wird, und von Lösch, dessen Firma bald nach dem Tode des Geheimen Kommerzienrats von Lösch im Jahre 1842 einging, hat sich nichts Näheres ermitteln lassen.

Aus dem Kreise der genannten Männer seien einige wenige gewürdigt. Klar vor unseren Augen steht das Bild von Johann Wolfgang Moriz Eichborn, geb. 1762, gest. 1837, der in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts persönlich und geschäftlich der Führer der Kaufmannschaft war. (Abb. 10.) Kurt von Eichborn hat in seinem Werke „Das Soll und Haben von Eichborn & Co. in 200 Jahren“ ein lebensvolles Bild von seinem Vorfahren gezeichnet, dem warmherzigen Patrioten, der mit seinem Kaufmannsstolz das altpreußische Pflichtgefühl vereinigte, der bei der Kaufmannschaft wie bei den Behörden in größtem Ansehen stand und sich um die Stadt Breslau bleibende Verdienste erworben hat. Seine Stellung in der Wirtschaft geht aus einer gelegentlichen Bemerkung in einem Schreiben an die Regierung hervor: „Möchte doch die königliche Regierung wissen, daß, wenn ich meinen Kredit zurückziehe, die schlesischen Märkte alteriert werden müssen.“ Für seine Einstellung gegenüber den großen Fragen des Volkes ist folgende Äußerung kennzeichnend: „Wir können nur groß sein durch ein Zusammenhalten und durch einen Gemeingeist und durch gegenseitige Achtung, und wenn diese Bande geknüpft werden können, wenn eine solche Näherung und ein solches Eingreifen bewirkt werden können, dann sind auch die schwierigsten Dinge möglich.“ Für sein Verhalten in kaufmännischen Dingen waren Tatkraft und Vorsicht bezeichnend. Er lehnte den Geist, der einen Teil der Kaufmannschaft in den Zeiten der Unruhen ergriffen hatte, ebenso ab, wie die Gewerbefreiheit und das Eindringen des jüdischen Elementes in den Handel. Er gab die anfänglichen Versuche, den Leinen- und Tuchabsatz zu fördern, auf, nahm, wie Loebbecke und Ruffer, an dem Wollhandel großen Anteil, wandte sich im übrigen dem reinen Bankgeschäft zu. Das Haus wurde nach seinem Tode von dem Sohne Theodor Eichborn in den gleichen Bahnen weitergeführt. Hervorzuheben sind die Beteiligung an der Entwicklung des Eisenbahnwesens, der Gründung der schlesischen Feuerversicherung und des Realkredit-

wesens; Th. Eichborn strebte 1847 die Errichtung einer Privatbank mit der Befugnis der Notenausgabe an. Von industriellen Gründungen hat das Haus sich ferngehalten, wie es auch im Jahre 1830 von der Beteiligung an der Maschinenbauanstalt Breslau zurücktrat. Es hat aber z. B. bei der Errichtung der Breslauer Kammgarnspinnerei mitgewirkt und inländische Unternehmungen, wie die Flachsspinnerei Alberti in Waldenburg, die Leinwandfirma Kramsta in Freiburg und den Eisenindustriellen Hegensteydt, der sich 1852 in Gleiwitz niederließ, gefördert.

Neben Eichborn war nach dem Tode Oelsners der angesehenste Kaufmann in Breslau in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts J. S. Schiller, der, einem ungarischen Adelsgeschlecht entstammend, als junger Mensch nach Breslau gekommen war und durch seine Ehe mit der Tochter des angesehenen Breslauer Kolonialwarengroßhändlers Brecher Mitglied der Kaufmannschaft geworden war. Er hat sich nach einem Ausspruch des Ministers Graf Bülow insbesondere bei dem Empfange einer Breslauer Abordnung durch Napoleon im Jahre 1813 als ein Mann erwiesen, der ungeschweht seinen uneigennütigen Patriotismus nicht nur durch das Wort, sondern auch durch die Tat an den Tag legte. Er stand in der ersten Reihe des Breslauer Handels; sein Name wird bei großen Unternehmungen, wie dem Bau der Eisenbahnen, der Breslauer Gasbeleuchtung und der Ullersdorfer Spinnerei genannt. Nach seinem Tode 1839 übernahm sein Sohn Joh. Chr. Schiller die Firma, die er jetzt Breslauer Bank- und Fabrikhaus nannte. Der Name verschwand aus der Breslauer Handelsgeschichte im Zusammenhang mit der Krakauer Frage 1847. Durch seine Ehe mit der Tochter seines Onkels Simeon Pachaly vereinigte K. A. Gott- hard v. Wallenberg-Pachaly die Tradition zweier alteingesessener, vor allem am Tuchhandel mit Rußland beteiligten Häuser Wallenberg und Pachaly. In den Kriegsjahren hielt er sich von dem Geschäfte zurück und wandte sich dem Grundbesitz zu; nach dem Kriege entfaltete er eine rege Tätigkeit als Bankherr und nahm an der Entwicklung der ober-schlesischen und der Gebirgsindustrie starken Anteil. Sein Sohn erwarb 1849 die Zuckerfabrik Schmolz. C. S. Kopsch, der Bruder des Dichters, am öffentlichen Leben vielseitig interessiert, gründete in den dreißiger Jahren eine Flachsspinnerei und Zinkhütten; er war an der Entwicklung des Eisenbahnwesens, besonders der Breslau—Freiburger Bahn, beteiligt, machte die Verbesserung der Oderschiffahrt zu seiner Hauptaufgabe und setzte u. a.

auch den Bau der Kornhalle in Breslau durch. Nach einer vertraulichen Äußerung Molinaris über ihn eilte er mit seinen Projekten oft der Zeit voraus, doch zeigte die Entwicklung, daß er die Dinge richtig vorausgesehen hatte. Gehr. Schreiber betrieben ein Bankgeschäft und standen lange Zeit in enger Verbindung mit der Bergwerksgesellschaft Georg von Giesches Erben, deren Geschäftsführung in den dreißiger und vierziger Jahren in ihren Händen lag.

Das Haus Wilh. Sottl. Korn, wenn man von Giesches Erben absieht, nach Eichborn das älteste noch bestehende Breslauer Handelshaus, erwarb sich im ganzen deutschen Buchhandel eine führende Stelle und pflegte nach dem wirtschaftlichen Bruch mit Polen durch den Druck polnischer Bücher diese Handelsbeziehungen. Korn erwarb Anfang der fünfziger Jahre die Papierfabrik Sacrau und gestaltete sie zu einem der führenden Unternehmen aus. Die Firma Bernh. J. Grund, gegründet 1738, also nach Eichborn und Korn das älteste noch bestehende Handelshaus, hatte sich im Kolonial- und Spezereiwarenhandel zu großer Bedeutung entwickelt. Nach dem Tode des Inhabers Bernh. W. Grund im Jahre 1813 vermochte es die Witwe durch ihr Pflichtgefühl und ihren Mut, das Haus durch die Schwierigkeiten der Zeiten auf sicherer Grundlage zu erhalten und ihrem Sohne F. W. Grund, geb. 1811, gest. 1882, die Möglichkeit zur weiteren Ausgestaltung zu schaffen. Das Handelsgeschäft wurde schon frühzeitig zu einer Medizinal- und technischen Drogenhandlung ausgestaltet.

Eine führende Stelle in dem Breslauer Handel erlangte von Beginn des Jahrhunderts ab die Firma Molinari. Die Familie Molinari gehörte zu den Italienern, die, wie außerdem Forni und Salice — im Kontor des Bankhauses Salice fand 1856 die erste Sitzung des Schlesiſchen Bankvereins statt — schon Generationen vorher nach Breslau gekommen waren, jedoch nach den im Breslauer Stadtarchiv befindlichen Aufzeichnungen von Leo Molinari lange als ausländische Firmen gegolten hatten; erst von Ende des 18. Jahrhunderts ab wurde sie zu den Breslauer Häusern gerechnet. Die durch Jakob Molinari zur Blüte gebrachte Firma nahm den größten Aufschwung unter der Leitung von Th. Molinari, geb. 1803, gest. 1867, 1849 bei der Gründung der Handelskammer zu ihrem 1. Präsidenten erwählt (Abb. 11), und seines Stiefbruders Leo Molinari, geb. 1825, gest. 1908. Theodor Molinari gilt als der Schöpfer des später zu schildernden, aus „Soll und Haben“ bekannten Verkehrs mit Krakau. Eine Be-



stätigung findet die Schilderung des Freytagschen Romans in den persönlichen Mitteilungen von Otto Pilet über seine Erlebnisse als Mitarbeiter dieses angesehenen Hauses im Jahre 1854, die er später in seinem „Rückblick auf mein Leben“ 1900 im Druck festgehalten hat. Die geführten Waren waren sehr mannigfaltig; für die Ausfuhr nach dem Südosten kamen außer Kolonial- und Spezereiwaren Landesprodukte, Farbwaren, Fett- und Fischwaren, Getränke, Tran und Saffran in Frage. Bezogen wurden Häute, Wolle, Haare, Rauchwaren, Talg und Pottasche. Auch in Getreide, Röhre und Sämereien, ferner in Zink wurde ein großes Geschäft gemacht. Die Beziehungen erstreckten sich über Böhmen, Mähren und Oesterreich-Schlesien hinaus nach Ungarn und Galizien bis nach Rußland und den Donau-Fürstentümern. Gustav Freytag sagt in einem Briefe an den Herzog von Koburg: „Ch. Molinari ist ein aufgeklärter Katholik, eine frische und enthusiastische Natur, treu wie Gold, gewohnt, zu disponieren und zu leiten, und durch die ganze Provinz als Ehrenmann bekannt.“ Ch. Molinari beteiligte sich ebenso wie später sein Bruder Leo an dem politischen Leben. Er nahm lebhaften Anteil an der Entwicklung des Verkehrswesens und suchte zur Schaffung der Voraussetzungen für die Förderung von Handel und Industrie, wie Oderausbau und Technische Hochschule, in den fünfziger Jahren eine allgemeine kaufmännische Korporation zu begründen.

Aus dem Kolonialwarenhandel sind noch zu nennen: die noch bestehende Firma H. W. T i e h z e, 1810 als Einzelhandelsgeschäft gegründet, bald aber zum Großhandel übergehend und zu einer führenden Stelle gelangend, und G e b r. L i e b i c h, die die Klettendorfer Zuckersfabrik errichtete und nach dem Tode der Inhaber erloschen ist; an ihren Namen erinnert die von ihnen gestiftete Liebichshöhe.

Als bahnbrechend auf dem Gebiete der industriellen Entwicklung sind vor allem 5 Männer zu nennen: Milde, Oelsner, Ruffer, Hofmann und Loebbecke.

Carl Milde, geb. 1779 in Breslau, gest. 1865 in Breslau, und sein Sohn Carl August Milde, geb. 1805 in Breslau, gest. 1861 in Bad Salzbrunn. Carl Milde war der Sohn eines Oberwachtmeisters im Breslauer Kürassierregiment und genügte als Soldatensohn der Militärdienstpflicht bei demselben Regiment. Er ist der Begründer der Breslauer Rattendruckerei, über deren Entwicklung später zu berichten sein wird. Es sei auch hier der Verdienste seiner Ehefrau Dorothea, geb. Krüger, um die Entwicklung des Unternehmens gedacht. Carl

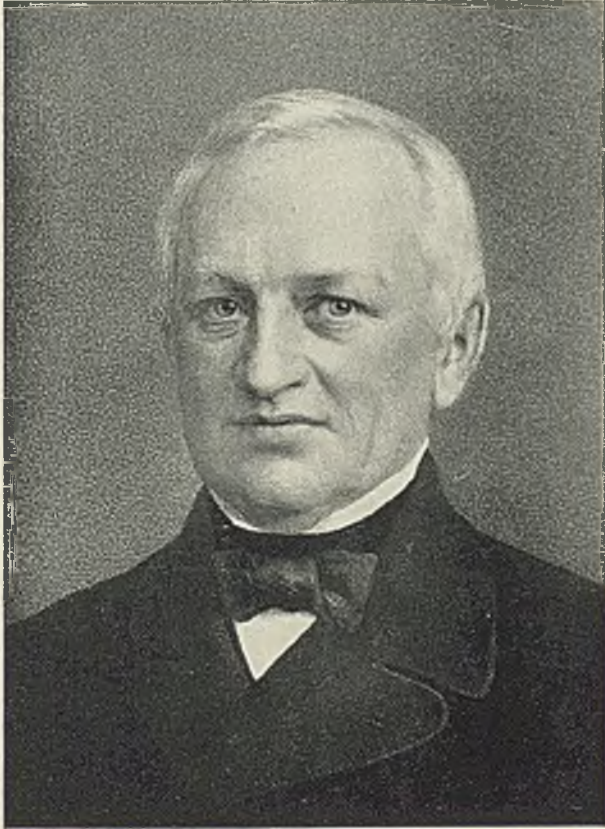
Milde überließ die Fabrik 1829 seinem Sohne und wandte sich der Landwirtschaft zu; vor allem betätigte er sich mit großem Erfolge auf dem Gebiete der Rindviehzucht, von der er sich später nach einer Seuche abwandte, und des Krappanbaues, den er veredelte. Sein Wirken hat später in der Hauptsache gemeinnützigen Einrichtungen gegolten. Es ist in dem Nachruf der „Schlesischen Zeitung“ vom 2. 5. 1865 gewürdigt worden. Weit bekannter ist der Name seines Sohnes Carl August Milde. (Abb. 12.) Nach guter Ausbildung besuchte er das Berliner Gewerbeinstitut, studierte in Paris unter der Leitung von Runge Chemie und war dann längere Zeit in England in einer Kattundruckerei und Spinnerei tätig. Er suchte schon bei seiner ersten Rückkehr aus England 1825 die Fabrik nach seinen Grundsätzen weiter auszugestalten, überwarf sich dann aber offenbar mit seinem Vater und ging nochmals nach England; erst 1829 gelang es den Bemühungen der Mutter, Vater und Sohn wieder zu versöhnen. C. A. Milde übernahm das Unternehmen und brachte es zu größter Blüte. Er war vielseitig gebildet und interessiert. Die „Schlesische Zeitung“ sagt in dem Nachruf von 25. 8. 1861, daß der Eindruck, den der aus England heimgekehrte junge Mann in seiner Vaterstadt machte, selbst für das reife Alter imponierend war; nach allen Seiten hin waren die Funken, die sein reicher Geist sprühte, anregend und fördernd. Er trat für den technischen Fortschritt auf allen Gebieten ein und hielt nach den Angaben seines Nachkommen von Schulze-Gaevernis in den Schlesischen Lebensbildern Vorträge über Industriefragen, Eisenbahnbau, Gasbeleuchtung, Zuckerfabriken und andere technische Neuerungen und versuchte unablässig, den gewerblichen Mittelstand zur Verwendung von Maschinen anzuregen. Er gehörte seit 1832 dem Präsidium der Gesellschaft für vaterländische Kultur an und entfaltete eine umfangreiche Tätigkeit in der Kaufmannschaft, insbesondere auf dem Gebiet der Einführung der Maschine in die Industrie, der Ausgestaltung des Verkehrswesens und auf handelspolitischem Gebiete; 1847 wurde er zusammen mit dem Oberbürgermeister Pinder anlässlich der Krakauer Frage zu Verhandlungen nach Wien gesandt. Seiner Verdienste um die Entwicklung des schlesischen Eisenbahnnetzes ist in dem ersten Aufsatz gedacht worden. Er war ein Anhänger des Zollvereinsgedankens und verfolgte 1848 den von dem österreichischen Staatsmann Freiherrn von Brudl aufgestellten Plan einer Zolleinigung Österreichs mit dem Zollverein mit Sympathie. Er wandte sich frühzeitig dem öffentlichen Leben zu und wurde 1848 Präsident der Preussischen National-

versammlung; in demselben Jahre bekleidete er das Amt des ersten preussischen Handelsministers. Nach dem Lebensbild, das sein Nachkomme von Schulze-Gaevernich von ihm gibt, ist sein bleibendes Verdienst in dieser seiner Tätigkeit der Neuaufbau des Schaffhausenschen Bankvereins, der später zur Hauptstütze der rheinisch-westfälischen Großindustrie wurde. Seine Verdienste wurden von der philosophischen Fakultät der Breslauer Universität kurz vor seinem Tode durch die Ernennung zum Ehrendoktor gewürdigt.

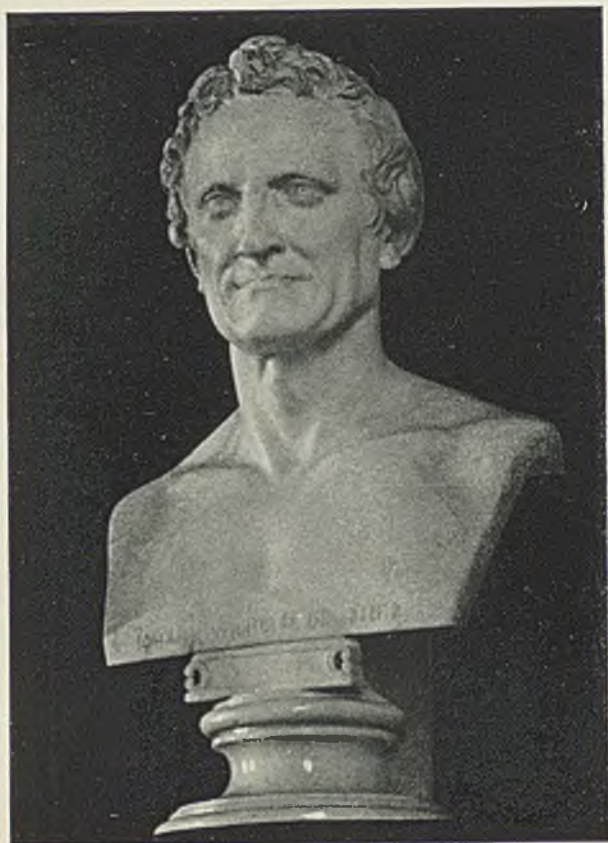
Joh. W. Oelsner ist 1766 in Goldberg geboren und 1848 in Breslau gestorben (Abb. 13). Er entstammte einer angesehenen, alt-eingesessenen Goldberger Tuchkaufmannsfamilie, wollte sich dem kaufmännischen Beruf zuwenden, gelangte dann jedoch zum Studium der Theologie, später der Philologie in Halle. Er wirkte von 1790 ab fast 2 Jahrzehnte als Lehrer am Elisabethgymnasium in Breslau und unterhielt daneben, teils aus wirtschaftlichen Rücksichten, teils auch um neue Erziehungsformen einzuführen, eine sehr geschätzte Privatschule. Sein Onkel, der Breslauer Tuchgroßhändler K. H. Fritsch, setzte ihn, der bereits vorher sich mit Fragen der Handels- und Gewerbetätigkeit befaßt und darüber verschiedene Aufsätze und Schriften veröffentlicht hatte, als Erben ein. Oelsner übernahm 1809 das alte Tuchgeschäft, pflegte vor allem den Verkehr mit Rußland und Ostasien und galt als einer der besten Kenner der Handelsverhältnisse mit dem Osten. Wiederholt reiste er in wirtschaftspolitischen Angelegenheiten, und zwar 1816 und 1822, teils auf Veranlassung der Staatsregierung teils der Kaufmannschaft, nach Petersburg. Die im nächsten Aufsatz zu erwähnende Denkschrift der Breslauer Kaufmannschaft vom Jahre 1823 über den Verkehr mit Rußland stammt nach einer gelegentlichen Bemerkung von Th. Molinari aus seiner Feder. Er begründete die später zu erwähnende Wollspinnerei und Weberei in Trebnitz, die für die schlesische Tuchmacherei vorbildlich wurde; er wurde bereits 1814 zum Kommerzienrat und 1829 zum Geheimen Kommerzienrat ernannt. Kunth berichtete nach den im Geheimen Staatsarchiv befindlichen Vorgängen dem Minister Graf Bülow am 3. 10. 1824 über die Persönlichkeit Oelsners folgendes: „Oelsner hat mir bei seinem Aufenthalt in Breslau unbeschränktes Vertrauen bewiesen und mir Gelegenheit verschafft, ihn in seinen Verhältnissen als Hausvater, Bürger, Landwirt, Fabrikunternehmer und Kaufmann, als einen glücklichen, höchst gemeinnützigen und wohlthätigen, in seinem Geschäfte besonnenen und eifrig wirkenden, überhaupt als einen sehr achtungswürdigen Mann,

an welchem das *didicisse fideliter artes* seine Wirkung nicht verfehlt hat, noch genauer als bisher kennenzulernen. In Maltzjewe, der angenehmsten seiner drei zusammenhängenden ländlichen Besitzungen, hat er sich ein schönes Landhaus errichtet.“ Oelsner war unermüdblich in seinen Bestrebungen, die technischen Fortschritte für Gewerbe und Industrie nutzbar zu machen und Bildungsanstalten, im besonderen für den Techniker, zu errichten; der Gedanke eines Polytechnikums in Breslau ist bereits von ihm verfolgt worden. Zahllos sind seine Vorträge in der Schlesischen Gesellschaft für vaterländische Cultur, deren Präses er lange Zeit war, auf technischem Gebiet, zahllos auch seine Veröffentlichungen. Die größten Errungenschaften seiner Zeit, den Zollverein, den Eisenbahnbau und die Einführung des Maschinenbetriebes, förderte er mit innerster tätiger Anteilnahme. Er stand in engen freundschaftlichen Beziehungen zu einer Reihe leitender Staatsmänner, wie Kunth und Rother, aber auch in vertrauensvollen Verbindungen zu Staatsminister von Schuckmann und Fürst Hardenberg und wurde von ihnen zur Beratung bei wichtigen Fragen herangezogen. Kunth stand mit ihm in regem Gedankenaustausch und unterrichtete Oelsner nach den im Breslauer Staatsarchiv enthaltenen Briefen u. a. aus dem Jahre 1816 laufend über seine Pläne auf dem Gebiete der Förderung von Handel und Industrie. Durch seinen Schwiegerjohn Chaer hatte er auch Beziehungen zu den führenden Kreisen der Landwirtschaft und dem Freiherrn vom Stein. Von ihm sind auf diese Weise stärkste Anregungen ausgegangen. Er hat an dem öffentlichen Leben und gemeinnützigen Bestrebungen regsten Anteil genommen. Seinem Aufruf in den „Schlesischen Provinzialblättern“ verdankte Breslau das von dem Schlesier Riß geschaffene Denkmal Friedrichs des Großen. Sein Name ist auch durch Stiftungen, wie für die Blinden- und die Taubstummenanstalt, auf die Nachwelt gekommen. Er war ein Förderer vieler Künstler und aufstrebender Männer in allen Berufen. In späteren Jahren scheint er sein Interesse außer seinem Geschäft und seinem ausgedehnten Grundbesitz vor allem gemeinnützigen Bestrebungen zugewendet zu haben. Die Entwicklung der Breslauer und der schlesischen Industrie ist, wie Wiedemann in seiner Schrift vom Jahre 1913 ausführt, in den ersten Jahrzehnten ohne Oelsner nicht zu denken.

In Verbindung mit Oelsner ist der Name seines Neffen Gustav Heinrich Ruffner zu nennen, dessen Vater die Schwester Oelsners, Helene, zur Frau hatte (Abb. 14). Der Vater hatte in Goldberg die



**Abb. 12. Carl August Milde**  
Nach einem Ölgemälde



**Abb. 13. Joh. W. Goethe**  
Büste in der Aula des Elisabethgymnasiums





**Abb. 14. Gustav Heinrich Ruffer**  
Nach einem Ölgemälde



Рbb. 15. J. G. Hofmann  
Kадј фотografie





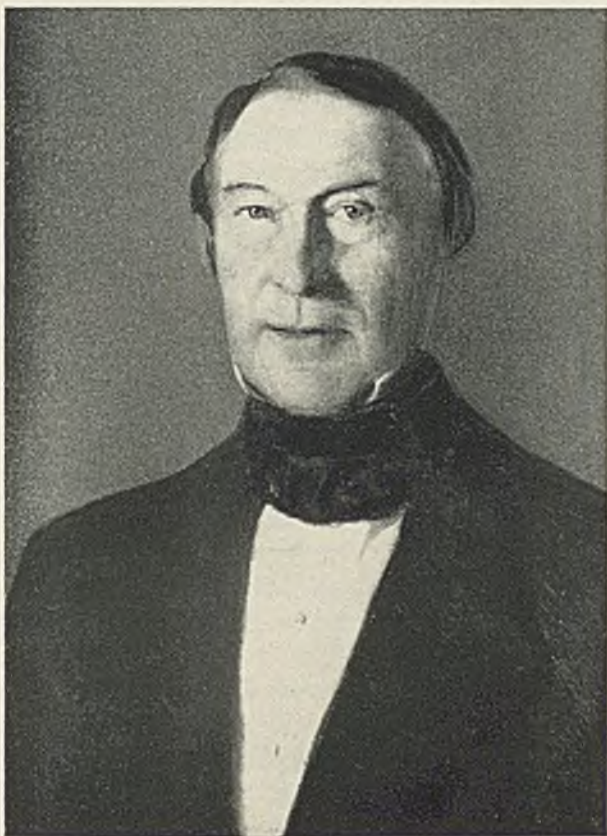


Abb. 16. Eduard von Zebbecke  
Nach einem Ölgemälde

Tuchmacherei betrieben, ging jedoch infolge von Streitigkeiten mit der Junft nach Liegnitz und begründete dort die Rufferſche Tuchfabrik. G. H. Ruffer, ſpäter geadelt, iſt 1798 in Goldberg geboren und 1884 in Breslau geſtorben. Er erlernte die Handlung im väterlichen Geſchäft, war dann 6½ Jahre bei Eichborn & Co. tätig und wurde am 24. 12. 1822, alſo im Alter von 24 Jahren, bei der Breslauer Kaufmannſchaft als Mitinhaber der Wollfirma Eichborn & Ruffer aufgenommen. Schon im Jahre 1824 nennt Kunth in ſeinen Briefen an Oelsner den Namen Ruffer, deſſen Gewinnung für die Ausbreitung der Flachſpinnerei er als ſehr wünſchenswert bezeichnete. Rother kennzeichnete ihn in ſeinem Schreiben an die Generaldirektion der Seehandlung vom 3. 11. 1834 als einen ſehr bewährten Mann, deſſen Firma hiñſichtlich ihres bedeutenden Geſchäftskreiſes und ihrer Solidität den vorteilhafteſten Ruf beſiße. Ruffer hat den größten Einfluß auf die Entwicklung der neuzeitlichen Induſtrie in Breslau und in ganz Schleſien genommen und eine Reihe von Werken teils ſelbſt geſchaffen, teils mit ſchaffen helfen. Er iſt der Mitbegründer der Breslauer Maſchinenbauanſtalt, die für die induſtrielle Entwicklung Schleſiens von größter Bedeutung war; er hat die Breslauer Kammgarnſpinnerei und die Landeshuter Flachſpinnerei mit ſchaffen helfen, das erſte Zinkwalzwerk begründet, Zinkhütten, Eiſenwalzwerke und eine Zinkweißfabrik betrieben. Er hat das erſte Dampſſchiff auf der Oder erbauen laſſen, einen Dampſſchiffverkehr mit Stettin ſowie einen Vergnügungsverkehr auf der Oder bei Breslau eingerichtet und war, wie in dem erſten Aufſatz näher dargeſtellt worden iſt, einer der Bahnbrecher des Eiſenbahnweſens. Er war auch Mitbegründer des Zoologiſchen Garten in Breslau. In dem Nachruf der Schleſiſchen Geſellſchaft für vaterländiſche Cultur vom Jahre 1884 heißt es: „Mit einem Kaufmänniſchen Scharfblick ohnegleichen, überall das Richtige treffend, und mit einer Willensenergie, die ſich durch nichts abſchrecken ließ, das als richtig Erkannte unausgeſetzt verfolgend und ſtets glücklich zu Ende führend, hat er ſich um Schleſiens Induſtrie- und Handelsſtand Verdienſte erworben, die kaum hoch genug angeſchlagen werden können.“

Oelsner und Ruffer ſtanden einander nahe. Berückſichtigt man die engen Verbindungen Oelsners mit leitenden Staatsmännern und die Wertschätzung, die z. B. Rother Ruffer entgegenbrachte, ſo liegen die verſchiedenſten Wechſelwirkungen auf der Hand. Ohne das Vertrauen zu Ruffer hätte die Seehandlung kaum jemals der Induſtrie Schle-

siens ihre Förderung in dem Grade zukommen lassen, wie es geschehen ist, ja es erscheint nicht ausgeschlossen, daß beide Männer auf die Tätigkeit Rothers für den Aufbau der schlesischen Industrie entscheidenden Einfluß ausgeübt haben.

In enger Verbindung mit Ruffer stand J. G. Hofmann (Abb. 15). Er ist 1803 geboren und 1879 in Breslau gestorben. Er entstammte einer schlesischen Mühlenbauersfamilie und war der älteste einer Anzahl von Geschwistern, von denen mehrere später als Gründer industrieller Werke genannt werden. Der preußische Innenminister für Handel und Gewerbe von Schußmann schrieb am 30. 1. 1832 an den Chef der Seehandlung über Hofmann: „Das Gewerbeinstitut hat einen Mann erzogen, welcher dessen ausgezeichnetster Jögling ist. Nach einer guten Gymnasialbildung hatte er das Handwerk eines Mühlenbauers mit Auszeichnung erlernt, machte ebenso den theoretischen und praktischen Lehrgang im Gewerbeinstitut durch, bestand das große Bauexamen als Land- und Maschinenbaumeister bei der Oberbaudeputation, war durch Jahre hindurch mit der Ausstellung von Maschinen für die Tuchfabriken und Baumwollspinnereien in der westlichen Monarchie beschäftigt, welche das Ministerium als Verbesserungen einführte, bereiste die Niederlande und England und leitete einige Jahre hindurch mit dem verstorbenen Amerikaner Bannister die Versuchsarbeiten des Ministeriums für die Spinnerei von Flach-, Streich- und Kammgarn; endlich erfand er große Verbesserungen in dieser Spinnerei, welche sie vorteilhaft ausgestalteten.“ Der Minister teilte weiter mit, daß Hofmann als technischer Leiter für die Maschinenbauanstalt Breslau in Aussicht genommen sei. Mit dem Namen Hofmann ist nicht nur die Entwicklung dieses Werkes, deren technischer Leiter er durch mehrere Jahrzehnte war, sondern auch der Maschinenbauanstalt Koinonia, der Holzverarbeitungs-Maschinenfabrik F. W. Hofmann und der in den Linke-Hofmann-Werken aufgegangenen Waggonfabrik Hofmann eng verknüpft. Hofmann war seiner ganzen Einstellung nach weniger Unternehmer, als Ingenieur und Sozialpolitiker. Er war ein Maschinenkonstrukteur, wie es damals wenige gab, von immer neuen Ideen erfüllt, und baute Maschinen für die verschiedensten Zwecke, die sich stets bewährten und durch ihre Güte großen Ruf genossen. Er kannte aus England die Schattenseiten der großindustriellen Entwicklung und suchte, von echt sozialem Geiste erfüllt, auf jede nur mögliche Weise zur Besserung der Lage der arbeitenden Klasse beizutragen. Ungezählt sind seine Vorträge, die er regelmäßig, selbst in Kirchen,

hielt, und seine Veröffentlichungen, von denen eine die Macht des Geldes behandelte. Er prägte das Wort vom praktischen Christentum und war ein Verfechter dieses Gedankens, wurde auch aus der gleichen Einstellung heraus zu einem Vorläufer des Genossenschaftswesens.

Zu den eingeseffenen Breslauer Bankhäusern gehörte das Haus C. C. L o e b b e c k e, das 1795 unter der Firma Loebbecke und Hollmann als Zweigniederlassung der Braunschweiger Firma errichtet wurde und seit 1822 die jetzige Firmenbezeichnung führt. Eduard Loebbecke, dem 1840 der Adel verliehen wurde, ist 1795 in Braunschweig geboren und 1870 in Breslau gestorben (Abb. 16). Er war ein Industrieschöpfer großen Stiles; er beteiligte sich an zahlreichen Unternehmungen zur Gewinnung von Kohle, Galmei und Eisen, an Zink- und Eisenhütten und betrieb in Polen eine Zinkweißfabrik; er war an Spinnereien in Böhmen und Schlesien beteiligt, einer der Begründer der Breslauer Gasbeleuchtung und errichtete drei Zuckerfabriken, in Brieg, Lossen und Mahlen. Er war auch an der Gründung einer Reihe von Bahnen beteiligt und gehörte dem Aufsichtsrat der Schlesischen Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenwesen als Mitglied und später als Vizepräsident an. Sein Sohn Hugo von Loebbecke, geb. 1827, gest. 1901, wurde 1852 Teilhaber der Firma und entfaltete eine umfassende Tätigkeit vor allem als Vorsitzender des Aufsichtsrats des Schlesischen Bankvereins; er gehörte u. a. dem Aufsichtsrat der Prager Eisenindustrie, der Schlesischen Aktiengesellschaft für Bergbau und der Kattowitzer Bergbaugesellschaft an.

Schon diese kurze Auswahl, die durch eine Reihe anderer Namen zu ergänzen wäre, zeigt, daß in der Breslauer Kaufmannschaft genügend tatkräftige Männer zur Lösung der großen Aufgabe zur Verfügung standen. Die folgende Darstellung läßt ihr Wirken in der Schaffung einer neuzeitlichen Industrie und in der Umstellung des Breslauer Handels erkennen.

### 3. Die Umstellung der Industrie.

Die erste Sorge galt den Spinnstoff verarbeitenden Gewerben. Diese waren in Schlesien auf das reichste entwickelt und mußten unter der Verschließung der fremden Märkte auf das schwerste leiden. Als das Ziel galt zuerst die Einführung der Maschinenspinnerei, die, vor allem was Gleichmäßigkeit und Güte der Ware anlangt, allein die Erzeugnisse der Webwaren-Kleinbetriebe wettbewerbsfähig machen

Könnte. Zum Teil kam die Hilfe zu spät, da inzwischen die fremden Märkte endgültig verloren gegangen waren. Die Bestrebungen, neuzeitliche Fabriken anzulegen, wandten sich daher bald auch der Weberei zu und führten zur Entwicklung von Fabriken, die in der Lage waren, sich gegenüber jedem Wettbewerb als ebenbürtig zu erweisen.

Die erste Fabrikgründung nach neuem Muster war die *Mildesche Kattundruckerei*, an die sich später die *Baumwollweberei* und *Spinnerei* angeschlossen. C. Milde war nach dem Ausscheiden aus dem Heeresdienst zu seiner Ausbildung an mehreren Orten tätig gewesen, arbeitete sodann anscheinend einige Zeit mit einer Kattundruckerei auf der Antonienstraße zusammen und machte sich im Jahre 1809, auf das tatkräftigste von seiner technisch und kaufmännisch sehr erfahrenen, klugen Frau unterstützt, auf dem Grundstück Klosterstraße 61 selbständig, wo er eine Kattunfabrik größeren Umfanges errichtete. Die Kattundruckerei war nach den Angaben Meisners bereits vorher in Breslau stärker vertreten gewesen, doch war die Mildesche Fabrik eine nach dem damaligen technischen Stande vorbildliche Anlage, und Milde konnte in dem Nachruf in der „Schlesischen Zeitung“ als Urheber der Kattundruckerei in Breslau bezeichnet werden. Die Kattundruckerei war der einzige Gewerbezweig in Breslau, der durch die Kontinental-Sperre gefördert worden war, doch folgte dem Aufstiege nach 1815 im allgemeinen ein jäher Rückschlag. Während nach den Angaben des Fabrikkommissars Hofmann in der dreißiger Jahren die anderen Fabriken nur ein mühsames Fortkommen hatten und sich mit Lohndruck für jüdische Handelsfirmen beschäftigten, vermochte die Mildesche Fabrik eine immer größere Bedeutung zu erlangen; neben ihr vermochte sich auf der Höhe nur noch die Fabrik des angesehenen Breslauer Kaufmanns Pöhlmann zu halten, die übrigens auf dem Nebengrundstück lag. Milde ging dazu über, den Kattun zum Teil in eigenen Webereien anzufertigen, und ließ ihn zum Teil im Wege des Verlanges vor allem in der Charlottenbrunner und Hussineher Gegend herstellen. Im Jahre 1817 erhielt er von dem Finanzminister zwecks Anwendung des Walzendruckes die Genehmigung zur zollfreien Einfuhr der benötigten ausländischen Maschinen, Gravierstühle usw. Von größter Bedeutung scheint für das Unternehmen die enge Verbindung mit der Firma Köchlin und Singer in Bunzlau in Böhmen geworden zu sein. Milde schloß mit dieser Firma am 1. 3. 1819 einen Vertrag, wonach sie gegen Gewinnbeteiligung sich verpflichtete, Milde mit allen ihr beiwohnenden Kenntnissen von der Gesamteinrichtung ihrer Kattunfabrik

und der Anfertigung ihrer Produkte mit ihren bei ihrer eigenen Fabrik getroffenen und bestehenden Maschinerien und Einrichtungen, mit den zur Bereitung und Hervorbringung der Farben nötigen Kenntnissen, ja selbst mit ihren Kunstgeheimnissen bekanntzumachen und hiervon vollständig zu unterrichten. In dem Vertrage heißt es weiter:

„Es verpflichten sich Köchlin und Singer hiermit auf das Gewissenhafteste, die bereits bestehende Fabrik des Herrn Milde auf eben die Art einzurichten, wie ihre eigene und die Kattunfabrik zu Cosmanos eingerichtet ist, und ihre nötigen Gebäude nach den von ihnen zugestellten Zeichnungen nach ihrer Anleitung bauen zu lassen, die nötigen Maschinen zu bestellen, fertigen zu lassen und herbeizuschaffen, in der Folge die Behandlung dieser Maschinen den Herrn Milde zu lehren, ihn von der Färbung der Kattune und der Zubereitung der Farben genau zu unterrichten, ihm die Geheimnisse zur Zubereitung der Farbstoffe mitzuteilen, die in ihrer Fabrik gefertigten Muster sogleich nach ihrer Erfindung zuzusenden, ihn die Ausföhrung derselben zu lehren, alle ihnen selbst beimwohnenden Kenntnisse, gesammelten oder noch zu sammelnden Erfahrungen, neue Erfindungen aller und jeder Art zukommen zu lassen, überhaupt das Wissen und den Geist ihrer Anstalt der Fabrik des Herrn Milde einzuverleiben und alle ihre Kräfte anzuwenden, letztere auf den höchstmöglichen Gipfel der Vollkommenheit zu bringen. Es soll demnach zwischen den genannten Herren Köchlin und Singer und Herrn Milde das genaueste Einverständnis herrschen; es sollen die ersteren vor dem letzteren kein Hehl und kein Geheimnis in Hinsicht auf den Betrieb der Fabrik haben; sie gestehen demselben das Recht zu, sich in derselben selbst von allem genau zu informieren, und geloben und versprechen demselben getreulich alles das mitzuteilen, was von ihnen in dem Gebiet ihrer Kunst erfunden werden wird.“

Die Milde'sche Fabrik wurde dementsprechend ausgebaut und nahm ihren großen Aufschwung. Staatsrat Kunth nennt den Namen Milde als eines auf dem Gebiete der Gewerbetätigkeit vorbildlichen Mannes, und im Jahre 1822 erhielt Milde anlässlich der Berliner Ausstellung die Goldene Denkmünze „als ehrenvollen Preis und Auszeichnung für den vorzüglichen Walzendruck-Kattun eigener Weberei sowie für Purpurrattun von vorzüglicher Schönheit“. 1825 kehrte sein Sohn C. August Milde aus dem Auslande zurück. Er kam mit hochfliegenden Plänen und dachte an erster Stelle die Baumwollspinnerei fabrikmäßig einzurichten, suchte bei der Seehandlung um einen Kredit nach, erhielt diesen auch in beträchtlicher Höhe zugesagt, zog dann jedoch den Antrag zurück, weil es sich als notwendig erwiesen habe, zunächst die Weberei in größerem Maßstabe einzurichten; dafür aber kam ein Kredit der Seehandlung nicht in Frage, war wohl auch nicht nötig. Es scheint über diese Frage zu einem Zerwürfnis mit dem Vater gekommen zu sein, das den Sohn veranlaßte, wieder für Jahre nach England zu gehen. Nach seiner Rückkehr im Jahre 1829 übernahm der Sohn die

Fabrik gegen einen Kaufpreis von 20 Tausend Thalern, und die weitere Entwicklung war von jetzt ab mit seinem Namen verbunden. Er baute das Fabrikunternehmen auf der bisherigen Grundlage weiter aus. In dem Nachruf der „Schlesischen Zeitung“ wird erwähnt, daß die Spinnerei bereits 1825 eingerichtet worden sei; das steht im Widerspruch zu dem Schreiben Mildes an die Seehandlung und auch mit späteren Berichten Hofmanns über die Absicht Mildes hinsichtlich der Errichtung einer Baumwollspinnerei. Dieser Widerspruch hat sich nicht aufklären lassen und findet vielleicht darin seine Klärung, daß die Baumwollspinnerei 1825 nur in kleinerem Umfange aufgenommen, im großen Maßstabe aber erst Ende der dreißiger Jahre ausgebaut wurde. Das Unternehmen gelangte in allen Zweigen zur Entfaltung und wurde einer der führenden Betriebe in ganz Deutschland, der, wie gelegentlich rühmend hervorgehoben wurde, dem Wettbewerb der sächsischen, der westdeutschen und der englischen Fabriken voll gewachsen war. Das Werk wurde 1859 verkauft und ist bis kurz vor dem Weltkriege von Meyer Kauffmann betrieben worden. In dem Bericht von Hofmann für 1839 wird auch die Gründung einer neuen Baumwollweberei durch Milde zusammen mit Landeck und Nitschke erwähnt, doch hat sich darüber nichts weiteres feststellen lassen. Das Mildesche Unternehmen war das erste große Fabrikunternehmen der Baumwollindustrie in Schlesien. Die Baumwollweberei der Provinz errang frühzeitig eine führende Stellung im Rahmen der Baumwollindustrie Preußens; die Betriebe von Vierzig beschäftigten z. B. 1844 4 bis 5 Tausend Personen, doch entwickelte sich die Baumwollindustrie in der Provinz erst nach und nach zu einer regelrechten Fabrikindustrie.

Die zweite Gründung auf dem Gebiete der Textilbetriebe war die von Breslauer Kaufleuten in Trebnitz im Jahre 1817 errichtete Wollspinnerei und Weberei mit allen Nebenbetrieben (Gesellschaftsvertrag vom 16. 4. 1817). Führend war O e l s n e r; außer ihm waren die Breslauer Kaufleute Stempel, Friesner und Stadtrat Hayn beteiligt. Hayn war Tuchmacher und hatte bereits 1815 bei der Regierung den Antrag gestellt, ihm zwecks Errichtung einer Spinnerei Gelegenheit zur Beschäftigung der in Berlin ausgestellten Maschinen zu geben und beim Ankauf entgegenzukommen. Diese war auch dazu bereit, da Hayn volles Vertrauen genoß. Seine Absicht scheint dann jedoch in dem von Oelsner, offenbar auch auf Zureden von Kunth verfolgten, weitumfassenderen Plan aufgegangen zu sein. Oelsner hatte dafür noch den Kommerzienrat Stempel, der wie Oelsner Tuchgroß-

handel betrieb, und den Weinkaufmann Kommerzienrat Friesner gewonnen. Oelsner führte in seinem in den Akten des Geheimen Staatsarchivs enthaltenen Berichte vom 27. 8. 1816 an das Ministerium über die Gründe zur Errichtung der Fabrik folgendes aus: „Nur allein ein gutes Gespinnst kann dem Tuch den Wert, die Haltbarkeit und das Äußere geben, die es haben muß, um Beifall und Absatz zu erhalten. Wir haben uns aus patriotischem Eifer, das Beste unseres Landes zu fördern, vereinigt, in der Provinz Schlesien die besten Spinnereimaschinen zu verbreiten, und sind vorderhand entschlossen, in Breslau als dem Mittelpunkt eine Spinnanstalt von mindestens sechs Assortiments zu errichten.“ Für die Fabrik wurde um Hergabe eines geeigneten Grundstückes in Breslau gebeten, die Wünsche richteten sich auf die sogenannte Graf Strachwitzsche Kurie im Domviertel. Die Regierung hatte hiergegen Bedenken verschiedener Art und war bereit, die Gebäude des Klosters in Trebnitz zur Verfügung zu stellen. Sie verlangte dabei von der Gesellschaft die Verpflichtung, eine Maschinen-spinnerei mit mindestens 10 Sähen von Maschinen zu errichten und mindestens 20 Jahre zu betreiben. Der Zweck sollte es sein, den Tuchmachern ein Wollgarn zu bieten, dessen Verwebung sie auf den Auslandsmärkten wettbewerbsfähig machen sollte. Die Gesellschaft ging diese Verpflichtung ein, errichtete jedoch eine Spinnerei größeren Ausmaßes und war alsbald bestrebt, die Verpflichtung abzulösen, um über das Grundstück vollkommen freie Verfügung zu erhalten. Die Verhandlungen zogen sich länger hin; die Regierung wandte wiederholt ein, daß die übernommene Verpflichtung nicht als voll erfüllt angesehen werden könne; vor allem sei die Fabrik in dem Absatz auf die bisherigen Handelsverhältnisse eingestellt und würde im Falle ihrer Änderung auf Schwierigkeiten stoßen können. Dem Ersuchen wurde schließlich gegen Zahlung einer Ablösungssumme von 10 Tausend Thalern stattgegeben, doch blieben einzelne Punkte, so z. B. hinsichtlich der Zugehörigkeit der Höfe, unklar und führten später noch zu längeren Auseinandersetzungen. Nach dem Tode der drei Mitinhaber ging das Werk bald in den alleinigen Besitz von Oelsner über, neben dem in der Leitung sein Sohn tätig war. Neben der Spinnerei wurde eine Weberei und Tuchwalke mit allen Nebenbetrieben errichtet. Die Entwicklung des Betriebes ist in dem Aufsatz von Klawitter „Die Tuchfabrik im Kloster Trebnitz“ in den Schlesischen Geschichtsblättern Juli 1940 eingehend dargestellt worden.



Das Unternehmen, über das Oelsner dem Oberpräsidenten regelmäßig berichtete, nahm eine günstige Entwicklung. Die Zahl der beschäftigten Personen stieg auf 400 und darüber. Die Weberei pflegte auch die Ausfuhr und erwies sich auf allen Märkten als voll wettbewerbsfähig. Kunth führte in seinem Berichte vom 8. 12. 1818 aus, daß er von dem lebhaftesten Wunsche beseelt sei, mehrere gleichartige Anlagen in anderen Gegenden errichtet zu sehen, und bemerkte in einem Brief an Freiherrn vom Stein vom 23. 11. 1828, daß diese Fabrik dem Staate so gut wie nichts gekostet habe, daß sie an Maschinen für mehr als 80 Tausend Thaler aufgewendet habe und große Anregungen nach allen Richtungen gebe. Diese sind z. B. in dem neuen Leben, das sich jetzt in der Tuchherstellung z. B. in Görlich, Goldberg und Grünberg zeigte, erkennbar. Wiedemann, der in seiner Schrift von 1913 ein Lebensbild von Oelsner gibt, führt aus, daß die Ausbildung der mechanischen Spinnerei und Weberei, sowie die Anwendung der Dampfkraftmaschinen in größtem Maßstabe das Werk Oelsners sei, und daß die gewerbliche Entwicklung der Provinz bis gegen Ende der vierziger Jahre ohne Berücksichtigung von Oelsners umfassender und kluger Arbeit schlechtthin nicht zu verstehen sei. Der Verkauf der Gebäude an den Justizfiskus führte 1857 zur Einstellung des Betriebes.

Die dritte Gründung wurde von dem Breslauer Kaufmann C. G. Kopisch im Jahre 1837 in Patschke bei Bernstadt durchgeführt; es handelte sich um eine Flachsspinnerei. Nach den Berichten des Fabrikenkommissars Hofmann wurden auf sie hinsichtlich Bleiche und Appretur große Hoffnungen gesetzt. Die erste Flachsspinnerei in Schlessien war 1818 durch Alberti, der aus Hamburg stammte, jedoch bereits 3½ Jahrzehnte in Waldenburg als Kaufmann tätig war, in Waldenburg mit Unterstützung der Seehandlung gegründet, die dafür im Laufe der Zeit über 80 Tausend Thaler verlorene Zuschüsse hergab. Noch größere Anregungen waren von den 1832 von C. G. Kramsta in Merzdorf und Freiburg errichteten Flachsspinnereien ausgegangen; die Kopischsche Spinnerei war mithin dem Alter nach die dritte Flachsspinnerei in der Provinz. Ihr folgte als Gründung der Seehandlung die 1840 in Erdmannsdorf errichtete Flachsspinnerei und Weberei, die wirtschaftlich, technisch und sozial als Musterbetrieb gedacht war. An der Gründung der Landeshuter Flachspinnerei durch die Seehandlung im Jahre 1842 war neben den Landeshuter Kaufleuten Hartmann, Merker und Pohl auch der Breslauer Kaufmann

Ruffer beteiligt. Auf dem Gebiete der Flachsspinnerei betätigte sich von Breslauer Firmen auch das Bankhaus *Loebbede*, das an der Ullersdorfer Flachsspinnerei, anscheinend in Gemeinschaft mit dem Bankhaus *Schiller*, beteiligt war. Aus der Breslauer Kaufmannschaft ist auch der Kommerzienrat *Websky* in Wüstewaltersdorf hervorgegangen; die 1853 von *Websky*, *Hartmann* und *Mau* errichtete Fabrik gelangte zu ihrer führenden Stellung besonders auf dem Gebiete der Appretur.

Die vierte große Gründung war die der Breslauer Kammgarnspinnerei im Jahre 1840. Schon das später bei der Maschinenbauanstalt Breslau zu erwähnende Ministerialschreiben vom 30. 1. 1832 an den Chef der Seehandlung hatte auf die Notwendigkeit der Errichtung einer Kammgarnspinnerei hingewiesen. In Preußen bestünde bisher nur eine Maschinen-Kammgarnspinnerei in Langensalza, die ihren Besitzer *Weiß* zu einem reichen Manne gemacht habe. Kammgarn werde meist aus England bezogen; ohne den bestehenden Gewerbebetrieben in Schlessien Einbuße zuzufügen, würde das allgemeine Beste durch die Errichtung einer Kammgarnspinnerei in Schlessien gefördert werden, und dafür sei wegen der vorhandenen Wasserkraft *Ohlau* in Aussicht zu nehmen; die Regierung sei bereit, die Maschinen herzugeben. *Ruffer* nahm mit dem Präsidenten der Seehandlung am 2. 12. 1833 deshalb Verbindung auf; auch *Hofmann* wies wiederholt auf die Notwendigkeit der Errichtung eines solchen Werkes im Interesse der gesamtschlessischen Wirtschaft hin. Der Plan, der zuerst mit dem einer Maschinenbauanstalt zusammen erörtert wurde, scheint dann jedoch hinter diesem zurückgestellt worden zu sein. In Fluß kam die Angelegenheit durch ein Schreiben *Ruffers* an *Rother* vom 15. 4. 1840. Das Unternehmen wurde unter *Ruffers* Führung zusammen mit den Breslauer Kaufleuten von *Lösch*, *Louis Moriz-Eichborn* und am Ende errichtet; *Ruffer* konnte sich insolge seiner vielfachen anderen Gründungen nicht in dem Umfange beteiligen, wie er zunächst in Aussicht genommen hatte; dafür trat die Seehandlung ein, die später das Werk allein übernahm. Die Fabrik lieferte eine sehr gute Ware, arbeitete finanziell jedoch nicht günstig. Sie wurde 1849 an Kommerzienrat *Schoeller* aus *Düren* verkauft, der dadurch nach Schlessien gezogen wurde.

Der Förderung der Textilindustrie sollte auch die Errichtung einer Maschinenfabrik in Breslau dienen. Bei dieser Gründung pflegt man an die Spitze das Schreiben des Preussischen Innen-

ministers für Handel und Gewerbe von Schuckmann vom 30. 1. 1832 an den Präsidenten der Seehandlung zu stellen, in dem einleitend folgendes ausgeführt wurde:

„Das größte Hindernis für die Gewerbetätigkeit Schlesiens liegt in dem Mangel einer Maschinenbauanstalt überhaupt, insbesondere aber einer solchen, worin mit vollem Vertrauen auf die Sachkunde des Unternehmers alle Maschinen für die Fabrikation von Leinen, Baumwolle und für Wolle aller Art, Kamm- und Streichgarn, nach den neuesten und besten Konstruktionen nicht nur gebaut, sondern auch in Betrieb gesetzt werden können. Die Notwendigkeit einer solchen Anlage springt in die Augen, wenn man bedenkt, daß die gewerbereichste Provinz des Landes in dieser Hinsicht theils vom entfernten Auslande, theils von der westlichen Monarchie, theils von Berlin abhängig ist, große Anlagekapitale für die Anschaffung und den Transport von Gegenständen verwenden muß, welche in Schlesien vielleicht um die Hälfte wohlfeiler gefertigt werden könnten, dabei jeder Leitung für die zweckmäßige Instandsetzung entbehrt, wodurch alle Ausgaben häufig verschwendet sind.“

Der Ministerialerlaß führte, wie bereits früher erwähnt, weiter aus, daß Hofmann als technischer Leiter des Unternehmens in Aussicht genommen sei, und bat den Chef der Seehandlung, an diesem Unternehmen, das nicht nur sehr nützlich sei, sondern auch nach allen Richtungen als günstig verbürgt werden könne, teilzunehmen. Die Staatsregierung wolle das Unternehmen durch Hergabe der Maschinen unterstützen. Es müssen jedoch längere Verhandlungen vorausgegangen sein. Das geht schon aus der Bemerkung des Ministerialschreibens selbst hervor, daß die Bemühungen um Gründung einer Aktiengesellschaft nicht zum Ziele geführt hätten, sowie aus der im ersten Absatz erwähnten Randbemerkung Rothers zu dem Berichte Ruffers vom 10. 3. 1834 in der Eisenbahnfrage: Aus den Erfahrungen mit der Maschinenbauanstalt sei ihm bekannt, daß es den Breslauer Kaufleuten nicht einfallen werde, Geld für derartige nützliche Zwecke herzugeben. Zu ermitteln war bisher lediglich ein Brief Ruffers an Kunth vom 24. 4. 1830, in dem er seine Bereitwilligkeit zur Gründung einer Maschinenbauanstalt in Form einer Gesellschaft aussprach. Er vermochte dafür auch Oelsner, Milde und Pöhlmann zu gewinnen, während Eichborn im Schreiben vom 26. 9. 1830 von der Beteiligung zurücktrat. Der Gedanke scheint somit von der Preussischen Handels- und Gewerbeverwaltung ausgegangen zu sein. Nun trat die Seehandlung in die Bresche. Sie erwarb die Grundstücke auf dem Lorenzshof, erbaute die Fabrik und stellte Betriebsmittel zur Verfügung; die Maschinen wurden von der Staatsregierung hergegeben. Beteiligt waren Ruffe r, der die kaufmännische Leitung, und Hofmann,

der die technische Leitung übernahm; sie schlossen mit der Seehandlung einen Gesellschaftsvertrag ab. Danach nahmen sie am Nutzen und Schaden teil, durften jedoch den Nutzen solange nicht erheben, bis aus ihm je 35 Tausend Thaler als Anteil angesammelt waren.

Die Fabrik hatte anfänglich große Schwierigkeiten zu überwinden. Vor allem klagte Hofmann darüber, daß es schwer halte, geeignete Arbeitskräfte zu gewinnen und anzulernen. So anstellig auch die schlesischen Tischler seien, so schwer sei es, Schlosser heranzubilden. Es würden, so äußerte sich Hofmann, viele Jahre vergehen, ehe wir den Stand der Engländer erreichten; völlig einholen würden wir sie kaum, da sie inzwischen weitere Fortschritte gemacht haben würden. Hofmann sah den Grund dafür nicht zuletzt auch in sozialen Verhältnissen, sowie in dem Besuch von Tanzdielen und Herbergen und in dem Schlafstellenwesen und bemühte sich um die Hebung der sozialen Lage. Die Fabrik arbeitete jedoch technisch bald sehr günstig; die gelieferten Maschinen wurden sehr gerühmt und bewährten sich überall. Der technische Leiter der Kammgarnspinnerei berichtete 1846, daß die von ihr gelieferten Vorbereitungsmaschinen den englischen gleichwertig, wenn nicht überlegen seien. Maschinen für die Feinspinnerei seien von ihr bisher nicht ausgeführt worden. In den vierziger Jahren wurde der Bau von Textilmaschinen, der den Anstoß zur Errichtung gegeben hatte, eingestellt; die Fabrik beschäftigte sich seitdem in der Hauptsache mit Mühlen- und Zuckersfabrikanlagen und der Herstellung von Eisenbahnbedarf, wie Lokomotiven, Eisenbahnrädern und Achsen. Von der Seehandlung wurden wiederholt größere Mittel zur Verfügung gestellt. Die finanziellen Erträge waren jedoch nicht so, wie es das Ministerium anfänglich angenommen hatte. Die Folge davon waren organisatorische Änderungen; Hofmann schied 1850 in Folge der Verluste als Teilhaber aus, behielt jedoch noch einige Zeit die technische Leitung. Der Anteil der Seehandlung stellte sich jetzt auf zwei Drittel, der von Ruffer auf ein Drittel. Ruffer übernahm dann 1852 das gesamte Unternehmen für den Preis von 430 Tausend Thalern, trennte sich von Hofmann und verstand es, das Unternehmen zu großer Blüte zu bringen. Die Maschinenbauanstalt Breslau wurde für den gesamten Maschinenbau Schlesiens maßgebend. Das Unternehmen wurde später nach Ruffers Tod 1895 in eine GmbH. umgewandelt, deren Anteile 1897 von der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau übernommen wurde; 1906 wurde die GmbH. auch formell mit dieser vereinigt.

Der Grund für die Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau, in der die Maschinenbauanstalt Breslau später aufging, war von dem Breslauer Sattlermeister Gottfried Linke gelegt worden. Die Eisenbahngesellschaften hatten bei der Beschaffung von Fahrmaterial, und zwar nicht nur von Lokomotiven, sondern auch von Achsen und Rädern und vor allem von Fahrzeugen, manche Schwierigkeiten zu überwinden und gingen daher dazu über, selbst Wagen zu erbauen. Mehrere Breslauer Stellmacher lehnten die Herstellung von Wagen ab. Es gelang, Linke für die Aufträge zu gewinnen. Er lieferte bereits 1841 mehrere Tausend Schubkarren und 100 Loren, und in dem ersten Zuge auf der Strecke Breslau—Dt. Lissa befand sich ein Kohlenwagen, der von Linke erbaut war. Das Unternehmen entwickelte sich sehr günstig und erhielt 1858 an der Striegauer Chaussee neue Werkstätten. Es wurde 1871 in eine Aktiengesellschaft mit dem Grundkapital von 960 000 Thalern umgewandelt; unter der Leitung von Baurat Grund wurde es zu seiner späteren Höhe gebracht und zu einem in der ganzen Welt führenden Unternehmen ausgestaltet.

In der fünfziger Jahren wurde von dem früheren Mitinhaber der Maschinenbauanstalt Hofmann mit mehreren Brüdern und seinem Schwager Ernst Thieme eine Fabrik errichtet, die zuerst hauptsächlich Feuersprizen baute und dann zum Bau von Eisenbahn- und Straßenbahnwagen überging. Die Erzeugnisse erfreuten sich des besten Rufes. Die Fabrik wurde 1872 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und ist im Jahre 1907 mit der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau vereinigt worden, die jetzt die Firmenbezeichnung Linke-Hofmann-Werke annahm.

Zwischen der Begründung der Linkeschen und der Hofmannschen Wagenfabrik liegt die Gründung von zwei anderen später zu großer Bedeutung gelangten Werken. 1843 errichtete der Schlossermeister Heinrich Meinel aus Freleben in Anhalt in Breslau eine Werkstatt. Er war aus Dresden, wo er das Schlosserhandwerk erlernt hatte, nach Breslau übergesiedelt, da ihm hier die Entwicklung der landwirtschaftlichen Industrien und des Berg- und Hüttenwesens andere Ausichten zu bieten schienen als in Sachsen, und ging bereits 1845 zum Fabrikbetriebe über. Neben Kunstschmiedearbeiten wurden von ihm u. a. feuer- und diebes sichere Geldschränke sowie Anlagen für Gasanstalten gebaut. Später wurde der Bau von Eisenbahnmaterial und seit Anfang der siebziger Jahre von Wassermessern auf-

genommen, der alsbald, insbesondere nach der 1897 erfolgten Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, völlig in den Vordergrund trat und das durch die Söhne des Begründers ausgestaltete Werk zu einem auf seinem Gebiete führenden Unternehmen machte.

Die Entwicklung der landwirtschaftlichen Industrien veranlaßte auch Karl Justus Hedmann, geb. 1786 in Eschwege, 1851 in Breslau eine Zweigniederlassung seiner 1819 in Berlin gegründeten Fabrik zu errichten. Die Berliner Fabrik war aus einer Kupferschmiede hervorgegangen, nahm bald den Bau von Brennerei- und Destillieranlagen und Apparaten für Zuckfabriken auf und gliederte sich 1837 unter Mitwirkung von Ravené ein Messingwerk und ein Werk für die Erzeugung von Kupferblechen an. Die Breslauer Niederlassung arbeitete hauptsächlich für die Zuckerindustrie, für Brennereien und Brauereien und stellte Warmwasseranlagen her. Als 1872 das Kupfer- und Messingwerk in Duisburg errichtet wurde, wurde Breslau die Hauptstätte der Fabrikation im Osten. 1904 übernahm J. R. Hedmann, einer der Teilhaber des Berliner Geschäftes, die Breslauer Niederlassung einschließlich der in Berlin verbliebenen Abteilung für Kupferschmiedearbeiten, Messing und Eisenbahnbedarf und führte 1907 die neue Anlage in Gräbschen aus.

In den dreißiger Jahren wurde als im Aufschwung begriffen auch die Buttersche Kupferschmiede genannt, die in Verbindung mit Liebig besonders für Zuckfabriken arbeitete, doch ist der Name bald verschwunden. 1838 wurde auch über die Errichtung eines Kupferwalzwerkes bei Trebnitz durch den Breslauer Stadtrat Scharff berichtet. Es seien schließlich noch der 1844 von Osti errichteten Maschinenbauanstalt sowie der in den fünfziger Jahren von Bilstein, von Lafwitz und von Schmidt begründeten Maschinenfabriken gedacht.

In den fünfziger Jahren erfolgte eine Reihe von Gründungen durch den wiederholt genannten Hofmann und mehrere seiner Brüder. Die erste Fabrik war wohl die von Ernst Hofmann in der Klosterstraße errichtete Eisengießerei. Es folgte die Waggonfabrik und die Fabrik von F. W. Hofmann für Holzbearbeitungsmaschinen. Dieser begann 1853 mit dem Bau von Sägewerken und Vollgattern auf eigene Rechnung. Die Fabrik wurde schrittweise in die Höhe gebracht und zu einer der größten und leistungsfähigsten auf ihrem Gebiete ausgestaltet. Sie wirkte bahnbrechend; Vollgatter mit Oberantrieb wurden in der ganzen Welt als das System Hofmann bezeichnet; einen gleich guten Ruf erwarben sich später die Schnellgatter. J. G. Hofmann selbst er-

richtete 1858 die Maschinenbauanstalt Koinonia auf der Klosterstraße, die hauptsächlich für Zuckerfabriken und die Bergbau- und Hüttenindustrie tätig war und sich durch die Güte ihrer Erzeugnisse größten Ansehens erfreute. Auch Flußdampfer mit hinterem Einschaufelrad wurden erbaut; die Mehrzahl der Oderdampfer hat Jahrzehnte hindurch Erzeugnisse dieses Werkes geführt.

Von späteren Gründungen auf dem Gebiete des Maschinenbaues sind noch zu erwähnen: die der Landwirtschaftlichen Maschinenfabrik von J. K e m n a, errichtet im Jahre 1867, und die Kunst- und Bau- Schlosserei von G. T r e l e n b e r g im Jahre 1869.

Die meisten der Breslauer Maschinenfabriken — mit Ausnahme der Maschinenbauanstalt Breslau — sind somit nicht als kapitalistische Unternehmungen gegründet worden, sondern aus kleinen Anfängen heraus durch Fleiß und Leistungen zu der späteren Entwicklung und Blüte, vielfach unter Überwindung großer Schwierigkeiten, die den Späteren erst die Wege ebneten, gebracht worden. Fast alle die großen Werke Breslaus auf dem Gebiete der Metallverarbeitung, die im Beginn des 20. Jahrhunderts den Namen Breslaus als eines bedeutenden Industriepfades in alle Welt getragen haben, sind im 4., 5. und 6. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts errichtet worden. In späteren Zeiten sind von großen Werken noch die Schrauben- und Nietensabrik Archimedes, die Hydrometer-Aktiengesellschaft mit ihren Vorgängern und das Metallhüttenwerk Schaefer & Schael hinzugekommen. Die Denkschrift der Firma Meinecke vom Jahre 1918 weist auf den Ausspruch hin, den Schmoller bei der Tagung des Vereins deutscher Ingenieure in München am 30. 6. 1903 getan hat, daß von den vierziger Jahren ab die Verbreitung naturwissenschaftlicher Kenntnisse und die dadurch hervorgerufene Rationalisierung des Wirtschaftslebens den Boden für das dann einsetzende Maschinenzeitalter bereitet habe, und erinnert daran, daß der Aufschwung von Werken wie Krupp in die Jahre 1847—51 gefallen und daß die Gründung von Hartmann in Chemnitz und der Maschinenfabrik Buda in derselben Zeit erfolgt ist. Aus den angeführten Daten geht hervor, daß die Breslauer Industrie in dem gleichen Zeitraum entstanden und mithin in gleichem Schritte wie andere große Werke Deutschlands zur Entwicklung gelangt ist.

Tatsächlich wurden bereits um das Jahr 1870 in Breslau Maschinen der verschiedensten Art hergestellt und in alle Länder versandt. Auffällig ist, daß der von der Maschinenbauanstalt Breslau in den vierziger Jahren eingestellte Bau von Textilmaschinen in Breslau in

größeren Umfange nicht wieder aufgenommen ist. Auch der Bau von landwirtschaftlichen Maschinen ist lange Zeit wenig vorwärts gekommen. 1864 wurde der Landwirtschafliche Maschinenmarkt gegründet, der zum Bau landwirtschaftlicher Maschinen anregen und seine Wirkungen über Ostdeutschland hinaus ausdehnen sollte. Als Großaussteller waren aus Breslau u. a. die Maschinenbauanstalt Breslau (mit Öpeln und Dreschmaschinen), G. Linke, F. E. Priemer, F. J. Stumpf, aus der Provinz die königliche Hütte in Malapane, L. Prandl in Groß-Strehlitz, Januschek in Schweidnitz beteiligt. Von den schlesischen Fabriken wurden vor allem kleinere Maschinen, wie Drill- und Hackmaschinen, sowie Düngerstreuer vorgeführt; die größeren Maschinen kamen außer von Garret in Buckau überwiegend aus England.

Auf dem Gebiete der Metallverarbeitung ist noch eines Werkes zu gedenken, das für Breslau wohl als das älteste zu gelten hat, der Firma E. F. Ohles Erben. Das Unternehmen ist aus einem Betriebe hervorgegangen, der sich schon 1763 mit dem Gießen und Walzen von Blei und Zinn befaßte. Ernst F. Ohle vergrößerte und verbesserte das Unternehmen ständig und konnte 1822 seinem Schwiegersohne Anderssen, dem Sohne eines aus Schweden nach Breslau gezogenen Mannes, ein gut eingerichtetes gewerbliches Unternehmen übergeben. Dieser wird als ein Mann von außergewöhnlichem technischen Talent und großen Fähigkeiten auf kunstgewerblichem Gebiete geschildert; er schuf Einrichtungen zum Walzen dünner Metallblätter und wurde auf diesem Gebiete führend; er galt auch als bahnbrechender Organisator auf dem Gebiete der Schrot- und Kugelgießerei.

An der Eisenindustrie Oberschlesiens war die Breslauer Kaufmannschaft seit den Zeiten Friedrichs des Großen durch die Königshulder Stahl- und Eisenwarenfabrik beteiligt, die in späteren Zeiten auf die Oberschlesische Eisenindustrie-Aktiengesellschaft übergegangen ist. Der wiederholt genannte Kuffer betrieb in Piela ein Eisenhüttenwerk und erhielt dafür, ebenso wie für die Erzeugnisse der Breslauer Maschinenbauanstalt und sein später zu erwähnendes Ohlauer Zinkwalzwerk, anlässlich der Breslauer Ausstellung 1852 die Staatsmedaille; das Eisen für die ersten Breslauer Strombrücken stammte aus der Pielahütte. An der Gründung von Eisenhütten waren von Breslauer Kaufleuten auch Schreiber, Eduard von Loebbecke und von Wallenberg-Pachaly beteiligt.



An der Entwicklung der Zinkindustrie hat die Breslauer Kaufmannschaft unmittelbaren großen Anteil gehabt. Nicht nur daß Schreiber, daß Ruffer und Kopisch Zinkhütten betrieben; vor allem machten sich Breslauer Kaufleute auch um die weitere Verarbeitung und den Absatz sehr verdient. Trotz des Zinkreichtums Schlesiens waren die Walzwerke lange in ihren Einrichtungen zurückgeblieben und lieferten nur ein geringerwertiges, für die Ausfuhr nicht geeignetes Fabrikat; Zink mußte daher zum großen Teil roh zur Ausfuhr gebracht werden. Ruffer ging auch in dieser Beziehung bahnbrechend voran. Er regte 1837 bei der Seehandlung die Gründung eines Zinkwalzwerkes an, nachdem er sich der Mitwirkung eines Fachmanns, des Warschauer Kaufmanns Steinkeller, versichert hatte. Die Verhandlungen mit der Seehandlung führten zu einem günstigen Ergebnis. Das Werk wurde in Tiergarten bei Ohlau in Rücksicht auf die dortigen Wasserkräfte errichtet; für die Leitung wurde Dejardin gewonnen. Das Werk brachte sehr gute Erträge und förderte den Zinkabsatz. Den Blechen wurde von der Seehandlung vorzügliche Reinheit, Dehnbarkeit und Geschmeidigkeit nachgerühmt. Andere Privatunternehmer in Schlesien wurden dadurch zur Gründung ähnlicher Anlagen veranlaßt; so erwähnt Hofmann 1837 die Gründung eines Zinkwalzwerkes durch Loebbecke und 1845 in Breslau durch Bolhe. Loebbecke betrieb eine Zinkweißfabrik, deren Erzeugnisse auf der Breslauer Gewerbeausstellung von 1852 ausgezeichnet wurden, auch Ruffer wird gelegentlich als Hersteller von Zinkweiß genannt.

An der Zinkgewinnung selbst war Breslau schließlich und nicht zuletzt durch die Bergwerksgesellschaft Georg von Giesches Erben beteiligt, deren Entwicklung auf das engste mit Breslau und der ganzen Provinz verbunden ist. Der Gründer, der Breslauer Kaufmann Georg Giesche, erhielt am 22. 6. 1704 ein kaiserliches Privileg für den Salmei-Bergbau. 1809 errichtete die Gesellschaft auf Grund der Erfindung des Hüttenmeisters Ruhberg ihre erste Zinkhütte. Die Zahl der Zinkhütten in Oberschlesien stieg damals von 6 in 1821 auf 14 in 1825; Zink ging in alle Welt bis nach Indien und China. 1825 trat ein Rückschlag ein, der erst nach Verbesserung der technischen Einrichtungen überwunden werden konnte. Der große Aufstieg des Werkes erfolgte in den fünfziger Jahren, nachdem die Gesellschaft durch Verleihung der Korporationsrechte auf sichere Grundlagen gestellt war, und knüpft sich vor allem an die Namen des Vor-

figenden des Repräsentanten-Kollegiums von Walthar-Cronek und der Leiter Scherbening und Bernhardi.

Von sonstigen Industrien, an deren Entwicklung die Breslauer Wirtschaft großen Anteil hatte, sei zunächst der der Verarbeitung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen gedacht. An erster Stelle ist die Zuckerindustrie zu erwähnen. Schlesien ist die Wiege der deutschen Rübenzuckerindustrie. Scharb hatte auf schlesischem Boden in Kunern die erste Fabrik errichtet und andere zur Ausnuthung der Erfindung angeregt; es ist vor allem der Fabriken in Crayn und in Koppitz zu gedenken. Nach den Freiheitskriegen erlahmte zunächst das Interesse; eine schlesische Zuckersabrik erhielt auf einer Ausstellung in Frankfurt 1818 eine Auszeichnung mit dem Bemerkten, sie hätte eine höhere verdient, wenn die Erzeugung noch zeitgemäß wäre. Mitte der dreißiger Jahre kam die Zeit der Errichtung von Zuckersabriken größeren Umfanges mit neuzeitlichen Einrichtungen. 1835 wurde von Graf Magnis die Ekersdorfer Zuckersabrik errichtet. Es folgten alsbald weitere, hauptsächlich im näheren Umkreise von Breslau: 1835 die Rosenthaler Fabrik, darauf die von den Brüdern Liebich begründete Klettendorfer Fabrik und als größte die Mochberner Fabrik; diese drei Fabriken wurden Ende der sechziger Jahre von Leopold Schoeller erworben und in größtem Umfange ausgestaltet. Von den Breslauer Kaufleuten war besonders Loebbecke tätig, der drei Fabriken, in Brieg, Loffen und Mahlen gründete. H. W. Tietze trat mit der 1843 erbauten Hertwigswaldauer Fabrik in enge Verbindung, pachtete sie 1859 und erwarb sie später. Von Wallenberg Pachaly erwarb 1844 die Zuckersabrik in Schmolz. Ein Bruder von J. G. Hofmann, Gottfried Hofmann, errichtete eine Zuckersabrik in Prottschenhain.

Die Mülerei war in Breslau in Folge der vorhandenen Wasserkräfte stets heimisch gewesen, wurde jedoch in alter Form betrieben und lieferte kein ausfuhrfähiges Mehl. Die 1837 vor dem Nicolaitor errichtete Holländer Windmühle bedeutete einen großen Fortschritt. Die Seehandlung ging auch hier voran und gestaltete wie in Bromberg, so auch in Schlesien, verschiedene Mühlen zu neuzeitlichen Anlagen um und regte dadurch zur Begründung der Mühlenindustrie an, die sich später in Schlesien sehr ausbreitete. Die Gewinnung von Röte und Krapp zu Farbzwecken war in Breslau seit langem betrieben worden; wie erwähnt, machte sich der ältere Milde um die Veredelung des Krapps verdient. 1839 wurden in Breslau 4 Fabriken

nachgewiesen, doch verlor das Erzeugnis unter dem Wettbewerb anderer Farbstoffe seine Bedeutung. Die Bierbrauerei ist in Breslau seit jeher in großem Umfange vertreten gewesen; sie erfuhr durch den Zollverein und den dadurch ermöglichten Wettbewerb von fremdem Biere eine starke Anregung; 1837 wurde die Friebeschke und alsbald die Weberbauersche Brauerei neuzeitlich eingerichtet. Eine neue Zeit für das Brauereigewerbe wurde durch die Begründung von drei neuen Brauereien in den vierziger und fünfziger Jahren eröffnet: C. Ripke 1844, Pfeifferhof von Karl Scholz 1855 und E. Haase 1858. Auf dem Gebiet der Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse sind noch zu nennen: die Spirituosenbrennerei, in der mehrere Betriebe zum Großbetriebe übergingen, die Spritfabrikation, die auch für die Ausfuhr arbeitete, die Ölmüllerei, die nach dem Berichte Hofmanns für 1837 in günstiger Entwicklung begriffen war, schließlich die Tabakindustrie, die in Breslau seit langem in größerem Umfange betrieben worden war.

Von sonstigen Industrien, an deren Entwicklung die Breslauer Wirtschaft Anteil gehabt hat, sei der Papierindustrie gedacht, die in Sacrau eine ihrer Hauptstätten fand, besonders nachdem Korn die bis dahin von Hartmann geführte Fabrik 1853 erworben und neuzeitlich ausgestaltet hatte. Hofmann erwähnt 1837 3 Pianofortefabriken, mehrere chemische Fabriken, davon eine für Farben für die Rattendruckerei, eine für Apothekerwaren und eine für Zündhölzer, mehrere Möbelwerkstätten, von denen Rehorst rühmend hervorgehoben wird, 2 Wagenbauanstalten und schließlich auch die Bekleidungsindustrie. Hervorgehoben werden 3 Schirmsfabriken mit je 50 bis 60 Arbeitskräften, die besonders auf den Messen einen guten Absatz nach Berlin und dem Auslande erzielten, mehrere Hutfabriken, die gleichfalls auf den Messen ihre Erzeugnisse nach entfernten Gegenden absetzten, und mehrere Posamentenfabriken, von denen besonders Zeisig hervorgehoben wird. Schon in den vierziger Jahren ist die Entstehung der Kleiderherstellung im großen zu beobachten; die Tuchhändler klagten in einem Berichte vom Jahre 1848 darüber, daß der Handel mit fertigen Kleidern ihnen einen empfindlichen Wettbewerb bereitere. Diese Gewerbezweige entwickelten sich im Laufe der Jahrzehnte immer mehr und gaben schließlich der Gewerbetätigkeit Breslaus, besonders in der Damen- und Herrenbekleidung, ein besonderes Gepräge.

Eine Schau der Fortschritte der gewerblichen Tätigkeit boten die Gewerbeausstellungen, von denen vor allem die von 1852 im größeren Maßstabe durchgeführt wurde.

Driske gibt in seiner ausgezeichneten Schrift von 1936 „Der Wirtschaftsorganismus Groß-Breslau“ einen Überblick über die Entwicklung von Handel und Industrie Breslaus; er erwähnt darin, daß nach der Yffelsteinschen Zusammenstellung im Jahre 1861 in Breslau 26 Fabriken-Großbetriebe mit mehr als 50 Arbeitern mit insgesamt 4000 beschäftigten Personen, davon fast der vierte Teil weiblich, bestanden hätten, und zwar 2 Eisengießereien, 5 Maschinenfabriken, eine Bleirohrfabrik, 2 Eisenbahnwagenfabriken, eine Ölmühle und Raffinerie, eine Ölfabrik, eine Spritfabrik, 2 Zichorienfabriken, 2 Zigarrenfabriken, eine Baumwollspinnerei, eine Kammgarnspinnerei, eine Posamentenfabrik, 2 Möbel- und Parkettfabriken, 2 Strohhutfabriken, eine Ofenfabrik, eine Gasbereitungsanstalt. Die Handwerks- und Gewerbebetriebe beschäftigten danach im selben Jahre 18 750 Personen, davon 5431 Meister und 13 319 Gehilfen, und zwar u. a. in der Herstellung von Lederwaren 3523, von Bekleidungsgegenständen 3146, von Metallerzeugnissen 2490, von Holzwaren 2368, im Bauhandwerk 2160, in der Herstellung von Nahrungsmitteln 1686, von Kurzwaren 369, von Stein-, Irden- und Glaswaren 356, Maschinenbauer 369 und Instrumentenmacher 320.

So war Breslau, früher ganz überwiegend Handelsplatz, zum Ersatz für verlorengegangene Tätigkeitsgebiete auch zu einem großen Industrieplatz geworden, der der ganzen Provinz große Anregungen gab und dessen Erzeugnisse den Namen Breslaus weit über die Grenzen des Vaterlandes in alle Welt trugen. Die Gründung der wichtigsten Unternehmen fällt in die ersten Jahrzehnte nach den Freiheitskriegen, und die Tätigkeit in späteren Zeiten galt in der Hauptsache der Ausfüllung und Erweiterung des damals gezogenen Rahmens.

#### 4. Die Umstellung des Handels.

Die ständig zunehmenden Erschwerungen der Verkehres mit den Erzeugnissen der Leinenspinnerei und Weberei in Übersee und die Abschließung des polnisch-russischen und damit des ostasiatischen Marktes für Tuche nahmen dem Breslauer Großhandel einen großen

Teil seiner Arbeitsgebiete. Der Absperrungskreis wurde durch die Maßnahmen der Donaumonarchie gegenüber dem Breslauer Handel fast völlig geschlossen, wenn hier auch die Abschließung nicht so stark war, wie nach dem Osten selbst. Osterreich suchte seit den Freiheitskriegen Eriest auf jede nur mögliche Weise gegenüber dem Breslauer Handel zu begünstigen. Der Handel ließ es nicht an Anstrengungen fehlen, alle Schwierigkeiten zu überwinden; das Eichbornsche Werk gibt ein anschauliches Bild von seinen Bemühungen; auch die rheinisch-westindische Kompanie, die von 1822–32 ihre Tätigkeit entfaltete, sowie die Seehandlung unterstützten und förderten seine Bestrebungen. Doch führten sie nur zu vorübergehenden Ergebnissen. Der Leinenabsatz nach Amerika konnte sich gegenüber England mit seiner Vorzugsstellung in Mittel- und Südamerika nicht behaupten, und die Vereinigten Staaten gingen durch die Zollerhöhungen von 1839 verloren. In Tuchen gelang es, Beziehungen mit China über Südamerika anzuknüpfen, doch bot das Geschäft soviel Gefahren, daß es wieder aufgegeben werden mußte. Als der heimische Gewerbefleiß, vor allem in der Tuch- und Leinenindustrie, wieder erstarkt war und auf den Auslandsmärkten Erfolge erzielen konnte, waren es die zur Blüte gelangten Fabriken, die die Ausfuhr selbst in die Hand nahmen.

Der Breslauer Großhandel in Tuch- und Leinenwaren, der früher für das Gedeihen der Stadt bestimmend gewesen war, eilte dem unentzinnbaren Verfall entgegen. Die Breslauer Kaufmannschaft berichtete 1848 der Nationalversammlung in Frankfurt auf ihre Anfrage in Sachen der Gestaltung der Zollpolitik, daß der Großhandel in Tuchen völlig verschwunden sei. Ein ähnliches Bild bot der Leinenhandel, doch scheint sich in diesem, ebenso wie im Baumwollwarenhandel, bald ein größerer Zwischenhandel entwickelt zu haben, der besonders von jüdischen Firmen betrieben wurde. Der Handel in Kolonial-, Spezerei- und verwandten Waren verlor mit der Abschließung Polens und Rußlands eins der wichtigsten Betätigungsfelder.

Es war verständlich, daß bei dieser Lage weite Kreise der Kaufmannschaft von Mutlosigkeit ergriffen wurden. Viele konnten sich von der Erinnerung an die früheren lohnenden Verbindungen mit Riachta in Tuchen und mit den spanischen Ausfuhrplätzen in Leinen nicht frei machen, scheinen unausgesetzt ihre Klagen nach Berlin gerichtet und nicht die Kraft gefunden zu haben, sich umzustellen. In der Breslauer Kaufmannschaft zog gegenüber Polen und Rußland tieffte Erbitterung ein. Sie lehnte lange Zeit Bestrebungen, mit diesen Gebieten wieder

ins Geschäft zu kommen, ab und vertrat wie Eichborn in vielen Aktennotizen und Milde im Jahre 1839 bei den von Thorn ausgehenden Bestrebungen, den Standpunkt, irgendwelche Bemühungen versprächen nur dann Erfolg, wenn Rußland wirtschaftspolitisch sein System ändere. Auch in späteren Zeiten, anlässlich des Krimkrieges, nahm die Handelskammer denselben ablehnenden Standpunkt ein. Die oft anzutreffende Auffassung, der Breslauer Handel habe sich durch einen großen Schmuggelverkehr schadlos gehalten, trifft nach meinen Unterlagen, was den unmittelbaren Verkehr mit Polen und Rußland betrifft, nicht zu; es sei in dieser Hinsicht auf den folgenden Aufsatz, vor allem auf den Bericht von Landeck vom 9. 9. 1839 verwiesen.

Eine Umstellung auf andere Tätigkeitsgebiete wurde dem Handel durch den Kapitalmangel, über den ständig geklagt wurde, erschwert. In dem erwähnten Schreiben des Handelsministers vom Januar 1833 wird auf die Klagen der Breslauer Kaufleute Bezug genommen und bemerkt, daß die alten Handelshäuser, die den neuen Verhältnissen nicht Rechnung tragen konnten, ihre Kapitalien verloren hätten. Der Handelsbericht der Kaufmannsältesten vom Dezember 1832 führte aus, daß die Uebelstände, vor allem die jetzt ungünstig gewordene Lage Schlesiens, die Privat- und Kaufleute veranlaßten, ihre Kapitalien immer mehr aus dem Verkehr zu ziehen und in Staatspapieren anzulegen, eine Bemerkung, die sich übrigens auch in derselben Zeit in Berichten aus dem Westen findet. In diesem Zusammenhang ist auch der Rother'schen Äußerung zu gedenken, er wisse, daß die Breslauer Kaufmannschaft nicht geneigt sei, für gemeinnützige Dinge Geld herzugeben. Die Namen einer Reihe alteingesessener Handelshäuser verschwanden nach und nach aus dem Breslauer Wirtschaftsleben, sei es daß sie zum Erliegen kamen, sei es daß sie mit dem Tode des Inhabers aufgelöst wurden, sei es daß ihre Angehörigen sich anderen Berufen zuwendeten.

Die Widerstandskraft und der Unternehmungsgeist konnten jedoch in der Breslauer Kaufmannschaft nicht gebrochen werden. Als Träger dieser Eigenschaften erwiesen sich jetzt vor allem die Angehörigen der jüngeren Generation; mit Ausnahme von Oelsner standen alle die Männer, die mutig vorangingen, im jüngeren Alter.

An erster Stelle gab die Entwicklung der Landwirtschaft neue Möglichkeiten. Die wichtigste Rolle in dem Handelsleben Bres-

laus nahm jetzt für Jahrzehnte der Wollhandel mit dem Wollmarkte ein; sie war besonders der Veredelung der schlesischen Schafzucht zu verdanken. Nach der Schrift von Fischer über die Geschichte des Breslauer Wollmarkts stieg die Zahl der in Schlessien gehaltenen Schafe von weniger als 2 Millionen in 1819 auf annähernd 3 Millionen in 1850; der Anteil der Merinos stieg von 10 auf mehr als 30 %, der der halbveredelten Schafe hielt sich auf mehr als der Hälfte, während der Anteil der unveredelten von mehr als drei Zehntel auf weniger als ein Zehntel zurückging. Schlessien erreichte, was Züchtung hochfeiner Wollen anlangt, unbestritten die führende Stelle in der Wollherzeugung. Die Nachfrage nach schlesischer Wolle wurde daher immer stärker und zog Kauflustige auf der ganzen Welt an. Auch das Ausland: Polen, Oesterreich, Ungarn und die Donau-Fürstentümer sandten nach Breslau große Zufuhren. Den Höhepunkt erreichte der Wollmarkt in der Mitte des Jahrhunderts; von da an machte sich der Wettbewerb der Kolonialwollen immer mehr bemerkbar und führte zum Rückgang der einheimischen Schafzucht und des Breslauer Wollhandels. Der Umsatz der Wollmärkte stieg bis 1849 auf mehr als 100 000 Zentner, das war mehr als das 2½ fache von 1815; der Wert der zugeführten Waren stieg bis auf 5 Millionen Thaler. Neben der einheimischen Wollindustrie, die in Schlessien in der guten Beschaffenheit der Wolle ihre stärkste Stütze hatte, traten vor allem Kaufleute aus England, Frankreich, Belgien und Holland, aber auch aus Amerika und anderen entfernten Gegenden als Käufer auf; die Zahl der fremden Einkäufer stieg auf 400. Der Breslauer Wollmarkt stellte Breslau wieder in den Mittelpunkt eines großen internationalen Handels, gab den mit dem Wollhandel verbundenen Bankgeschäften, wie Eichborn, Loebbecke und Ruffer große Aufgaben, führte eine neue Blütezeit herbei und gab durch das Zusammenströmen vieler kaufkräftiger Menschen der gesamten Breslauer Wirtschaft, auch im Einzelhandel, stärkste Anregungen. Er war mit geselligen Veranstaltungen und Zusammenkünften zu besonderen Zwecken verbunden; so wurde die erste Sitzung des Komitees zum Studium der oberschlesischen Bahnfrage anlässlich des Wollmarktes abgehalten. Eine ähnliche Bedeutung gewann in späterer Zeit der 1864 errichtete Internationale landwirtschaftliche Maschinenmarkt, der in neuester Zeit zum Ausgangspunkt für die Breslauer Messe geworden ist.

Auch der Handel mit einheimischen Farbstoffen, wie Krapp und Röte, behielt noch einige Zeit seine Bedeutung, wurde später jedoch

durch den Wettbewerb anderer Farbstoffe beiseite geschoben. Hinzu kam der Handel mit Flachsb, der dem damaligen Verkehr besonders in dem Bezug von Leinsaat aus den Ostseeprovinzen gute Beschäftigung bot, mit Spiritus und Sprit, der zu einem bedeutenden Ausfuhrartikel wurde und besonders über Triest Absatz fand, mit Ölfrüchten und Öl, das jetzt zu einem Ausfuhrartikel wurde, während es früher von fern her bezogen werden mußte. Die Hoffnung, die Kunth 1818 auf die Entwicklung der Getreideausfuhr besonders nach England setzte, gingen damals nicht in Erfüllung. Holz wurde frühzeitig ein großer Artikel des Breslauer Handels; vor allem ging Lauterbach führend voran; er erwarb Waldparzellen, verwertete das Holz und dehnte seine Beziehungen weit bis über die Grenze hinaus aus.

Eine weitere Stütze bot dem Breslauer Handel die vor allem den Eisenbahnen zu verdankende Entwicklung der Industrie in der Provinz, vor allem in Oberschlesien. Er fand bei dem Absatz der Erzeugnisse, indem zu den alten Handelsartikeln Zink und Eisen später Kohle und Zement hinzukamen, neue Möglichkeiten; so wurden schon 1837 mehrere Eisensfirmen genannt, die die Erzeugnisse bis nach Berlin, Sachsen und Posen absetzten, darunter Kleinwächter, Becker, Krug und Jäschke. Der Handel mit Kohle entwickelte sich erst später. Durch die besondere Art der Geschäftsführung gelangte ein Unternehmen zu großer Entwicklung, dessen Bedeutung auch auf dem Gebiete der industriellen Erschließung Mittelschlesiens, vor allem in der chemischen Industrie, der Industrie feuerfester Steine, der Steinbruchindustrie und der Tonröhrenindustrie liegt, der Firma Kulmiz. Sie errichtete zum Vertriebe teils selbst gewonnener, teils auch fremder Erzeugnisse ein Großhandelsgeschäft mit zahllosen Zweigniederlassungen, die die Bevölkerung sowohl wie die Landwirtschaft mit Kohlen und Bedarfsartikeln der verschiedensten Art versorgte.

Nicht minder bedeutungsvoll wurde für den Handel die Deckung des Bedarfs der Industrie mit Produktionsmitteln und der Gesamtbevölkerung mit Gegenständen des Bedarfes aller Art. Dieser Verkehr gewann für den Breslauer Handel mit der Entwicklung der ober-schlesischen Industrie eine immer größere Bedeutung. Hinzu kam insolge der Hebung der Landwirtschaft die Zunahme des Verkehrs in landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowohl wie in Produktionsmitteln der Landwirtschaft und in Gegenständen des Bedarfes der landwirtschaftlichen Bevölkerung. Auch die Provinz Posen wurde für den Breslauer Handel zu einem wichtigen Arbeitsgebiete und ist es bis zum Welt-



Kriege geblieben. Der Schwerpunkt des Breslauer Handels verlagerte sich somit auf den Markt der eigenen Provinz und der angrenzenden Gebiete.

Der Handel lenkte jetzt aber auch seinen Blick vom Osten ab nach Westen und Norden und suchte mit den übrigen Teilen des Staatsgebietes und der außerpreussischen deutschen Länder in engere Verbindung zu kommen. Der Rückgang der eigenen wirtschaftlichen Kraft und die Schwierigkeiten, den in anderen Teilen Deutschlands, besonders in Sachsen und im Westen, errungenen Fortschritten nachzukommen, ließen Schlesien zunächst nicht in den vollen Genuß des größeren Marktes kommen. Auf den Zollverein setzte man anfänglich vom Standpunkt des Breslauer Handels und der sich ihm bietenden Möglichkeiten keine großen Erwartungen, zumal man die sächsische Industrie als überlegen ansah. Die unablässige Arbeit trug jedoch auf die Dauer Früchte. So kam es, daß die Erzeugnisse der Baumwollindustrie bald bis in die Rheinlande, und der Tuchindustrie im Süden und Westen lohnenden Absatz fanden. Nach einem Bericht der Kaufmannsältesten vom Jahre 1837 zeigte es sich, daß der schlesische Gewerbefleiß der sächsischen Industrie gegenüber, mit einigen Ausnahmen, z. B. der Wirkerei und Strickerei, voll wettbewerbsfähig geworden war. So wurde die Breslauer Kaufmannschaft, aus deren Kreisen, z. B. von Oelsner, die Zustimmung zu der Zollgesetzgebung vom Jahre 1818 gekommen war, zu einem der eifrigsten Vorkämpfer des Zollvereinsgedankens. Der Verkehr mit Sachsen z. B. trat für sie in dem Grade in den Vordergrund, daß 1837 von allen Bahnprojekten als das wichtigste das einer Verbindung mit Sachsen bezeichnet werden konnte. Wenn anfangs der sechziger Jahre die Breslauer Kaufmannschaft zu einem der tatkräftigsten Mitstreiter Bismarcks bei seiner Handelspolitik wurde, so war das die geradlinige Fortsetzung der von Anfang an eingenommenen Haltung. Bei dem Zusammenschluß des Zollvereins mit dem nordwestdeutschen Steuerverein sagte die Handelskammer im Jahre 1851 folgendes: „Wir sehen zu unserer nicht geringen Genugtuung aus dem erweiterten Zollverein die Anfänge einer maritimen Bedeutung Deutschlands hervorzuwachsen, welche uns nicht nur eine gesicherte Grundlage wie für alle Unternehmungen nach außen, so auch für deren Gedeihen im Innern in Aussicht stellt. Indem wir einer hohen Staatsregierung unseren ehrerbietigsten Dank für die Erwerbung eines Kriegshafens an der Nordsee aussprechen, glauben wir nur einem Gefühle Ausdruck zu geben, welches in der

Brust eines jeden Freundes deutscher Ehre und Kraftentwicklung wohnt.“ Mit nationalem Stolz begrüßte die Handelskammer die Ereignisse von 1864 und schrieb in ihrem Jahresberichte folgendes:

„Der in diesem Jahre glücklich beendete Krieg mit Dänemark hat unserem Vaterlande überhaupt viele und große Opfer auferlegt, insbesondere die von uns vertretenen Interessen vielfach und hart geschädigt. Die Nachteile werden aber verschmerzt werden, wenn die Folgen der glorreichen Siege unseres Heeres dem Gemeinwohl zugute kommen. Nicht allein seine eigenen Interessen, auch die von Gesamtdeutschland hat Preußen bei Lösung der Schleswig-Holsteinischen Frage zu wahren. Es genügt nicht, daß deutscher Boden zurückerobert wurde; er muß auch in solcher Weise mit Deutschland verbunden werden, daß die Wiederkehr der Fremdherrschaft für alle Zeiten unmöglich ist und ein dauernder organischer Zusammenhang mit dem Gesamtvaterlande hergestellt wird. Indem nun Preußen das mit Strömen edelsten Blutes eroberte Land in enge Beziehungen zu sich setzt und dadurch die Wohlfahrt desselben fördert, wird zugleich die Lösung der deutschen Frage teilweise angebahnt. Mit der erweiterten Kriegswichtigkeit des ‚Schwertes Deutschlands‘ zur See durch Ausdehnung der Kriegsslotte gewinnt die Weltstellung von Gesamtdeutschland, findet insbesondere der deutsche Handel den erforderlichen Schutz auf dem Meere und in fremden Ländern, und der von Preußen auszuführende holsteinische Nord-Ostsee-Kanal wird dem Handel neue Vorteile gewähren.“

Inzwischen hatten die Bemühungen, im Osten neue Wege zu erschließen, zu Erfolgen geführt. Der Breslauer Handel vermochte bald nach 1823 als Ersatz für den polnischen Markt einen neuen Verkehr mit Krakau zu entwickeln; als Schöpfer gilt vor allem Th. Molinari, neben dem auch Schiller zu nennen ist.

Krakau war durch die Wiener Verträge freistaat geworden, der außer der Stadt die Landschaft nördlich der Weichsel bis zur preussischen Grenze umfaßte. In dem zwischen Preußen, Osterreich und Rußland am 3. 5. 1815 abgeschlossenen Vertrage wurde in Artikel 8 dem freistaat Krakau untersagt, eine Zolllinie zu errichten. Das Gebiet wurde zu einem Freihandelsgebiet erklärt; jedem der drei angrenzenden Staaten wurde das Recht zugesichert, mit völlig gleicher Konkurrenz das Gebiet des freistaates ohne Erlegung eines Einfuhrzolles mit seinen Handelsartikeln, Fabrikaten und Produkten zu versorgen. Aber Krakau vollzog sich ein großer legaler Verkehr mit Lemberg und darüber hinaus. Daneben wurde von den Krakauer Kaufleuten ein bedeutender Verkehr nach Polen und Galizien eingerichtet, und zwar im Wege des Schmuggels. Auf diese Weise wurden die polnischen Gebiete bis nach Warschau hin, sowie mehr als die Hälfte von Galizien

versorgt. Seidene Waren, Tabak und namentlich Zigarren wurden in Massen bis zu 20 Meilen hinter Lemberg vertrieben. Der Wert der abgesetzten Güter, die mit Ausnahme von Branntwein, Tabakblättern und einigen wenigen anderen Artikeln ihren Weg über Breslau nahmen, wurde von der Kaufmannschaft auf annähernd 4 Millionen Thaler geschätzt, das war etwa ebensoviel wie die Gesamtausfuhr Preußens nach Polen, ebenso wie nach Österreich einschließlich Krakaus im Jahre 1822. Davan waren u. a. beteiligt: Baumwollene und wollene Waren, Leinwand und Seidenwaren mit 2 Millionen Thalern, Garne mit 10 000, Eisen, Bleche, Stahl- und Kurzwaren mit 370 000, Möbel mit 40 000, Wein Bier, Branntwein mit 250 000, Tabakblätter, Tabak, Zigarren mit 180 000, Zucker mit 300 000, Kaffee und andere Kolonialwaren mit 80 000, Indigo, Farbhölzer, chemische Erzeugnisse mit 20 000, Heringe, Stockfische, Tran mit 60 000, verschiedene Artikel wie Kleider, Pelzwerk, Lederwaren, Teppiche, Bücher mit 180 000 Thalern. Hinzu traten die von preussischen Gewerbetreibenden erzielten Frachtbeträge mit 70 000 Thalern, der Gewinn des Handels und schließlich bei fremden Waren der Ertrag aus den Durchfuhrzöllen, die dem Preussischen Staate zufließen. Die größere Hälfte davon entfiel auf Erzeugnisse des einheimischen Gewerbefleißes, vor allem des schlesischen; für diesen kamen hauptsächlich baumwollene Zeuge aus Reichenbach und Leinenwaren, größtenteils feiner Art, aus Hirschberg und Greiffenberg in Betracht aber auch die Ausfuhr von Branntwein und von inländischem Tabak war sehr bedeutend und umfaßte bei letzterem ungefähr die Hälfte des eigenen Anbaues. Hinzu kam das große Interesse Oberschlesiens an der Ausfuhr von Steinkohle und Salmei nach dem Freistaat Krakau, der, selbst reich an Salmei, im Rahmen des österreichischen Zollgebietes in der Lage gewesen wäre, auf Kosten der schlesischen Zufuhr große Mengen nach Österreich zu versenden.

Die Breslauer Kaufmannschaft sah diesen Verkehr, der von ihr in völlig legaler Weise ausgeübt wurde, als Lebensnerv des Breslauer Handels an, der für viele Einbußen wenigstens einen gewissen Ersatz schuf. Von diesem Verkehr sagt Gustav Freytag in seinen Lebenserinnerungen im 7. Kapitel: „In den fremden Absatzgebieten war Wagnis und Gewinn beträchtlich; oft wurden Reisen dorthin nötig, und der Verkehr mit den fremden Kunden war nicht immer bequem; aber diese Tätigkeit gab auch Kenntnis fremder Zustände und Einblick in das große Verkehrsleben des europäischen Ostens.“ Er führt an

anderer Stelle weiter aus: „Der weite Blick, den ein solches Geschäft der Kaufmannschaft gab, der große Stil, in dem es betrieben wurde, trugen nicht wenig dazu bei, dem Kaufmannsstande Breslaus Selbstgefühl, Solidität und Ansehen zu geben.“

Aber Krakau hinaus wandte der Handel dem Verkehr mit Lemberg und weiter mit den Donau-Fürstentümern sein Augenmerk zu. Als Ende der zwanziger Jahre von Regierungsseite der Gedanke der Wiedererrichtung der von Friedrich dem Großen geschaffenen, jedoch nach wenigen Jahren wieder eingegangenen Breslauer Messe erörtert wurde, vertrat die Kaufmannschaft den Standpunkt, daß die damaligen Verhältnisse für diese Maßnahme nicht günstig seien, daß der Plan jedoch ausgenommen werden sollte, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse in den Donau-Fürstentümern sich weiter gefestigt hätten. Im Hinblick auf die Gerüchte, die 1834 bei der Begründung des Zollvereins im Gange waren, Sachsen habe den Beitritt davon abhängig gemacht, daß keine neuen Messen in Preußen zugelassen würden, vertrat die Kaufmannschaft den Standpunkt, daß eine solche Klausel die Breslauer Messe nicht betreffe; ihr Privileg sei niemals aufgehoben worden, und es würde sich daher bei einer Breslauer Messe nicht um eine Neuerrichtung, sondern um eine Wiedereröffnung handeln. Wie die Kaufmannschaft alle Möglichkeiten zur Pflege der Beziehungen mit dem Südosten ins Auge faßte, geht daraus hervor, daß die Handelskammer nach ihrer Errichtung 1849 zum Sekretär Dr. Simson von der Kronstadter Handelskammer berief, dessen Erfahrungen und Beziehungen, so meinte man wohl, für den Verkehr von Nutzen sein könnten.

Darüber wurde der Verkehr auf den beiden anderen nach dem Südosten und Süden führenden Richtungen, der durch Ungarn und der nach Wien laufenden, nicht außer acht gelassen. So sehr Triest auch als Wettbewerber für den Breslauer Handel in den Vordergrund trat, so wurde doch der Handel mit diesem wichtigen Plaze sehr gepflegt; F. W. Grund z. B. arbeitete Anfang der dreißiger Jahre bei einem befreundeten Triester Handelshause, und Triest wurde z. B. für die Ausfuhr von schlesischem Sprit bedeutungsvoll. Wiederholt wurde in Handelsberichten ausgeführt, daß der Breslauer Handel mit Osterreich sich im allgemeinen nur noch auf die Grenzbezirke Böhmens, Mährens und Osterreichisch-Schlesiens erstrecken könne. Tatsächlich hat der Verkehr oft einen weit größeren Kreis umfaßt, offenbar deshalb, weil der Breslauer Handel sich den Konjunkturen besser anzu-

passen wußte, als der von Triest, und damit die Vorzugsstellung Triests wettzumachen vermochte. Allerdings kam zu dem Wettbewerb Triests bald der der böhmischen Elbhäfen hinzu. Diese wurden durch die Ermäßigung der Elbzölle, der später die völlige Aufhebung folgte, gegenüber dem Breslauer Handel begünstigt. Die Breslauer Kaufmannschaft war sich dieser Folgen wohl bewußt gewesen, als sie Anfang der zwanziger Jahre für die Ermäßigung der Elbzölle in Rücksicht auf die Zinkausfuhr eingetreten war. 1837 anlässlich der Erörterungen über die Folgen des Zollvereins wurde berichtet, daß der Oderverkehr um den Teil abnehme, um den der Elbeverkehr zunehme. Mit Ungarn nahm der Handelsverkehr nach wiederholten Berichten ab, doch muß er nach den Mitteilungen Otto Pilets, der z. B. unter den Führern der Frachtwagen-Karawanen einen Mann aus Lemberg und einen aus Resmark nannte, doch von gewisser Bedeutung gewesen sein.

Zusammenfassend bemerkte Hofmann in seinem Handelsberichte für 1837, man könne nicht sagen, ob der Breslauer Handel sich in Zu- oder Abnahme befände; einige Artikel verschwänden immer mehr vom Markte, während andere mehr Absatz hätten. Molinari führte in einem Bericht über den Zollverein im Jahre 1837 aus, daß die Breslauer Kaufmannschaft es durch Fleiß und Genügsamkeit vermocht habe, das wirtschaftliche Leben neu zu befruchten.

Doch dem Handel blieben weitere Schläge nicht erspart. Der schlimmste war der Verlust des Krakauer Verkehrs durch die bedingungslose Einverleibung des Freistaates Krakau in die Donaumonarchie im Jahre 1847, über die in dem nächsten Aufsatze berichtet wird.

Der Verkehr mit Krakau in der bisherigen Form wurde mit einem Schläge vernichtet, und nach Treitschke bezifferte der Breslauer Handel seine augenblicklichen Verluste, die manches angesehenes Handelshaus zur Einstellung seiner Tätigkeit zwang, auf Millionen. Otto Pilet gibt ein dem früheren Verkehr entsprechendes Bild von dem Handelsverkehr Breslaus mit Galizien für die Mitte der fünfziger Jahre und erwähnt dabei nicht einmal die Einverleibung Krakaus in Oesterreich. Die damalige rege Handelstätigkeit war in den kriegerischen Ereignissen begründet, die Oesterreich veranlaßten, sein Absperrungssystem stark zu mildern. Solche Möglichkeiten boten sich wiederholt. Selbst die Krakauer Abnehmer, die auf den Verkehr mit Breslau eingestellt waren und über keine Verbindungen mit Wien verfügten, suchten an

den Beziehungen zu Breslau festzuhalten, und es konnte sich daher noch länger ein, wenn auch sehr eingeschränkter Verkehr erhalten. Der Bemühung des Breslauer Handels um die Entwicklung des Verkehrs durch Galizien mit dem Südosten ist bereits gedacht worden. Jetzt wurde auch ein vom Standpunkt der russischen Zollbehörde aus illegaler Verkehr mit Polen und Rußland als Mittel angesehen, um auf die russische Zollpolitik einen Druck auszuüben. Die polnischen Käufer hatten nach der ersten Zeit der völligen Absperrung des polnischen Marktes gegenüber Schlesiens offenbar Mittel und Wege gefunden, um die Grenzlinie zu überschreiten. Die Handelskammer berichtete dem Oberpräsidenten im Jahre 1851, daß die ausländischen Käufer mit den russischen Zollbeamten über die Höhe der zu zahlenden Zollgefälle zu „affordieren“ pflegten; eine Störung trat vorübergehend durch den Austausch der früheren Zollbeamten gegen russische anlässlich der Einbeziehung Polens in das russische Zollgebiet im Jahre 1851 ein.

In derselben Zeit, in der dem Breslauer Handel die Notwendigkeit erwuchs, zum Ersatz für den Verlust des Krakauer Absatzgebietes die Beziehungen nach anderen Richtungen auszudehnen, machten sich die Folgen des Aufkommens der Eisenbahnen fühlbar. Die Eisenbahnen weckten einen ungeahnten Verkehr besonders in Rohstoffen, die zum großen Teil erst jetzt über weite Entfernungen verfrachtet wurden, und gaben der gesamten Wirtschaft und insbesondere auch dem Handel größte Anregungen. Sie gestatteten aber auch die Aufnahme von unmittelbaren Beziehungen zwischen Käufern und Verkäufern, die sich vordem der Vermittlung von Zwischenplätzen hatten bedienen müssen, und führten zu einer weitgehenden Ausschaltung des Breslauer Handels, der früher eine fast monopolartige Stellung besessen hatte. Jetzt begann sich auch in der Provinz ein selbständiger Großhandel zu entwickeln. Die Handelskammer führte in ihrem ersten Jahresbericht für 1849 folgendes aus:

„Breslau vermochte sich den Eingriffen der durch die Fortschritte des menschlichen Wissens und Könnens inzwischen ganz veränderten Verkehrsverhältnisse nicht zu entziehen. Diese haben fast alle Binnenstädte, deren Geschäftsleben nicht eine ausgedehnte eigene Industrie zur Basis hat, mehr oder weniger hart betroffen. Denn während früherhin eine Hauptrichtung der Geschäftstätigkeit in diesen Städten in der Vermittlung des Warenaustausch zwischen den Küstenplätzen und dem Binnenlande lag, geht seit der staunenswerten Ausbildung des Eisenbahn- und Telegrafnswesens die ganze Tendenz des Kaufmanns dahin, in weitestem

Umfange direkte Handelsbeziehungen anzuknüpfen, ein Streben, das durch die Geneigtheit der miteinander verbundenen Eisenbahngesellschaften, für den Transitverkehr ermäßigte Frachtsätze zu erstellen, sehr begünstigt wird."

Diese für den Breslauer Handel entstandenen naturnotwendigen Verschiebungen wurden durch die Frachtgestaltung der Eisenbahnen auf das äußerste verschärft. Die Wirtschaft Breslaus war von Anfang an für staatlichen Bau und Betrieb der Eisenbahnen eingetreten, da eine Monopolstellung nicht in private Hände gelegt werden durfte. Die Jahresberichte der Handelskammer wiesen immer wieder auf die Notwendigkeit von Frachtermäßigungen im Interesse der Entwicklung der Gesamtwirtschaft hin, die von den Eisenbahnen abgelehnt wurden. Im Vordergrund standen Artikel wie Kohle und Eisen, die „von der Eisenbahnverwaltung fast feindlich behandelt werden“; es handelte sich weiter um industrielle Rohstoffe und Erzeugnisse, wie Baumwolle, Blei, Zinkblech, Kalk, Zucker und Spiritus. Die Frachtsätze beim Verkehr mit den wichtigsten Märkten, wie Berlin, deren völlige Gewinnung für oberschlesische Erzeugnisse bei angemessenen Frachtsätzen möglich sei, seien zu hoch, und es wurde daher schon von den fünfziger Jahren an der 1-Pfenig-Tarif für Rohstoffe verlangt. Wie groß die Macht der Privatbahnen war, geht aus einem Bericht des Oberbergamts an den Oberpräsidenten vom 23. 2. 1859 hervor, nach dem der Bergbau bei finanzieller Unterstützung des Ausbaues der Oder mit Verationen der Oberschlesischen Bahn zu rechnen habe, die die Vorteile der Verkehrsverbesserung auf der Oder aufhoben, und gegen die eine gesetzliche Sicherung geschaffen werden müsse.

Für den Breslauer Handel im besonderen handelte es sich um die Frachttarife, die den Zwischenhandel ausschalteten und in den sogenannten Differentialtarifen schärfsten Ausdruck fanden. Die aus Wettbewerbsrücksichten erstellten Differentialtarife begünstigten den direkten Verkehr derart, daß eine Unterbrechung in Zwischenplätzen zur Unmöglichkeit wurde. Das wurde für den Breslauer Handel schon in den vierziger Jahren, z. B. beim Verkehr Hamburgs mit Osterreich und Polen, verhängnisvoll; daher denn auch das ständige Streben Breslaus nach dem Oderausbau. Für die Gestaltung der Tarife sei nur ein Beispiel angeführt: die Fracht für Kaffee betrug von Stettin nach Wien für den Zentner im direkten Verkehr 23 Silbergroschen 7½ Pfennig, von Stettin nach Breslau dagegen 23 und von Breslau nach Wien 24 Silbergroschen 4,4 Pfennige, also für jede der beiden Teilstrecken ebensoviel, wie für die Gesamtstrecke; ja mitunter

unterboten die direkten Tarife sogar noch jede der Teilstrecken. Alle Vorstellungen hiergegen wurden zwar von den Zentralstellen grundsätzlich als berechtigt anerkannt, doch blieb den Bemühungen der Erfolg lange so gut wie versagt. Daß von den Eisenbahnen bei dieser Einstellung keine Hilfe im Kampf gegen Wettbewerbsstarife der fremden Bahnen, so der österreichischen, gewährt wurde, ist verständlich. Auch die Bemühungen um Schaffung eines Reexpeditionsverkehrs, d. i. der Anwendung des niedrigen direkten Tarifes auch bei zwischenzeitlicher Unterbrechung der Beförderung, mit dem Südoften, führten zu keinem Ergebnis. So wurde der Breslauer Handel in seiner Bewegungsmöglichkeit stark eingeengt und nicht nur aus alten Beziehungen, sondern auch aus der z. B. im Verkehr mit Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen mit dem Südoften neu errungenen Stellung zum Teil wieder verdrängt. Partsch bemerkt in seiner Schlesischen Landeskunde, durch die Jahresberichte der Handelskammer ziehe sich durch Jahrzehnte wie ein roter Faden die Klage hindurch, daß die Entwicklung der Eisenbahntarife die Leidensgeschichte des Breslauer Handels sei.

Zusammenfassend konnte die Handelskammer in ihrem Berichte für 1849 sagen, daß die Ereignisse der letzten Jahrzehnte den früheren Flor des Breslauer Handels in so ungeahntem Maße zerstört hätten, daß Breslau nur ein wenig höherer Rang als der der größten Provinzialhandelsstadt verblieben sei. Diese Äußerung war jedoch unter dem frischen Eindruck des Verlustes des Krakauer Absatzgebietes, der ersten ungünstigen Folgen der Eisenbahntarife und der Mißerfolge hinsichtlich der Verbesserung der Oberschiffahrt gefallen. Der Breslauer Handel vermochte sich neue Wege zu erschließen.

Gerade die Entwicklung der Eisenbahnen eröffnete dem Breslauer Handel neue Möglichkeiten. Sie gab der gewerblichen Entwicklung in den östlichen Ländern starken Auftrieb und führte zum Bezuge von Maschinen und anderen technischen Hilfsmitteln, deren Einfuhr eher begünstigt wurde. Rußland wurde jetzt ein großes Absatzgebiet für Maschinen, z. B. von Gattern für Sägewerke, die von den Breslauer Fabriken geliefert werden konnten; ebenso entwickelte sich in Bedarfsgegenständen aller Art für die Industrie ein bedeutender Verkehr, an dem der Breslauer Handel



großen Anteil nahm. Er war es denn auch, der den deutschen chemischen Erzeugnissen, z. B. Farben, bei der Erschließung östlicher Märkte die Wege bereitete. Für die Änderung der Einstellung ist es bezeichnend, daß Milde, der noch 1839 gegen jeden Versuch sich gewandt hatte, den Handel mit Rußland neu zu beleben, nicht ganz 2 Jahrzehnte später die Verwaltung der Warschau—Wiener Bahn auf der russischen Seite in die Hand nahm, und daß bald darauf die Bestrebungen einsetzten, eine unmittelbare Bahnverbindung von Breslau nach Warschau zu erlangen; der Mißerfolg dieser Bemühungen wurde jetzt als großes Hindernis für die Entwicklung des Verkehrs mit dem Osten angesehen.

Vor allem vermochte die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs dem Handel mit ost- und südosteuropäischen Rohstoffen zugute zu kommen. Breslau wurde in diesem jetzt wieder einer der wichtigsten Handelsmittelpunkte. Zu den vielen kleineren Artikeln, wie Honig, Pelzwerk, Fellen, Talg und Pottasche, die von jeher Gegenstände des Breslauer Handels gewesen waren, kamen die Massenartikel hinzu, wie außer Wolle und Kleesamen Getreide, Holz und später auch Flach. Zum Teil fand ein lebhafter Austauschverkehr in solchen fremden Rohstoffen gegen einheimische Erzeugnisse und Handelsartikel statt. Zwar wurde mancher Anlauf zu einer günstigen Entwicklung durch die Differentialtarife vereitelt. Gleichwohl ist ständig das Streben des Breslauer Handels unverkennbar, alles, was nur möglich war, zugunsten der schlesischen Wirtschaft herauszuholen.

Veranstaltungen, wie der Wollmarkt, später auch der Internationale Maschinenmarkt, führten, ebenso wie die Entwicklung der Landwirtschaft und der schlesischen Industrie, regelmäßig vermögende Personen nach Breslau. Vor allem der Wollmarkt zog Angehörige des Grundbesitzes aus Schlesien und den Nachbarprovinzen, wie aus den angrenzenden Ländern nach Breslau; für weite Kreise, z. B. des polnischen Adels, wurde der regelmäßige Besuch der schlesischen Hauptstadt zu einer Gewohnheit. Dadurch wurde das gesellige und künstlerische Leben stark befruchtet, und es erwuchsen auch für den Einzelhandel Anregungen. Es entwickelten sich zur Deckung auch eines anspruchsvollen Bedarfs Geschäfte der verschiedensten Art, z. B. auf dem Gebiete des Goldwaren- und Juwelenhandels, des Handels in Glas-, Porzellan- und anderen Luxuswaren, in Pelzwaren und Kleidern, schließlich auch in Feinkostwaren, die sich durch große Leistungsfähigkeit auszeichneten. Auch so manche Breslauer

Gaststätte erwarb sich weithin einen guten Ruf. Breslau wurde der Hauptsitz für den Großhandel mit Ungarwein, während deutscher Wein mehr Gegenstand des Einzelvertriebes war. Von Interesse ist es zu lesen, daß die Lieferung nicht naturreinen deutschen Weines von dem Handel schon vor 100 Jahren öfter zurückgewiesen wurde, ein Zeichen dafür, daß der Grund für die Lieferung der für den vermeintlichen ostdeutschen Geschmack zurechtgemachten Ware nicht bei den Käufern lag.

Als Haupttriebkkräfte für die Umgestaltung des Breslauer Handels waren somit die Entwicklung der Breslauer Industrie mit der steigenden Zahl von Arbeitskräften und der Breslauer Einwohnerschaft, der Aufstieg der Landwirtschaft in Schlesien wie in Posen, und in gleicher Weise der der schlesischen Industrie wirksam und vermochten ihm einen gewissen Ausgleich für seine frühere überragende Stellung beim Verkehr mit dem Osten und Südosten zu geben. Der Breslauer Handel hat jedoch auch unter ungünstigsten Vorbedingungen die Bemühungen, seine Beziehungen zu dem Osten und Südosten auszugestalten, nie erlahmen lassen, um dann, wenn die Vorbedingungen sich wieder günstiger gestalten würden, jederzeit die alte Stellung als Hauptvermittler in diesem Verkehr wieder einzunehmen. Die Grundlagen für die neue Handelsstellung Breslaus waren bereits in den ersten Jahrzehnten nach den Freiheitskriegen gelegt, und nicht anders als bei der Industrie handelt es sich auch bei dem Handel trotz aller tiefeinschneidenden Änderungen im einzelnen im Grunde genommen nur um die Ausfüllung des damals gezogenen Rahmens.

Die Umgestaltung des Breslauer Handels führte auch zu einer Änderung der Formen, in denen er betrieben wurde. Für die früheren Zeiten war das Handelshaus kennzeichnend, das Waren verschiedenster Art, vielfach zugleich Erzeugnisse des heimischen Gewerbesleißes und fremder Zonen, nach bestimmten Richtungen absetzte; damit verband sich vielfach auch der Bezug von Rohstoffen aus jenen Gegenden. Zum großen Teil war dieser Handel als Kommissionshandel betrieben worden. Der Kommissionshandel alten Stiles verschwand im Laufe der Jahrzehnte völlig aus dem Bilde des Breslauer Wirtschaftslebens. Der Eigenhandel wurde durch die Entwicklung

unmittelbarer Beziehungen zum Teil ausgeschaltet; die Ausnutzung seiner Kenntnisse der fremden Verhältnisse, besonders im Osten, vermochte jedoch anderen Plätzen vielfache Erleichterungen zu bieten und wurde von diesen noch lange für sich nutzbar gemacht dadurch, daß man in weitem Umfange den Breslauer Kaufmann als Kommissionär und Spediteur heranzog.

Auch in der Zusammensetzung der Kaufmannschaft vollzog sich eine tiefeingreifende Änderung. Sie knüpfte vor allem an das Eindringen des jüdischen Elementes in den Handel an. Die christliche Kaufmannschaft Breslaus hat seit alten Zeiten in Abwehrstellung gegen die jüdischen Händler gestanden. In den früheren Zeiten war das Recht zum Handelsbetriebe an die Zugehörigkeit zur kaufmännischen Korporation gebunden, die Juden nicht ausnahm. Die Rücksichten auf den Verkehr mit Polen, Rußland und die Ukraine hatten, wie es in dem königlichen Edikt vom 21. 5. 1790 zur Regelung der Judenfrage heißt, schon seit Jahrhunderten zur Duldung jüdischer Kaufleute geführt, und der Zweck des Ediktes sei, den Juden die früheren Freiheiten zu belassen, diese jedoch zur Abstellung von Mißbräuchen klar abzugrenzen. Es sollten den 160 generalprivilegierten Juden, von denen nach Auffassung der Regierung die knappe Hälfte auf dem Gebiet des Handels tätig war, das Recht, in Breslau zu wohnen und das Geschäft zu vererben, belassen bleiben. Der grundsätzliche Ausschluß der Juden von dem Handel mit einer Reihe von Waren, wie Wolle, Leinen, Ölsaaten, Röte, Garn, Tuch, Fuchten, Leder, Eisen und Eisenwaren, Nürnberger Waren, Spezerei- und Materialwaren, Honig, Tran, Pottasche und Salpeter sollte dadurch nicht berührt werden. Außer den 160 „Schutzjuden“ sollten an Stelle der früheren „tolerierten“, der „fixentrysten“ und „Schutzgenossen“ noch eine Anzahl weiterer Juden „toleriert“ werden, jedoch ohne das Recht der Vererbung. Die Breslauer Kaufmannschaft war auf das peinlichste auf die möglichste Beschränkung des Kreises der zugelassenen Juden bedacht. Sie wurde dabei von der in einem Bericht vom 21. 5. 1790 zum Ausdruck gebrachten Auffassung geleitet, „nach allen Erfahrungen sei der Jude zu einem gewissenhaften regelmäßigen Handel nicht geeignet“. Die Kaufmannschaft erhob daher gegen das Edikt vom 21. 5. 1790 schärfste Vorstellungen. Am 26. 6. 1801 ging sie gegen die Absicht der Verleihung von 10 Einzelhandelsberechtigkeiten an Juden an und wandte sich schließlich an den König mit der Bitte um Schutz. Im Jahre 1805 vertrat sie den Standpunkt, daß getaufte

Juden bei der Gewährung kaufmännischer Rechte nicht ohne weiteres wie christliche Kaufleute behandelt werden dürften. Der Kampf blieb jedoch im wesentlichen erfolglos.

Eine grundsätzliche Änderung trat mit der neuen Judengesetzgebung vom 11. 3. 1812 ein. Jetzt nahm die Zahl der Juden stark zu und erreichte bald die doppelte Zahl; sie betrug z. B. im Jahre 1823 in Breslau 4800. Juden zogen jetzt derart in den Handel ein, daß Eichborn anlässlich der Aufforderung der Regierung zur regelmäßigen Berichterstattung über die Lage des Handels im Jahre 1822 erklärte: „Ich weiß für meinen Teil keinen Bericht einzuliefern, denn fast alles handelt und jeder tut, was ihn beliebt, wo beinahe alle Branchen in jüdischen Händen sind.“

Um so schärfer wandte sich die Kaufmannschaft gegen die Zulassung von Ostjuden in Breslau. Von 1816—32 führte sie einen schließlich doch erfolgreichen Kampf gegen die Belassung mehrerer Brodoyer Juden in Breslau; „diese Juden treiben hier ihr Wesen zum größten Nachtheile des Handelsverkehrs und der angeessenen Kaufleute und zerrütten durch ihre Gewandtheit und Gemeinheit in der Folge den bisherigen ordentlichen Handel“. Freytag schreibt im Jahre 1848, das Einfallstor für die Ostjuden sei Breslau, von wo aus sie später nach Berlin und Frankfurt gingen; „da hier die Destillation anfängt, so bleibt auch hier der meiste Schmutz sitzen“. Die fast legendär gewordene Vorstellung der starken Abwanderung der Kaufmannschaft aus Breslau seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hat wohl in der jüdischen Weiterwanderung ihren Ursprung.

Als 1838 Verhandlungen über die Errichtung einer Handelskammer geführt wurden, forderten die jüdischen Kaufleute die Hälfte der Sitze. Nach einer Mitteilung Loebbeckes wurde damals eine Einigung nach dem Verhältnis 2:1 erzielt. Ende der vierziger Jahre hatten die jüdischen Kaufleute mit fast der Hälfte der Handelsfirmen den Höhepunkt erreicht. Die Mehrzahl der christlichen Kaufleute sprach sich damals gegen die Zulassung von Juden zu einer Korporation aus. Darauf verpflichteten sich die jüdischen Kaufleute, an den allgemeinen Börsenversammlungen nicht mehr teilzunehmen, sondern eigene Zusammenkünfte abzuhalten, zu denen nur solche christliche Kaufleute zugelassen werden sollten, die an den Versammlungen der christlichen Kaufmannschaft nicht teilnehmen. Der Börsenzwist wurde zwar bald beigelegt, doch wird die damalige Lage durch diese Vorgänge klar beleuchtet. Wenn so mancher Angehörige der alteingesessenen ange-

sehen Kaufmannschaft in den Jahrzehnten nach den Freiheitskriegen sich vom Handel abwandte, so ist es zweifellos, daß das nicht nur in den veränderten Zeitverhältnissen und in dem Verluste der früheren Tätigkeitsgebiete seinen Grund hatte, sondern zum großen Teile in dem Eindringen des jüdischen Elements in den Handel. Die von Theodor Molinari Ende der fünfziger Jahre verfolgten Bestrebungen auf Gründung einer allgemeinen kaufmännischen Korporation wurden nicht zuletzt von dem Gedanken geleitet, die Handhabe zur Ausmerzung ungeeigneter Elemente aus dem Kaufmannsstande zu erhalten.

## 5. Zusammenfassung.

In den gegenwärtigen Zeiten mit den großen, der schlesischen Wirtschaft gestellten Aufgaben ist es von Wert, sich zu vergegenwärtigen, wie die Vorfahren vor 1¼ Jahrhundert in den Jahrzehnten nach den Freiheitskriegen es vermocht haben, trotz allergrößter Schwierigkeiten die Grundlagen für eine neue Entwicklung auf dem Gebiete des Gewerbesleißes, des Handels und Verkehrs zu schaffen. Sie haben damit nicht nur das Wiederaufblühen der Stadt Breslau ermöglicht, sondern zugleich auch der Provinz Schlesien größte Anregungen gegeben. Während in jenen Zeiten so mancher Schlesier die Wirtschaft in anderen Teilen des Vaterlandes befruchtete, so der Breslauer Zimmermann Borsig, der zu einem der großen Industrieführer wurde, und der Breslauer Industrielle Milde, der in dem von ihm neu aufgebauten Schaffhausenschen Bankverein der rheinisch-westfälischen Großindustrie einen der wichtigsten Stützpunkte zur Verfügung stellte, ist es auffällig, daß die Arbeit in Breslau allein von den eingewesenen Bürgern geleistet wurde. So bedeutungsvoll auch die Stellung war, die sich Meinecke, Heßmann und Schoeller in der schlesischen Wirtschaft errangen, so kamen sie doch erst später nach Breslau, als die Grundlagen für die neue Entwicklung bereits im Werden waren. Von außerhalb fand die Arbeit nur von der Seehandlung aus Unterstützung; deren Tätigkeit ist nur dadurch möglich geworden, daß sie führenden Breslauer Kaufleuten volles Vertrauen entgegenbringen konnte und von ihnen zu mancher ihrer Unternehmungen angeregt wurde. Es ist natürlich, daß viele der Breslauer Kaufleute diesen Bestrebungen fernstanden. Das Entscheidende aber war es, daß sich ein größerer Kreis von Männern fand, die nicht nur von Unternehmungsgeist erfüllt waren,

sondern ihre Tätigkeit als Dienst am Gemeinwohl ansahen. In ihnen war der Geist der Worte lebendig, die Eichborn in den Zeiten der Fremdherrschaft ausgesprochen hatte:

„Wir können nur groß sein durch ein Zusammenhalten und durch einen Gemeingeist und durch gegenseitige Achtung, und wenn diese Bande geknüpft werden können, wenn eine solche Näherung und ein solches Eingreifen bewirkt werden können, dann sind auch die schwierigsten Dinge möglich.“

Als Quellen haben vor allem die einschlägigen Akten im Geheimen Staatsarchiv Berlin-Dahlem, im Breslauer Staatsarchiv, im Breslauer Stadtarchiv sowie der Industrie- und Handelskammer Breslau gedient. Im Geheimen Staatsarchiv sind u. a. verwendet worden die Akten über Gewerwesen Rep. 109 B IV 2, 4, 9, 54, BX 30, Rep. 109 a XXIV, Rep. 120 D I, 1, 20, Rep. 120 D XIV, 1 Nr. 35, 7, Nr. 1, 3, 4. Im Breslauer Staatsarchiv: Rep. 14 PA. VIII. 31 a, 179, 181, 205, 303, 312, 363, 367, Rep. 200 acc. 54/16, 225 und 2068. Im Breslauer Stadtarchiv sind außer dem Personalarchiv vor allem die einschlägigen Akten des Börsenarchivs verwendet worden. Bei den Akten der Industrie- und Handelskammer befinden sich einzelne Aktenstücke, die von der Korporation der Kaufmannschaft herrühren und vor allem auch die Krakauer Frage und Vorgänge bezüglich einzelner Gewerbebezüge betreffen. Das wichtigste Schrifttum ist gelegentlich im Texte erwähnt worden.

# Die Gestaltung der wirtschaftspolitischen Grundlagen für den Verkehr Breslaus mit dem Osten in den Jahrzehnten nach den Befreiungskriegen

Für die schlesische Wirtschaft waren die wichtigsten Ereignisse in den Jahrzehnten nach den Freiheitskriegen die Abschließung des polnisch-russischen und damit des ostasiatischen Marktes in den Jahren 1822 bis 1823 und der Verlust des Krakauer Absatzgebietes im Jahre 1847. Ihr Verlauf sei daher im folgenden dargestellt.

## 1. Der wirtschaftliche Bruch mit Polen und Rußland 1822—23.

Die infolge des Kontinentalsystems 1811 durchgeführte Absperrungspolitik Rußlands sollte eine eigene Industrie, vor allem eine Tuchindustrie, ins Leben rufen und untersagte u. a. die Einfuhr schlesischer Tuche. Es entwickelte sich jedoch ein Schmuggelverkehr allergrößten Maßstabes; im Mittelpunkt standen russische Tuchfabriken, die die fremde Ware mit ihren Stempeln versahen. Die Zweifel an der Durchführbarkeit der Maßnahmen führten 1816 zum Erlaß eines neuen Zolltarifes, in dessen Verfolge im August 1816 die Freigabe der für Schlesien überaus wichtigen Durchfuhr nach Riachta ausgesprochen wurde. Aber auch jetzt wurden offenbar die Bestimmungen oft übertreten, und ein großer Teil der sogenannten Durchfuhrwaren

---

Als Unterlagen haben vor allem die Akten der Breslauer Kaufmannschaft, die sich hinsichtlich Polens im Breslauer Stadtarchiv, hinsichtlich der Krakauer Frage bei der Industrie- und Handelskammer befinden, sowie hinsichtlich des Verkehrs mit Polen und Rußland die Akten des Auswärtigen Amtes im Geheimen Staatsarchiv Berlin-Dahlem AA II 6 gedient.

verblieb in Rußland selbst. Die Folge war eine neue Verschärfung der Bestimmungen, so daß der preußische Gesandte eine vertragliche Regelung für erforderlich hielt.

Nun war im Anschluß an die Wiener Verträge am 21.4.1815 zwischen Rußland, Österreich und Preußen ein Abkommen vereinbart worden, das zwischen den polnischen Teilgebieten nach dem Umfange Polens von 1772 eine bevorzugte Zoll- und Verkehrsbehandlung vor- sah, jedoch von Österreich anscheinend nicht mit unterzeichnet worden war. Man scheint sich auf allen Seiten der dadurch übernommenen Bindungen nicht bewußt gewesen zu sein und sie nicht beachtet zu haben, und erst anläßlich der Erörterungen über den Tuchverkehr kam man darauf zurück. Es kam schließlich am 2.12.1818 zu einem Handelsvertrage zwischen Preußen und Rußland, der von beiden Teilen als Erfüllung und Ersetzung des Abkommens vom 21.4.1815 angesehen wurde. Dieser Vertrag regelte die Freiheit der Ausübung des Gewerbes, der Schifffahrt und des Handels gegen Entrichtung der vorgeschriebenen Abgaben und enthielt vor allem die Verpflichtung beider Teile, die beiderseitigen Zolltarife nur im wechselseitigen Einvernehmen zu erhöhen. Bald wurden jedoch von russischer Seite, veranlaßt durch den schlechten Geschäftsgang der russischen Tuchfabriken, wiederum Verschärfungen der Bestimmungen durchgeführt. Es hieß z. B. in dem Ukas vom 31.12.1818, daß es jedem russischen Untertanen, der das Recht hat, ausländischen Handel zu treiben, gestattet ist, die im einzelnen bezeichneten Tuche aus Preußen nach Rußland zu verschreiben. Es fragte sich, wie diese Bestimmung, insbesondere hinsichtlich des Wortes „Verschreiben“ in Verbindung mit dem den russischen Untertanen zustehenden Rechte auszulegen sei; waren damit nur solche Waren gemeint, die von russischen Kaufleuten bestellt waren, und sollten damit die von Breslau auf dem Wege des Kommissionshandels an Moskauer Firmen, unter denen sich eine Reihe deutscher Häuser befanden, zum Zwecke des Weitervertriebes an Riachtaer Händler gelieferten Waren von der Vergünstigung ausgeschlossen bleiben? Der Wortlaut ließ der zweiten Auslegung Raum. Der schlesische Oberpräsident von Merckel berichtete dem preußischen Finanzminister am 2.10.1819 und wies auf die für das schlesische Tuchgewerbe zu befürchtenden Folgen hin. Die Kaufmannschaft habe zwar nichts gegen Kontrollen einzuwenden, die den Vertrieb minderwertiger Waren durch jüdische Händler ausschlossen, müsse jetzt jedoch die Hemmung jedes Unternehmungsgeistes befürchten; die Regelung



würde für Preußen auf eine Vorzugsstellung für einige wenige Kaufleute hinauskommen, die über die erforderlichen Verbindungen verfügten.

Tatsächlich blieben Erschwerungen für den schlesischen Handel nicht aus. Die ungünstige wirtschaftliche und finanzielle Lage Rußlands, sowie die Bewegung der Wechselkurse und des Kurses des Papiergeldes gaben den Bestrebungen auf Durchführung eines Absperrungssystems immer neue Nahrung. Auch begann die Frage der Regelung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Rußland und Polen eine wichtige Rolle zu spielen und mehr und mehr entscheidend zu werden. Das Ergebnis dieser Bestrebungen war der Erlaß eines allgemeinen Tarifs für Rußland und für Polen am 1. 1. 1820. Infolge der auf den Vertrag vom 2. 12. 1818 gestützten Vorstellungen Preußens wurde auf Eingreifen des Zaren eine Nachprüfung zugesagt, wobei der Vertrag Beachtung finden sollte. Gleichwohl kam es zu ständig neuen Erschwerungen, und die Verhandlungen nahmen trotz der wiederholten wechselseitigen Handschreiben des Zaren und des preussischen Königs einen wenig erquicklichen und schließlich nicht befriedigenden Verlauf, führten auch ungeachtet wiederholter Zusagen Rußlands schließlich doch zu einer Erschwerung der Tuchdurchfuhr. Der Breslauer Kaufmann Oelsner wandte sich am 19. 3. 1822 an den Chef der Seehandlung Kother mit der Bitte um Verwendung, und dieser setzte sich in diesem Sinne mit dem Außenminister in Verbindung. Weiter wandten sich die Breslauer Kaufleute Eichborn, von Wallenberg und Oelsner am 22. 3. 1822 an Fürst Hardenberg; sie richteten später am 4. 10. 1822 auch an den Handelsminister eine Vorstellung. Fürst Hardenberg glaubte, auf Grund der vor allem vom Zaren gegebenen Zusagen die Hoffnung auf ein Entgegenkommen Rußlands aussprechen zu können, doch ging diese nicht in Erfüllung.

Die zuständigen preussischen Minister beschäftigten sich am 24. 4. 1822 mit der Lage und kamen zu dem Ergebnis, daß Rußland sich durch sein Vorgehen von dem Vertrage von 1818 losgesagt und auch Preußen somit völlige Handlungsfreiheit gegeben habe, eine Stellungnahme, die übrigens der Zar später in seiner Unterredung mit dem preussischen Gesandten billigte, und daß die Frage zu prüfen sei, welche Maßnahmen Preußen ergreifen solle. Der König stimmte diesen Vorschlägen zu, doch sollte zunächst abgewartet werden, ob Rußland nicht doch noch einlenken würde. Die Meinungen der preussischen zuständigen Minister gingen im wesentlichen dahin, daß von besonderen Gegenmaßnahmen

abgesehen und eine freundschaftliche Regelung im Auge behalten werden solle; man war aber der Ansicht, daß Preußen Veranlassung habe, Maßnahmen, die als ein besonderes Entgegenkommen gedacht waren, wieder rückgängig zu machen und die preußische Regelung gegenüber Polen und Rußland auf den früheren Stand zurückzuführen. Das führte später dazu, daß Preußen, nachdem das Bild wiederholt gewechselt hatte und ein Entgegenkommen von Polen und Rußland trotz aller Versuche nicht zu erreichen war, am 10. 4. 1823 die Durchfuhrtarife für bestimmte polnische und russische Waren, wie Getreide und Rohstoffe, erhöhte.

Inzwischen hatten sich in Rußland die Bestrebungen, zu der Abspernungspolitik zurückzukehren und nicht nur in Rußland, sondern auch in Polen eine eigene Industrie zu entwickeln, für die Gewerbetreibende aus Preußen gewonnen werden sollten, durchgeführt. Mit Geltung vom 1. 1. 1823 wurde ein neuer Zolltarif erlassen, der für Polen und für Rußland im wesentlichen die gleiche Regelung traf. Zwar wurde von einem einheitlichen russisch-polnischen Zollgebiet abgesehen, doch sollte zunächst für 3 Jahre der beiderseitige Verkehr gegen Entrichtung einer geringfügigen Abgabe von 3 % gestattet sein.

Die Einfuhr der meisten Industrieerzeugnisse, darunter der für Schlesien wichtigsten, wie Tuch- und Wollwaren, Leinen und der meisten Baumwollwaren nach Polen wurde verboten. Die Einfuhr einer Reihe weiterer Waren wurde zwar gestattet, jedoch gegen Entrichtung sehr hoher, z. T. absperrend wirkender Zölle. Nur die Zölle für Waren, die Polen unbedingt brauchte, wie Maschinerie und technische Hilfsstoffe, wurden in mäßiger Höhe festgesetzt.

Die Zollabfertigung durfte nur an einigen wenigen Grenzzollämtern erfolgen, doch war die endgültige Zollabfertigung in einer der acht Wojwodschafsstädte, also im Innern des Landes, den dortigen Hauptsteuerämtern vorbehalten. Zur Durchführung wurden besondere Kontrollmaßnahmen eingeführt, so z. B. für Webwaren die Vorschrift, daß die herstellende Firma und andere kennzeichnende Merkmale eingewebt sein mußten. Grenzbewachung und Grenzkontrolle wurden streng durchgeführt. Nach einer Anordnung vom 4. 3. 1823 sollten die Straßen an den Grenzen durch Vergrabung unwegsam gemacht werden. Der Durchfuhrverkehr in Tuchen über Mostau nach Kiachta wurde praktisch unmöglich gemacht.

Die Breslauer Kaufmannsältesten sahen diese Regelung als derart unheilvoll für Schlesien an, daß sie unverzüglich alle irgend in Be-

tracht kommenden Wege zum Schutze Schlesiens beschritten. Es wurde vor allem beschlossen, eine aus den Kaufmannsältesten Geheimrat Eichborn und Schiller, dem Kommerzienrat Oelsner, der kurz darauf übrigens zu Verhandlungen nach Petersburg reiste, und dem Kaufmann Pöhlmann bestehende Abordnung nach Berlin zur Vorsprache bei dem König und den zuständigen Ministern zu senden. In einer Eingabe an den König vom 13. 3. 1823 wurde um Gewährung einer Audienz und um die Ergreifung von Mitteln gebeten, „die geeignet sind, dem Verschwinden des Wohlstandes und allgemeiner Verarmung, welche ein gänzlicher Stillstand aller Handlungs- und Fabrikgeschäfte bei dem Bürger und dem Landmann in gleichem Maße notwendiger Weise herbeiführen muß, abzuhelpfen“.

Der Eingabe waren zwei Denkschriften beigelegt. Die eine, die vom 1. 3. 1823 datiert ist, führte den Titel „Historische Darstellung der früheren und gegenwärtigen Handelsverhältnisse Schlesiens, nebst einer Entwicklung der Mittel, wodurch der gegenwärtigen gänzlichen Stockung des Handels und der Fabriken und der der Provinz drohenden Verarmung abgeholfen werden kann“; sie ist offenbar von Oelsner ausgearbeitet.

Die Denkschrift führt aus, daß die wirtschaftliche Entwicklung sowohl Schlesiens wie Polens und Rußlands stets eng miteinander verknüpft gewesen sei und durch den wechselseitigen Handelsverkehr eine immer innigere Verbindung erhalten hätte. Es habe nicht an Versuchen gefehlt, diese Verbindungen zu lösen, doch seien die Sperrern immer wieder ausgegeben worden, und man habe jenseits der Grenzen sich immer wieder bestrebt, die zerrissenen Fäden neu anzuknüpfen. „Man sei erst durch den Schaden klug geworden.“ Auch jetzt liege die enge Verbindung im wohlverstandenen Interesse beider Teile. Für Schlesiens Handels- und Gewerbetätigkeit sei ihr Weiterbestand eine Lebensfrage. Die Hauptgewerbe Schlesiens, die Leinen-, Baumwoll- und Tuchindustrie, seien auf die östlichen Märkte angewiesen und würden bei der Unmöglichkeit, Absatz zu finden, zum Verfall verurteilt sein. Welche Folgen die Sperrung der östlichen Märkte haben müsse, hätten die letzten Teilungen Polens gezeigt, die einen Rückgang des Breslauer Verkehrs mit dem Osten auf die Hälfte des früheren Absatzes zur Folge gehabt habe. Die Ausfuhr aus Schlesien habe von 1794/8 52,7 Millionen Taler, die Einfuhr 45,3 Millionen Taler betragen, so daß ein Überschuß von  $7\frac{1}{2}$  Millionen verblieben sei. In der Ausfuhr hätten im Vordergrund gestanden Leinwand mit 5,72, Tuche mit 2,38, Eisenwaren mit 0,34, Rote mit 1,01, Baumwollwaren mit 0,5, ausländische Waren mit 0,76 Millionen Talern (diese Zahlen beziehen sich offenbar auf den Jahresdurchschnitt), bei der Einfuhr Rohprodukte mit 1,386, Schlachtvieh mit 0,39, Luxusartikel mit 1,18, Kolonialwaren mit 1,78 Millionen Talern. Schon jetzt seien die Geschäfte in den Hauptartikeln, wie die Erfahrungen der Leipziger Messe von 1822 zeigten, reine Verlustgeschäfte. Die Denkschrift gipfelte in dem Wunsch: daß zunächst und aus

allen Kräften der frühere Handelsverkehr mit anderen Staaten, insbesondere mit Polen und Rußland durch diplomatische Verhandlung wiederhergestellt und der polnische Tarif gänzlich aufgehoben werde; falls indessen ein Erfolg nicht zu erzielen sei, wurden gegenüber Polen und Rußland Vergeltungsmaßregeln empfohlen; solche waren von der Kaufmannschaft bereits am 4. 2. 1823 bei der Breslauer Regierung angeregt; diese hatte jedoch am 11. und 21. 2. 1823 erwidert, daß sie Preußen und insbesondere Schlesien nur schwer schädigen würden, weil Preußen auf den Bezug der Rohstoffe angewiesen sei.

Die zweite, vom gleichen Tage datierte, anscheinend von Pöhlmann herrührende Denkschrift der Kattun- und Baumwollzeugfabriken Breslaus, stellte die nachteiligen Folgen dar, die das Gesetz vom 26. 5. 1818 auf diese Fabriken ausgeübt hätte. Zur Kennzeichnung der trostlosen Lage der Breslauer Industrie wird darauf verwiesen, daß insbesondere von nordischen Staaten Angebote eingegangen seien, die Fabriken in ihr Staatsgebiet zu verlegen.

Nach dem Bericht vom 25. 3. 1823 an die Breslauer Kaufmannschaft sprach die Abordnung in Erledigung des ihr erteilten Auftrages in Berlin bei dem König, dem Kronprinzen und den zuständigen Ministern vor. „Man hat sich im allgemeinen von der Wahrheit und Richtigkeit der Darlegung überzeugt, die Deputation überall geneigt aufgenommen, die möglichsten Abwendungen und Abhelfungen der Beschwerden verheißen, und Seine Majestät hat dem Staatsministerium den Auftrag erteilt, den dargestellten Notstand des Handels, der Fabriken und des Gewerbes in Erwägung zu nehmen und die Ausführung der über die dagegen einzuschlagenden Mittel gefaßten Beschlüsse durch die betreffenden Ministerien zu veranlassen.“

Jetzt wurde von der Preussischen Regierung die bereits erwähnte Erhöhung der Durchfuhrabgaben für bestimmte polnische Erzeugnisse durch die Verordnung vom 10. 4. 1823 ausgesprochen, die auf russischer und polnischer Seite als große Unfreundlichkeit empfunden wurde. Es wurden gleichwohl, vor allem von dem preussischen Könige und dem Zaren, wiederholte Versuche unternommen, zu einer freundschaftlichen Regelung zu kommen. Rußland erklärte dabei die Bereitwilligkeit, Preußen für ein Jahr Ubergangserleichterungen zu gewähren und u. a. für die Durchfuhr von Tuchen nach Riachta ein gewisses, in engen Grenzen gehaltenes Kontingent zugestehen zu wollen, ersuchte die preussische Regierung dabei auch um ihre Mitwirkung. Doch erblickte diese in dem Kontingent nur ein Geschenk an einige wenige Tuchkaufleute, jedoch keine irgend ins Gewicht fallende Berücksichtigung der allgemeinen Bedürfnisse der schlesischen Tuchausfuhr und

lehnte in Rücksicht auf die zweideutige Haltung Rußlands und in der Sorge, dadurch sich den weiteren Weg eher zu verbauen, die Mitwirkung ab. Schließlich erklärte die russische Regierung, die Regelung weiteren Verhandlungen vorzubehalten, mit denen der russische Gesandte in Berlin, Graf Alopin, beauftragt werden sollte. Dieser gab der preussischen Regierung auch Mitteilung von dem ihm erteilten Auftrage, zog jedoch die Ausnahme der Verhandlungen immer weiter hinaus.

Der letzte Versuch einer freundschaftlichen Regelung wurde schließlich von dem preussischen König unternommen; er beauftragte den Prinzen Wilhelm, bei seiner Anwesenheit in St. Petersburg im Herbst 1823 mit dem Zaren zu sprechen und auf diesen eine Einwirkung zu versuchen. Nach dem Berichte des Gesandten ist die Unterredung unbefriedigend verlaufen; der Zar soll den preussischen Anspruch für unbillig und Rußland für den geschädigten Teil erklärt haben. Das preussische Außenministerium bemerkte dazu jedoch, daß der Zar bei dem Abschied dem Prinzen Wilhelm versichert habe, daß er zu einem Entgegenkommen bereit sei, jedoch verlangen müsse, daß auch die preussische Regierung die von seinem Gesandten vorzubringenden Anträge aufmerksam beachte.

Es drängt sich die Vermutung auf, daß beide Darstellungen in völligem Einklang miteinander stehen, und daß der Zar erst beim Abschied die Bereitwilligkeit zu einem nochmaligen Versuche ausgesprochen habe. Es wurde jedoch an den polnischen und russischen Bestimmungen nichts geändert. Die Bestrebungen auf Rückkehr Rußlands zu einem Absperrungssystem und auf dessen Ausdehnung auf Polen hatten sich vollkommen durchgeführt. Nach der von diesen Seiten verbreiteten Auffassung waren Rußland und Polen im Interesse der eigenen Industrie, deren Schaffung und Ausdehnung das Ziel war, gezwungen, „der natürlichen Tendenz Preußens, sich ausschließlich des polnischen und russischen Handels zu bemächtigen, entgegenzutreten“ und die völlige Loslösung von der früheren Abhängigkeit von schlesischen Industrieerzeugnissen durchzusetzen.

Wenn Polen auch nicht formell zu einem Teil des russischen Zollgebietes erklärt wurde, so wurde es doch tatsächlich als ein solches behandelt und gleichen Bestimmungen, wie sie für Rußland galten, unterworfen. Die 1851 erfolgte Eingliederung Polens in das russische Zollgebiet bedeutete somit nichts Neues, sondern nur die Festlegung der bereits 1823 getroffenen Bestimmungen.

Die Berichte des preußischen Gesandten in St. Petersburg geben einen Einblick in die letzten Gründe für diese Entwicklung. In der ersten Zeit der Verhandlungen wurde auf den starken Schmuggelverkehr besonders in Tuchen hingewiesen. Bald traten jedoch andere Gesichtspunkte in den Vordergrund. Eine große Rolle spielte die Tatsache, daß eine Reihe leitender Personen in Rußland selbst oder durch Verwandte an Fabriken beteiligt waren. Der preußische Gesandte bemerkte dazu: „Wo solche Beweggründe den Ausschlag geben, da ist jede Vorstellung, von den Interessen des Staates entlehnt, fruchtlos und jede Einwirkung anderer Art möglich.“ Die ungünstige wirtschaftliche und finanzielle Lage Rußlands gaben den Bestrebungen dieser Kreise eine Stütze. Der russische Finanzminister Graf GuriEFF war aus diesen Gründen ein Freund des Absperrungssystems. Der preußische Gesandte bemerkte einmal (am 27.3.1822), daß das Gefühl des Unrechts zur Halsstarrigkeit, zur Inkonsequenz und zur Neigung führe, den anderen ins Unrecht zu sehen. Graf GuriEFF trat zwar 1822 von seinem Amte zurück und wurde durch den General von Cancrin ersetzt, doch trat keine Änderung in der grundsätzlichen Einstellung ein. Die Berichte des Gesandten lauteten daher immer hoffnungsloser; es seien nur einige wenige Äußerungen gebracht: „Die Hoffnungen darauf, daß Zusagen vorliegen, und daß der Zar den Respekt vor der Heiligkeit der Verträge versichert habe, sind erschüttert.“ „Durch ein Reglement voller Verworrenheit und Widersinn wolle man die Preußen zustehenden Rechte nicht weiter wahren und weitere Unannehmlichkeiten zufügen.“ „Preußen habe bei Rußland von den Ministerien für die Verhältnisse der Freundschaft und die Rücksichten der Billigkeit keine Beachtung zu erwarten.“ Der Gesandte hielt es im August 1823 schließlich für nötig, die in Rußland über die Haltung Preußens geffissentlich genährten und verbreiteten falschen Auffassungen zu bekämpfen, die jede freundschaftliche Verständigung hinderten, und bereitete ein Promemoria vor.

Eine besondere Bedeutung erlangte bald auch die Frage des Verhältnisses zwischen Polen und Rußland. Hatte man auf polnischer Seite anfangs wohl aus politischen Gründen engere wirtschaftliche Beziehungen zu Preußen als zweckmäßig angesehen, so kam man zu dem Zwecke, möglichste Selbständigkeit von der russischen Regierung zu erlangen, bald auf den Weg hinaus, der russischen Regierung gegenüber die Interessen Polens und Rußlands als in jeder Hinsicht gleichlaufend darzustellen und in Gegensatz zu Preußen zu setzen. Der

Zar selbst äußerte gelegentlich, er wisse, daß die Polen bestrebt seien, die Allianz zwischen Preußen und Rußland zu sprengen. Hinzu kam das Streben nach der Gründung einer eigenen Industrie. So gingen die meisten unfreundlichen Handlungen auf dem Gebiete der Handelspolitik gegenüber Preußen von der polnischen Regierung aus, die es tatsächlich auch vermochte, mit ihrem Streben nach Erlangung gewisser Selbständigkeit gegenüber der russischen Regierung ein gutes Stück vorwärts zu kommen. Vor allem traten die polnischen Einwirkungen nach der preussischen Verordnung vom 10. 4. 1823 in Erscheinung. Der polnische Finanzminister, Fürst Lubeky, äußerte nach einem Berichte des preussischen Gesandten vom 17. 5. 1823 gegenüber dem Zaren folgendes:

„Ich habe kein Urteil über die Art, in der Preußen Rußlands Freundschaft erwidert und seine Dankbarkeit an den Tag legt. Ich glaube, einen Belag für meine frühere Behauptung gefunden zu haben, daß das preussische Gouvernement, auf Euer Majestät Gefühl für den König bauend, ohne Rücksicht vorgeht und sich tatsächlich auf Rußlands und Polens Kosten bereichern will. Die Beschränkung des Transits ist ein Beweis dafür.“

In alle diese Vorgänge spielten auch die Bestrebungen eines Österreicher von italienischer Abstammung, Dr. Salvatore, zugunsten Österreichs zwischen Rußland und Preußen Zwietracht zu säen, hinein.

Auf den Zaren blieben alle solche Einwirkungen auf die Dauer nicht ohne Einfluß. Der preussische Gesandte betonte wiederholt, daß der Zar von Respekt für die Heiligkeit des gegebenen Wortes erfüllt sei, und der Zar hat denn auch den russischen Ministerien wiederholt die Beachtung der mit Preußen abgeschlossenen Verträge zur Pflicht gemacht und in die Verhandlungen eingegriffen, zu dem Zwecke, zu einem freundschaftlichen Einvernehmen zu gelangen. Für den Wechsel seiner Einstellung ist es aber bezeichnend, daß der preussische Gesandte im Sommer 1822 die Absicht hatte, dem Zaren persönlich ein Handschreiben des preussischen Königs zu überreichen, jedoch viele Wochen warten mußte, bis er empfangen wurde. Die schließliche Änderung der Haltung des Zaren geht aus einem Telegramm hervor, das der russische Außenminister, Graf Nesselrode, am 2. 9. 1823 an den Statthalter in Polen richtete. Das Telegramm gibt dem Gefühle der Bitterkeit über Preußens Verhalten Ausdruck. Seine Majestät habe mit Schmerz die letzte Antwort des Königs gelesen (in der dieser die Notwendigkeit der Verordnung vom 10. 4. 1823 darlegte). Der Zar besorge, daß durch solche Sprache das persönliche Verhältnis beider

Monarchen gestört werden könne. Er habe sich nichts vorzuwerfen; er habe die Überzeugung, daß er dem König stets das gleiche Gefühl treu bewahrt habe. Er wünsche den König nicht in Widerspruch zu seinem Gouvernement zu setzen. Nach der beispiellosen Verordnung vom 10. 4. könne es sich jetzt nur um Repressalien handeln. Das bedeutete also, daß der Zar in die Verhandlungen der Ministerien nicht mehr eingreifen und den Dingen ihren Lauf lassen wollte.

Der preußische Gesandte empfahl von Anfang an unter Hinweis auf die Einstellung des Zaren auch auf preußischer Seite sich auf das Peinlichste an die Abmachungen zu halten und jedem Vorwurf einer vertragswidrigen Handlung aus dem Wege zu gehen; er war aus diesem Grunde auch dafür, den Schmuggel in Tuchen über die Grenze möglichst zu verhindern. Das preußische Außenministerium teilte diesen Standpunkt, und erst später bei der Zuspitzung wurde gelegentlich auf die Zweckmäßigkeit der Begünstigung des Schmuggels als einzigen Mittels zur Ausübung eines Druckes auf Rußland hingewiesen. Das Gesetz vom Jahre 1818 war vor Abschluß des Vertrages erlassen und konnte somit nicht gegen Preußen ausgenutzt werden. Gegen das Gesetz von 1821 wurde hinsichtlich einiger Bestimmungen zwar von Rußland unter Hinweis auf den Vertrag Protest erhoben, der jedoch später fallen gelassen wurde. Immer wieder ist das Streben des Königs, der wiederholt in die Verhandlungen durch Handschreiben an den Zaren eingriff, und der preußischen Regierung erkennbar, zu einer freundschaftlichen Regelung zu gelangen. Die einzige unfreundliche Handlung seitens Preußens war die Verordnung vom 10. 4. 1823 über die Erhöhung der Abgaben für die polnische Durchfuhr; doch ist sie erst zu einem Zeitpunkt erlassen worden, in dem die Lage hoffnungslos erschien, und war schließlich mehr als ein Druckmittel eine Handlung der Selbstachtung.

Von 1823 ab mußte der polnische, ebenso wie der russische und ostasiatische Markt für Schlesien in der Hauptsache als verloren angesehen werden. Zwar wurde 1825 ein Handelsvertrag abgeschlossen, doch war er für den preußischen Ausfuhrverkehr ohne jede Bedeutung. Nur Spezialartikel konnten weiter ausgeführt werden und der Breslauer Kaufmannschaft neben der Entwicklung des Handels in russischen Produkten engere Beziehungen zu den östlichen Märkten bewahren. Dabei ist auch der Tätigkeit zu gedenken, die eine Verlagsfirma wie Wilhelm Gottlieb Korn in Polen entfaltete; lange Zeit blieb Korn der



Hauptverleger für weite Zweige der polnischen Literatur und hat dadurch wesentlich zur Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Beziehungen zu Polen beigetragen.

Die vorausgesagten verhängnisvollen Folgen für Schlessen traten in vollem Maße ein, während Rußland das Ziel erreichte, nicht nur in Rußland, sondern auch in Polen eine eigene große Industrie zu errichten und außer dem eigenen Markt auch den Markt in Ostasien für sich zu gewinnen. Es begann jetzt das große Sterben in dem ost-deutschen Tuchgewerbe, vor allem soweit es in Fleingewerblicher Form betrieben wurde. Eichborn bemerkte darüber am 14. 5. 1830 in einer Älftennotiz folgendes:

„Unsere Tuchmachereien und Leinenwebereien schöpften ihre Hauptexistenz durch den Verkehr mit Rußland; diesen entbehren wir nun seit vielen Jahren, und seit dieser Zeit ist das Tuchmachergewerbe und alles, was mit dieser Fabrikation verzweigt ist, in Breslau, noch mehr aber in den kleineren Tuchmacherstädten, als Festenberg, Wartenberg, Zduny, Ohlau, Brieg, Steinau, Lüben, Raudten, Köben und vielen anderen mehr zu einem furchtbaren Elend herab- und in Armut versunken. Nur hier und da hält sich etwa noch ein Tuchmacher, der für den Kleinen Tuchschnitt an die Landleute mit seinen übrigens kleinen Mitteln fast zu arbeitsvermögend ist. Unsere Färbereien haben die Farbkessel veräußert und ihre Lokalitäten entfremdet. Von unseren Tuchbereitungen ist keine Spur mehr, hier und da etwa noch ein Individuum, das sich mit Dekatieren alter Kleider nährt und sich von den Früchten seines früheren Verdienstes durchs Leben kräftet. Diese beiden Branchen sind der Gegenstand, auf deren Rückkehr wir im speziellen hinarbeiten haben; darüber aber haben wir so viel geschrieben und getan, daß ich alles erschöpft glaube . . . ., alles war bereits bis zum Übermaß von unserer Seite dargestellt worden, blieb fruchtlos und ohne alle Erfolge, und es ist zweifellos, daß sich irgendeine Begünstigung nicht herbeiführen lasse, es wäre denn, daß Rußland ein weiteres Feld für Handel und Wandel brauchen könnte, diesen Bedürfnissen nicht selbst genug tun können oder besürchten müßte, bei seinem Prohibitivsystem in der Dauer nicht durchzukommen und sich dadurch um die Vorteile gebracht zu sehen, welche mittels seiner Ausdehnung und Schifffahrtsverhältnisse sich überall darbieten. Wir figurieren trüglisch mit unserem liberalen Handelssysteme auf einer hohen Stufe, und es scheint, daß unsere Diplomaten sich darin persönlich wohlgefallen und sich um so mehr groß dünken müssen, als ihnen von außen her hohes Lob genug zufall werden mag; ob aus lauderen und reinen Gründen, will ich unentschieden lassen; nur zu bedauern ist es, daß kein einziger Nachbarstaat, noch Frankreich noch das hochgepriesene England, diesem Prinzip beigetreten sind und hartnäckig auf schnurstracks entgegenstehenden Anordnungen bestehen. Wie soll ein so schmaler, eingengter, mit lauter gesperrten Grenzen umgebener Staat, wie der unsrige, sich eines Handels rühmen können? Es ist ja höchst beklagenswert, daß alles, was uns in Massen zuströmt, in der Nation selbst und in unserem Konsum erschwungen werden soll. Hätten wir Gold- und Silberminen, so wäre allenfalls ein Gegensatz da; unser Eisen, unser unbedeutender

Krappbau und Flach und ähnliche Sachen können kein Äquivalentes liefern. Das, was wir von Leinwand versenden und überseeisch verschicken, besteht ja ohnehin größtenteils in böhmischen Fabrikaten und Erzeugnissen. Wir sind gleichsam nur die Appreteure. Wirft sich da nicht die Frage auf: wird dieser Verkehr immer so bestehen? Werden nicht unsere Nachbarstaaten einmal klüger werden und auf Mittel denken, in Bleiche und Appretur weiter zu schreiten? Der größere Teil unserer Webstühle arbeitet ja schon nichts mehr als Kattun- und Baumwollwaren, wobei ein erbärmlicher Weberlohn für die Provinz erwächst, während Schlessien für prima Material Gold ins Ausland schickt und für seinen Leinwandumsatz seine Kultur in Flach darunter erdrückt sieht."

Aber die Entwicklung der russischen und polnischen Tuchindustrie im besonderen bemerkt Eichborn in einem am 30. 5. 1830 offenbar an den Syndikus der Kaufmannschaft Justizrath Gräff gerichteten Briefe:

"So ist auch jetzt wieder über den Tuchhandel ein schon oft dagewesenes Resumé aus einer Privatsfeder zurückgekehrt, das voller Irrtümer ist. Es fehlt in Rußland schlechterdings nicht an Tuchen für die asiatischen Märkte. Man fabriziert in Polen weit besser als es hier geschehen und durch unsere Markthelfer besorgt worden ist. In diesem Irrtum ist man auch über feinere Tuche; ein Stefani, ein Fiedler in Opatowek wußten schon vor 10 Jahren in Krimmitschau, Eisenach und anderen Orten, woher sie stammen, wie man ein feines Tuch fabriziert; es liegt in unserem Egoismus, wenn wir glauben, daß sie hinter den Niederländern zurückstehen; übrigens muß man diese Männer persönlich kennen und ihre Mittel, um Respekt dafür zu haben."

Die traurige Folge war, daß nicht nur die Tuchmacherei, ebenso wie große Teile des Leinengewerbes im ganzen preußischen Osten zum Erliegen kamen, soweit sie in Fleingewerblicher Form betrieben waren und nicht die Möglichkeit hatten, zum Großbetriebe überzugehen und sich neue Absatzgebiete zu erschließen, sondern daß jetzt die große Auswanderung der Gewerbetreibenden aus dem preußischen Osten nach Polen einsetzte und dort die neue Industrie begründete.

Die Abschließung der östlichen Märkte wurde in der schärfsten Weise durchgeführt. Hinsichtlich des Verkehrs mit Rußland bestand früher die Auffassung, daß es weniger auf die gesetzlichen Bestimmungen, als vielmehr auf deren Durchführung, d. i. die Zugänglichkeit der russischen Zollbeamten, ankomme. Jetzt drängte sich die Auffassung auf, daß man russischerseits willens war, über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus dem schlesischen Verkehr jede Erschwerung zu bereiten. Bezeichnend dafür ist ein von dem Breslauer Kaufmann Landeck unter dem 9. 9. 1839 erstatteter Bericht:

"Zucker kann aus Schlessien nach Polen nur um einen weit höheren Zoll eingeführt werden als der von anderen Staaten. Das Geschäft mit Polen hat da-

durch ganz besonders gelitten, daß ein gewisser Epstein die Verbrauchssteuern in der Wojwodschast Warschau gepachtet hat; dieser zahlt ein Pauschalquantum für alle einzuführenden Waren. Der Pächter ließ durch seine Verwandten und andere Warschauer Kaufleute große Posten Ware beziehen und begünstigte diese in der Steuer dermaßen, daß sie imstande waren, von da aus das uns naheliegende Polen weit billiger zu versorgen, als es diesem auf direktem Wege möglich gewesen wäre. Ein schlechtes Geschäft, wenn in einem Staate Kaufleute in einer Provinz billigere Verbrauchssteuern haben als in anderen. Dem großen Einfluß dieses Pächters gelang es, daß so täglich strengere Verordnungen an unseren Grenzen ergingen und den Offizianten die größte Strenge empfohlen wurde, so daß letztere es sehr so ausdehnen, daß es nicht zum aushalten ist. Sie sehen in nicht großen Dingen wichtige und skandalisieren auf alle Art und Weise, so daß ein Teil der polnischen Kaufleute sich genötigt sah, ihren Bedarf aus Warschau zu beziehen.“

Der Wettbewerb Schlesiens erschien der Warschauer Regierung vom Standpunkt der Entwicklung der eigenen Wirtschaft am gefährlichsten, und es galt Preußen von Polen abzusperren. Darum wurden hier die Kontrollmaßnahmen weit schärfer als z. B. an der galizischen Grenze durchgeführt und machten einen Schmuggel größeren Umfangs, der für Schlesien irgend von Bedeutung hätte sein können, zur Unmöglichkeit. Von der Breslauer Kaufmannschaft wurde der Regierung gelegentlich berichtet, daß höchstens nach den kleinen Grenzstädten Schlesiens gelegentlich Kauflustige aus Polen, ohne Pässe, kämen, um kleinere Mengen zu kaufen und über die Grenze nach Polen zu schwärzen. Die Breslauer Kaufmannschaft verhalte sich dagegen völlig ablehnend, nicht nur, weil das Geschäft zu gefährlich sei, sondern auch aus Gründen der Kaufmännischen Ehre, die der Breslauer Kaufmannschaft einen Verkehr mit den am Schmuggel beteiligten Elementen nicht gestatte. Erbittert mußte daher die Kaufmannschaft sein, als sie hörte, daß die polnischen Behörden sich bemühten, von amtlicher Stelle Material über Personen, die Waren über die Grenze nach Polen einführten, zu erlangen, ein Ansinnen, welches von preußischer Seite aus sofort zurückgewiesen wurde.

Es sind nach 1823 wiederholt Versuche gemacht worden, um Polen und Rußland zu einer Änderung ihres Systems zu veranlassen. So im Jahre 1830, in dem die preußische Regierung sich bemühte, erneut Verhandlungen anzuknüpfen, und die Kaufmannschaft um Material und Vorschläge ersuchte. Die Kaufmannschaft vertrat den Standpunkt, daß sie über die früheren eingehenden Erörterungen hinaus keinerlei weiteres Material besitze und vor allem nicht wisse, welche Vorschläge sie machen könne, solange Rußland nicht grundsätzlich mit dem Pro-

hibitivgesetz breche. Es entspann sich ein unerquicklicher Schriftwechsel, bei dem Eichborn auf den Appell der Regierung an den Gemeinssinn, verbittert durch alle zwecklosen Erörterungen, u. a. bemerkte:

„Mein Verstand reicht nicht so weit, um alle die Desiderien oder vielmehr vorgeschriebenen Punkte zu beantworten; ich bin kein Adept noch Astrologe, um die Zukunft zu deuten, und gebe mich deshalb gerne befangen, wo mir Lust und Einsicht fehlen. Ich für meine Person rühre keinen Finger mehr für dieses Gemeinwohl (sowelt Fragen des Verkehrs mit Polen in Frage kommen). Am Ende muß man befürchten, daß man das Gute für fremde Menschen herbeiführt und daß sich fragliche Subjekte, wie die Brodnyer Juden, noch mehr hier in Kattennestern ansiedeln.“

Ein weiterer Vorstoß ging 1839 von der Thorner Kaufmannschaft aus. Die Breslauer Kaufmannschaft teilte die erhobenen Beschwerden, machte sich jedoch den von K. A. Milde vertretenen Standpunkt zu eigen, daß jeder Schritt zur Abhilfe der von der Thorner Kaufmannschaft gerügten Übelstände nutzlos sein würde, indem Rußland als unabhängiger Staat in den zur Hebung seiner Industrie zu treffenden Maßregeln nicht beschränkt werden könne. Eine Beschwerde bei dem russischen Ministerium würde nur die Erklärung nach sich ziehen, daß, da die bisherigen Tarife nicht erhöht seien, die Beschwerden des preußischen Handelsstandes ihren Grund lediglich in den gegen den Schmuggel ergriffenen Maßregeln hätten, wie sie neuerdings von Preußen gegen Lippe in gleicher Weise angewendet würden. Die Erhaltung des großen Durchgangsverkehrs von Leipzig nach Osterreich, Galizien und dem Orient sei für Breslau das Hauptziel, und dafür sei das wichtigste Mittel die Erbauung einer Bahn von Berlin nach Breslau mit Anschluß von Sachsen und weiter bis zur galizischen Grenze, um so mehr, als eine Bahn auf österreichischer Seite über Brünn Breslau vollkommen aus diesem Verkehre ausschalten würde.

Auch weitere in den Jahren 1840/41 angestellte Erörterungen führten zu keinem Ergebnis. Die Kaufmannschaft machte zwar bestimmte Vorschläge, setzte jedoch auf deren Erfüllung keine Hoffnungen. Im Jahre 1842 wurden zwar gewisse Erleichterungen zugestanden; die Breslauer Kaufmannschaft war jedoch der Ansicht, daß sie für Schlessien von geringerer Bedeutung seien als für die Provinz Preußen. Von den Einzelanordnungen der Warschauer Behörde werde es abhängen, ob bestimmte Zollherabsetzungen vom 10. 7. 1842, z. B. für Leinen, Fayencen und Tongeschirre, für Schlessien von Bedeutung seien. Für den Tuchhandel sei die in Aussicht genommene Einrichtung eines Durchfuhrweges über Brest-Litowß nach Odessa ohne Bedeu-

tung; die schlesischen Tuche hätten ihren Weg nach China über Moskau—Kiachta genommen. Für den Absatz nach Odessa sei der Weg über Lemberg—Ezernowiz oder über Wien die Donau hinunter gerader und billiger als über Brest-Litowk. Die Durchfuhr könne nur über Brody—Radziwiloff in Frage kommen, und die Bewilligung zur Ausstellung von Transito-Begleitscheinen müßte daher diesem Amte erteilt werden. Da diese Vergünstigung nicht gewährt sei, seien alle Erleichterungen nur scheinbar.

Bei allen diesen Verhandlungen mögen wohl einzelne kleine Erfolge erzielt worden sein. Für den schlesischen Gewerbesleiß blieben sie jedoch ohne größere Bedeutung. Dieser sah die Ursache für den Niedergang der alten Gewerbebezüge, die die Grundlage der schlesischen Wirtschaftsblüte gebildet hatten, in dem in Rußland und auch in Polen durchgeführten System. Der russische Zolltarif vom Jahre 1851 brachte zwar Erleichterungen für einzelne Waren von geringem Umfang und untergeordneter Bedeutung, zu welchen nach der Auffassung der inzwischen errichteten Handelskammer u. a. die Arbeiten der Wagenbauer, der Verfertiger musikalischer und chirurgischer Instrumente, der Mechaniker und Handschuhmacher, Maschinenfabrikate, Kurzwaren und Kunstgegenstände gehörten; für die wichtigsten Erzeugnisse, insbesondere der Textilindustrie, käme jedoch auch jetzt eine rechtmäßige Einfuhr nach Rußland nicht in Frage.

Auch der neue russische Zolltarif vom 9. Juni 1857, der weitere Ermäßigungen brachte, enthielt nach Auffassung der Handelskammer nur die Andeutung der Überzeugung der russischen Regierung, daß ihre Absperrungspolitik nicht von Bestand sein könne, doch könne ihm eine größere Bedeutung für den internationalen Verkehr nicht beigemessen werden. Die Tarifreform gehe mit wenigen Ausnahmen nicht weit genug, um einen legalen Handelsverkehr zu ermöglichen. Weiteren Anlaß zu Klagen fand die Handelskammer in den sonstigen, sich ständig erneuernden Verkehrsbeschwerden seitens Rußland. Der Unmut über die Haltung Rußlands war wohl in letzter Linie dafür maßgebend, daß die Handelskammer in dem Orientkriege 1854 zur entschiedenen Stellungnahme gegenüber Rußland gelangte.

## 2. Der Verlust Krakaus.

Der Gang der Ereignisse, die zum Verluste Krakaus führten, war nach der Darstellung Treitschkes im wesentlichen folgender: Politische

Rücksichten führten frühzeitig zur Erörterung der Frage der Aufhebung des Freistaates. Bereits 1837 schlossen die drei beteiligten Mächte einen Geheimvertrag, nach dem Übereinstimmung über die Beseitigung des Freistaates Krakau bestand. (Wegen der Grenzen des Freistaates Krakau siehe die Abb. 9.) Die Frage wurde nach dem galizischen Aufstand im Frühjahr 1846 auf Drängen Rußlands und Oesterreichs wieder ausgenommen. Der preussische Außenminister erklärte bereits im April 1846 in einem vorläufigen Geheimprotokoll Preußens grundsätzliche Zustimmung, doch sollten zuvor alle einschlägigen Fragen geklärt werden. Eine anscheinend amtliche Denkschrift vom April 1846 legte die wirtschaftlichen Interessen Preußens, insbesondere Schlesiens dar. Es wurde zumindestens gefordert: ein Freilager in Krakau für Durchgangsgüter mit möglichst liberalen Kontrollmaßregeln, Offenhaltung eines Durchfuhrhandels durch Krakau nach den Donau-Fürstentümern mit möglichst geringen, in keinem Falle die bisherigen Beträge übersteigenden Durchfuhrzöllen, und die Durchführung der im Bau begriffenen oberschlesischen Eisenbahn bis Krakau; weitergehende Forderungen, vor allem auf Herabsetzung verschiedener österreichischer Zollsätze mußten nach Auffassung der Denkschrift bei einiger Beharrlichkeit durchzusetzen sein. Der Außenminister wies den preussischen Gesandten in Wien an, zunächst die Erfüllung dieser Mindestforderungen sicherzustellen, sodann aber noch weitere Entschädigungen zu verlangen und seine endgültige Zustimmung zur Einverleibung erst nach der Erledigung der handelspolitischen Fragen zu erklären. Der Gesandte unterschrieb jedoch auf das bloße österreichische Versprechen hin, daß die drei Mindestforderungen erfüllt und alle anderen Fragen später geregelt werden würden, am 6. 11. 1846 das Protokoll, auf Grund dessen Einverleibung Krakaus und Oesterreichs gleich darauf vollzogen wurden. Preußen versuchte jetzt unter dem Eindruck der von Breslau kommenden Vorstellungen den vom Wiener Gesandten gemachten Fehler wieder gut zu machen, doch scheiterten alle Bemühungen an dem Widerstand der Wiener Regierung, die das, was sie erschlichen hatte, nicht wieder herausgeben wollte, ja später die gegebenen Zusagen nicht einmal erfüllte.

Diese kurze Darstellung ist aus den Akten der Breslauer Kaufmannschaft folgendermaßen zu ergänzen: Am 30. 7. 1837, also im Zusammenhange mit dem zwischen den drei Mächten geschlossenen Geheimvertrage, richtete der Oberpräsident der Provinz Schlesien an die Breslauer Kaufmannsältesten folgendes Schreiben:

„Ich wünsche über Art und Umfang des sehr bedeutenden Warenabsatzes, welcher von Schlessen aus nach den Gebieten der freien Stadt Krakau geht, möglichst genaue Nachrichten zu erhalten, da die in den Kommerzialnachweisen befindlichen für den vorliegenden Zweck nicht genügend erscheinen. Ich wende mich deshalb unmittelbar an die Herren Kaufmannsältesten mit der Bitte um Mitteilung jener Nachrichten und in der festen Überzeugung, daß es mir so am sichersten gelingen wird, den fraglichen Verkehr in seiner ganzen wahren Bedeutsamkeit zu übersehen und darzustellen.“

Die Kaufmannsältesten überreichten dem Oberpräsidenten unter dem 8. 7. 1837 einen von Milde, Molinari, Poser und Reimann erstatteten Bericht, dessen tatsächliche Angaben oben mitgeteilt sind und der über die Art des Verkehrs folgendes ausführt:

„Der Verlust eines so kleinen Territorii, wie das des Freistaates Krakau, kann bei oberflächlicher Beurteilung als ein unbedeutender erscheinen, und doch würde er den Handel Breslaus in dem innersten Leben angreifen; denn es ist nicht die Konsumtion von Krakau, um die es sich hier handelt; es ist der Verbrauch des angrenzenden russischen und österreichischen Polen, es ist der Bedarf entfernterer Landstriche, deren Stapelplatz das zollfreie Krakau ist.“

Die Kaufmannsältesten bemerkten in ihrem Bericht an den Oberpräsidenten:

„Euer Excellenz werden aus der Darstellung gütigst ersehen, in wie hohem Grade die Provinz Schlessen dabei interessiert ist, daß die gegenwärtigen Verhältnisse un verändert bleiben, und daß es für die Produzenten wie für den Handelsstand gleich verderblich sein würde, wenn sich diese Stadt dem russischen oder österreichischen Zollverbände anschlosse. Wir glauben daher auf die väterliche Pflege, mit welcher Euer Excellenz die Interessen der Hochderselben anvertrauten Provinz bewahren, unser Vertrauen setzen zu dürfen, daß dieser Schlag abgewendet werde, welcher unserer Provinz den letzten Handelsweg nach Osten versperren würde.“

Schließlich wurde darauf hingewiesen, daß auch Rheinland und Westfalen stark durch die Frage berührt würden, und es wurde gleichzeitig bei den Handelskammern in Elberfeld und Barmen unter Hinweis auf Erörterungen im Senat des Freistaates Krakau über den Anschluß an den österreichischen Zollverband angeregt, bei dem Finanzminister deshalb vorstellig zu werden. Aus späteren Äußerungen ergibt sich, daß die Kaufmannsältesten dem preußischen Finanzminister wiederholt über die Frage berichtet haben, wie auch der Provinzial-Steuerdirektor diesem die Bedeutung des Handelsverkehrs darlegte. Die Kaufmannschaft fühlte sich daher des Schutzes der Staatsregierung sicher.

Der nächste Vorgang stammt aus dem Jahre 1846. Der Breslauer Magistrat fragte am 17. 11. 1846, veranlaßt durch Zeitungsberichte vom gleichen Tage über die Einverleibung Krakaus in die österreichische Monarchie, bei den Kaufmannsältesten wegen des Standes der Frage an.

Diese bestätigten, daß die Einverleibung des Freistaates in die österreichische Monarchie am 16. 11. 1846 in Krakau verkündet worden sei. Die Frage, in welcher Weise der Breslauer Handel dadurch berührt wurde, sei noch nicht geklärt. Ihre Beantwortung hänge davon ab, ob Krakau in die österreichische Zolllinie einbezogen würde oder in ähnlicher Weise wie Brody zollfrei bliebe. Im letzteren Falle würden sich die Handelsbeziehungen Breslaus zu Krakau nicht ändern, ja sich infolge der größeren Rechtsicherheit eher bessern. Im ersteren Falle würde das Krakauer Geschäft und damit zugleich der letzte Rest des ehemals so lebhaften Transitverkehrs Breslau verloren gehen. Die Kaufmannschaft würde es für eine große Nichtbeachtung Breslauer Handelsinteressen halten müssen, wenn von der Preussischen Staatsregierung die Zollfreiheit Krakaus nicht zur Bedingung gemacht würde. Sie glaube, daß Krakau zollfrei bleiben werde, doch lasse der Wortlaut der österreichischen Proklamation, insbesondere die Bemerkung, daß Krakau von der Krone Österreichs so besessen würde, wie es vor 1809 von ihr besessen sei, eine andere Deutung zu. Diesem Schreiben ließ die Kaufmannschaft unter dem 19. 11. 1846 ein weiteres Schreiben folgen, in dem es folgendermaßen heißt:

„Seitdem ist uns leider zur Gewißheit geworden, daß die Einwilligung zu dieser Besinnahme von der Regierung gegeben worden ist, ohne die Bedingung daran zu knüpfen, daß das Krakauer Gebiet zollfrei bleibt. Man hat sich mit der allgemein gehaltenen Zusicherung von Vereinfachungen begnügt, wie solche billigerweise beansprucht werden könnten. Unter solchen Verhältnissen ist einerseits das Schlimmste zu befürchten; andererseits schließen solche die Hoffnung nicht aus, durch Vorstellung bei dem Ministerium wenigstens einige Vorteile für den Handelsverkehr Breslaus zu erreichen.“

Der Magistrat Breslau bat darauf den Oberpräsidenten unter dem 21. 11. 1846 um seine Verwendung in der Angelegenheit.

Die Kaufmannsältesten beschloßen, eine Abordnung, bestehend aus Molinari, Milde und Dyhrensürth, nach Berlin zu entsenden, und baten den Oberbürgermeister, sich an die Spitze zu stellen. Dieser erklärte bereits am folgenden Tage seine Bereitwilligkeit und fügte hinzu, daß die Stadtverordneten-Versammlung beschloßen habe, die



Vertretung der allgemeinen Interessen der Stadt in bezug auf jenes Ereignis dem Stadtverordnetenvorsteher Justizrat Gräff, der gleichzeitig Syndikus der Kaufmannschaft war, zu übertragen. Die Kaufmannsältesten suchten am 21. 11. bei dem Finanzminister um eine Audienz nach und fügten einen Bericht bei, an dessen Schluß es heißt: „Ob Krakau Freistaat oder dem österreichischen Jopfer unterworfen ist, berührt das Breslauer Geschäft wenig, wenn das Gebiet nur zollfrei bleibt. Dies zu erreichen, ist von allergrößter Wichtigkeit für das Breslauer Handelsinteresse. Ein Entrepot in Krakau würde wenig nützen, denn beaufsichtigte Waren lassen sich schwer schmuggeln.“ Ein über den Provinzial-Steuerdirektor am 23. 11. an die Kaufmannsältesten gelangter Bericht aus Neuberun vom 22. 11. enthielt die Mitteilung, daß nach vertraulichen Erkundigungen bereits für den 24. Vorbereitungen zur Schließung der Grenze getroffen seien; die Angelegenheit sei deshalb sehr beschleunigt worden, weil in der Annahme, daß die Handelsfreiheit bis zum 1. 12. bestünde, viele Waren zum Versande bereit lägen.

Die Kaufmannsältesten richteten darauf am 26. 11. 1846 eine Eingabe an den König, in dem dieser um Schutz der bedrohten schlesischen Wirtschaftsinteressen angerufen wurde.

Dabei wurde auf die sonstigen auf dem Spiele stehenden Interessen, vor allem auf das Interesse Oberschlesiens an der Ausfuhr von Kohle und Galmei nach Krakau und Osterreich hingewiesen. Es wurde schließlich angeführt, daß die Zerreißung der Verbindungen zwischen Krakau und Breslau die Krakauer Kaufleute veranlassen werde, sich neuen Kredit auf den österreichischen Handelsplätzen zu verschaffen, und ihnen daher das hauptsächlichste Motiv für die Tilgung der aus der bisherigen Verbindung mit Breslau herrührenden Verbindlichkeiten nehmen würde. Die Krakauer Kaufleute würden kein Mittel scheuen, um sich ihren Verbindlichkeiten zu entziehen, und die beträchtlichen Forderungen der Kaufleute Breslaus würden daher in höchst unsichere Aktiva verwandelt werden. Ein Entrepot habe für Breslau keinerlei Wert und beschränke sich in seiner Bedeutung lediglich auf Zollstundung, auch führe über Krakau hinaus keine unmittelbare Verbindung nach Galizien, da die Straße dorthin bereits vorher von der Krakauer Straße abzweige. Die Beibehaltung der Zollfreiheit Krakaus würde aber auch vom österreichischen Standpunkt aus auf keine Schwierigkeiten stoßen, weil z. B. Ungarn von den Erbstaaten

durch eine Zolllinie getrennt sei und Triest und Venedig mit einem nicht unbeträchtlichen Gebiete zollfrei seien.

Die Abordnung der Kaufmannsältesten und der städtischen Behörden wurde in Berlin von dem König und den leitenden Männern der Regierung am 26. 11. empfangen und erhielt die Möglichkeit, ihre Besorgnisse und die für ihre Beseitigung in Frage kommenden Mittel persönlich vorzutragen. Nach einem Berichte an den Oberpräsidenten kehrten sie mit der Hoffnung zurück, daß die Regelung der auf den Handel bezüglichen Verhältnisse zwischen dem ehemaligen Freistaat und den Zollvereinsländern, an welcher Verbindung Schlesien immer den bedeutendsten Anteil gehabt habe, erhalten und nicht durch Zollveränderungen gestört und bedroht werden würde. Diese Hoffnung, hervorgerufen durch die Zusicherung der höchsten Staatsbehörden, verbreitete sich allgemein; man glaubte zuversichtlich, daß Oesterreich auf die billigen Wünsche der Preussischen Staatsregierung bereitwillig eingehen werde, um so mehr, als ihm die Besignahme Krakaus in politischer und finanzieller Hinsicht hinreichende Vorteile gewähre, Preußen aber jedes dieser Vorteile bar bliebe. Auf Grund dieser Vorstellungen entsandte der König den Geheimen Legationsrat von Kampf nach Wien zu Verhandlungen mit den österreichischen Behörden über die Erhaltung der Zollfreiheit Krakaus. Für den Fall, daß die österreichische Regierung grundsätzlich bei ihrem Standpunkt bliebe, hielten die Kaufmannsältesten es für nötig, Geheimrat von Kampf wissen zu lassen, welche Einrichtungen und Zollbegünstigungen als teilweise Entschädigung für den großen Verlust, den das schlesische Geschäft erleiden würde, zu verlangen sein möchten, trugen aber Bedenken, schriftlich mit Geheimrat von Kampf in Verbindung zu treten, da dieser daraus den Eindruck gewinnen könne, die Breslauer Kaufmannschaft wolle sich mit kleinen Zugeständnissen begnügen. Die Kaufmannsältesten suchten daher unter dem 4. 12. 1846 den Oberbürgermeister, insbesondere auf Grund seiner persönlichen Bekanntschaft mit von Kampf, dafür zu gewinnen, zusammen mit Milde persönliche Verhandlungen in Wien zu führen.

Für den Fall, daß die Zollfreiheit nicht zu erreichen wäre, wurden folgende Begünstigungen von Oesterreich verlangt, wiewohl sie in keinem Verhältnis zu den Preußen entstehenden Schädigungen stehen würden: 1. Herabsetzung sämtlicher österreichischer Eingangszölle auf die Tarifföhe der Verbandsstaaten, wodurch ein zukünftiger Anschluß Oesterreichs an den Zollverband angebahnt würde; 2. Bewilligung der Zollfreiheit für die Stadt Krakau mit Einschluß der Vorstadt Kasimir,

des Weichselufers, wenn möglich der Chaussee von Krakau nach Russisch-Polen und eines möglichst großen Umkreises; Ausschluß der Tabakregie für dieses zollfreie Gebiet; 3. Wenn die Forderung bei 2. nicht zu erlangen wäre, Errichtung eines Entrepots in Krakau mit der Berechtigung, in kleine Packungen bis zu  $\frac{1}{2}$  Ctr. umzupacken und Transit-Waren nach anderen österreichischen Entrepots oder nach dem Auslande zu versenden; 4. Errichtung von wenigstens einem österreichischen Zollamte an der Krakauer-russisch-polnischen Grenze mit Niederlagerecht unverzollter Waren; 5. gegenseitige zollfreie Ein- und Ausfuhr auf den Punkten längs der schlesisch-Krakauer Grenze von Holz jeder Art, Farbholz ausgenommen, von Holzkohlen und Steinkohlen; 6. Aufhebung des österreichischen Zolles auf Zinblech, oder zum mindesten die Zusage, daß die bisherigen Zollsätze nicht erhöht würden.

Oberbürgermeister Pinder erklärte sich am 6. 12. zur Übernahme der Verhandlungen in Wien zusammen mit dem Kaufmannsältesten Milde bereit.

Durch die Entsendung des Geheimrates von Kampf war die Entscheidung über die Frage hinausgezogen worden. Der Provinzial-Steuerdirektor theilte den Kaufmannsältesten am 27. 12. 1846 mit, daß das bisherige Krakauer Gebiet mit dem 11. 11. 1847 in die österreichische Zolllinie einbezogen würde, widerrief jedoch am 31. 12. diese Nachricht, die, wie sich wohl vermuten ließe, viel zu voreilig gewesen sei. Die gehegten Hoffnungen gingen jedoch nicht in Erfüllung; die Mission des Geheimrates von Kampf blieb völlig ergebnislos, und es traf bereits am 24. oder 25. 1. 1847 in Breslau die Kundmachung der österreichischen Regierung vom 18. 1. 1847 ein, welche die Einbeziehung Krakaus in die österreichische Zolllinie auf den 29. 1. 1847 festsetzte. Von der Errichtung eines Entrepots in Krakau war ebenso wenig wie von anderen Vergünstigungen die Rede, ja es wurde sogar die Nachversteuerung der vor Errichtung der Zolllinie eingeführten Waren angeordnet. Diese war von den Wiener Kaufleuten und Fabrikanten, die bisher in keinerlei Beziehungen zu dem eine Domäne Breslaus bildenden Krakau gestanden hatten, verlangt, wurde jedoch von der österreichischen Regierung in Rücksicht auf die Stimmung der neuen Untertanen in denkbar lazer Weise durchgeführt. Gleichwohl wußten viele, insbesondere jüdische Krakauer Kaufleute, unter Hinweis auf die zu erwartenden Verluste, mit ihren schlesischen Gläubigern Vergleiche abzuschließen; ja es wurde über einen Fall berichtet, in dem ein Krakauer Kaufmann die so ersparten Beträge gleichzeitig für Bestellungen englischer Waren verwendete.

Die Kaufmannsältesten richteten daher unter dem 24. 2. 1847 eine Eingabe an den König. In dieser heißt es: daß, wenn politische Rücksichten es unabweisbar machten, den inländischen und namentlich den schlesischen Handels- und Industriestand seiner besten Hauptabsehungsgegenenden zu berauben, er sich in die Notwendigkeit fügen müsse, in der Hoffnung, daß es den unveränderten Anstrengungen der Staatsregierung gelingen werde, der von ihr befolgten Idee einer liberalen Handelspolitik bei den angrenzenden großen Reichen Geltung zu verschaffen. Die Forderung der Nachversteuerung jedoch werde die in Krakau lagernden Waren, insbesondere Manufakturwaren, entwerten und zur Folge haben, daß die Besitzer sie entweder der österreichischen Regierung auslieferten oder sich zu ihrer Vernichtung erböten; sie würden daher jede Bezahlung für diese Waren verweigern, und der Schaden werde den Lieferanten treffen. Es wurde daher die Gewährung einer Entschädigung und zu dessen Feststellung die Einsetzung einer Kommission nachgesucht, welche die Verluste zu prüfen habe. Unter dem 17. 4. 1847 ging darauf der Bescheid ein, daß Seine Majestät sich nicht davon zu überzeugen vermöchten, daß ein Entschädigungsanspruch zu Recht bestände.

So einschneidend dieses Ergebnis für die Breslauer Kaufmannschaft war, noch schmerzlicher und kränkender wurde von ihr die Art empfunden, in der sie zum Schlusse behandelt wurde. Der Kaufmannsälteste Milde hatte am 21. 5. 1847 in Aufnahme des Antrages der Kaufmannsältesten in seiner Eigenschaft als Mitglied des Preussischen Vereinigten Landtages den Antrag auf Einsetzung einer Liquidationskommission gestellt, „welche die nicht beitreibbaren Forderungen festzustellen haben würde, die demnächst durch den preussischen Gesandten der Wiener Regierung zur Saldierung vorzulegen seien“. Der König bestimmte, daß dieser Antrag auch ohne Empfehlung durch den Landtag in Erwägung gezogen werden solle, und ordnete die erforderlichen Ermittlungen an. Der Oberpräsident wurde beauftragt, Milde von dem Ergebnis in Kenntnis zu setzen und seine Erklärung entgegenzunehmen, da sich Seine Majestät bis zu deren Eingang die endgültige Entscheidung vorbehalten werde. Die Verhandlung fand am 17. 12. 1847 statt. Die Erklärung war schriftlich niedergelegt. Sie bezeichnete, vor allem auf Grund der dem Provinzial-Steuerdirektor von den österreichischen Behörden erteilten Auskünfte, die von der Kaufmannschaft gemachten Angaben zum Teil als unrichtig,

zum Teil als übertrieben. Es sei nicht zu verkennen, daß die der Kaufmannschaft entstandenen Schäden zum Teil vorzeitigen Pressenachrichten, die die österreichischen Behörden erst auf die Notwendigkeit schnellen Handelns hingewiesen hätten, zum großen Teil aber dem eigenen Verschulden der Kaufmannschaft zuzuschreiben seien, die nach der österreichischen Besitzergreifung und selbst nach der ersten Bekanntmachung über die Verpflichtung zur Nachversteuerung noch große Warensendungen in das Krakauer Gebiet gemacht hätte, ohne auf Sicherstellung der Forderungen Bedacht zu nehmen, die sich weiter auf nachteilige Afforde und Nachlässe eingelassen hätte, ohne die Bestimmungen über die Nachsteuer abzuwarten. Milde übergab den Bericht der Breslauer Kaufmannschaft, und diese erstattete dem Oberpräsidenten unter dem 1. 3. 1848 einen eingehenden, 30 Seiten umfassenden Bericht.

Die Informationen des Herrn Milde seien dieselben, wie sie ihrer Eingabe an den König vom 24. 2. 47 zugrundegelegen hätten, und die gegen ihre Wahrhaftigkeit aufgestellten Bemängelungen träfen somit die Kaufmannschaft als solche. Sie dürfe voraussehen, daß zur Vollständigkeit der Ermittlungen die Stimme der Kaufmannschaft nicht habe ungehört bleiben sollen, zumal der bisher eingeschlagene Weg, die österreichische Regierung als Hauptquelle für die Feststellung der Tatsache zu benutzen, nur ein Ergebnis sehr unzuverlässiger Natur geben könnte. Es wird sodann der Gang der Ereignisse dargestellt und das österreichische Vorgehen um so mehr als Härte bezeichnet, als zwischen der Veröffentlichung der österreichischen Kundmachung und dem Inkrafttreten eine so kurze Frist läge, daß beide für die Breslauer Kaufmannschaft zusammenfielen, und die Kundmachung in einem Augenblick erfolgte, in dem man die Verhandlungen mit Wien noch im besten Gange glaubte. Die Rücksichtslosigkeit, mit der Oesterreich die Maßregel zur Ausführung brächte, hätte das Unheil für den schlesischen Handels- und Industrie-stand doppelt steigern müssen. Der größte Teil des Krakauer Handelsstandes, dessen zweideutige, nur durch das eigene Interesse gelenkte Denk- und Handlungsweise bekannt sei, hätte dadurch die Möglichkeit erhalten, ohne alle Nachteile für die Zukunft die bisherigen Verbindungen zu lösen und ihre Verpflichtungen unerfüllt zu lassen, unter dem Vorwande eigener Verluste. Der Bericht zerpflückte sodann die Bemängelungen in eingehendster Weise und zog aus allen beigebrachten Unterlagen den Schluß, daß nicht nur die erhobenen Vorwürfe beseitigt seien, sondern daß auch der Antrag auf Einsetzung einer Liquidationskommission als kein unberechtigter nachgewiesen sei. Der in größter Entschiedenheit gefaßte Bericht, der in jeder Zeile den Unmut über die Art der Behandlung der Frage erkennen läßt, schließt mit den Worten: „Sind die schlesischen Handelsinteressen bei der Abergabe Krakaus aus Unbekanntschaft mit den bestehenden Verhältnissen ungewahrt geblieben oder politischen Rücksichten geopfert worden, hatten die Bestrebungen unserer Staatsbehörden, von dem österreichischen Gouvernement nach-

träglich Begünstigungen zu erreichen, keinen Erfolg, so betrachten wir dies als ein Unglück, welches der schlesische Handelsstand nicht genug beklagen kann. Die Unabänderlichkeit des Geschehens steht fest, die Verluste sind gemacht, und es ist nichts mehr in der Sache zu tun. Wenn wir aber genötigt waren, in dem Protokoll vom 17. 12. 1847 das Bestreben unserer eigenen Staatsbehörden dahin gerichtet zu erblicken, aus ganz irrigen Folgerungen Resultate zu ziehen, die die fremden Behörden rechtfertigen und die Schuld an diesen Verlusten dem Handelsstande selbst aufbürden, so hat dies Gefühle in uns geweckt, die wir, bei der sorgfältigsten Wahl des Ausdrucks bitter nennen müssen.

Der unglückliche Ausgang der Frage wird zumeist in der Hauptsache auf das Versehen des preussischen Gesandten in Wien zurückgeführt, der in die ihm von Oesterreich gestellte Falle gegangen sei und seinen Anweisungen zuwidergehandelt habe. Offenbar hat dazu aber auch der Umstand beigetragen, daß die preussische Staatsregierung eine Entscheidung zunächst hinauszog. Zu berücksichtigen bleibt dabei auch, daß der Gesandte wohl die geringe Bedeutung der ihm von der Regierung zur Pflicht gemachten Erleichterungen für Breslau erkannte und sie daher vielleicht mehr als eine Formsache ansah. Der letzte Grund liegt in der Unentschiedenheit des Berliner Auswärtigen Amtes und offenkundig in seiner Scheu, bei der österreichischen Regierung den Eindruck erwecken zu können, als ob sie die Interessen der jüdischen Schmuggler in Krakau wahrnehmen wolle.

Wenn Treitschke sagt, daß Schlesien seinen Verlust auf Millionen berechnete, und daß der Anmut noch in der Bewegung der Revolutionsjahre nachhallte, so ist zu beachten, daß der in tiefster Bitterkeit geschriebene Bericht der Breslauer Kaufmannschaft vom 1. 3. 1848 datiert ist.

Diese Bitterkeit findet auch in Veröffentlichungen aus der damaligen Zeit, z. B. in einer Notiz in dem „Grenzboten“ I. Bd. 1848 Ausdruck.

„Meine liebe Stadt Breslau ist seit der Krakauer Affäre nervenschwach geworden, und wenn es irgend einem Gliede der Jungfer Europa krampft und juckt, fühlen wir uns davon unangenehm berührt. So zähe das schlesische Bürgerthum auch ist, so hat es den letzten Schlag doch bitter empfunden und scheint zu glauben, daß es beinahe jenem Knaben gleicht, der mit einem Prinzen erzogen, geprügelt wird, wenn dieser strafbar ist. Wir vermuten, für den erhabenen Beruf eines Blichableiters von Europa bestimmt zu sein, und bereiten uns vor, den nächsten Schlag mit dem eines so erhabenen Amtes würdigen Ernst zu empfangen. Erhöhem ist es wahr, daß noch Menschen existieren, die das Große dieser Aufgabe verkennen und unsere Zustände unaufhörlich zu untergraben trachten.“

An die Vorgänge hat sich die Legendenbildung angeknüpft. Schon Stein berichtet in seiner Geschichte Breslaus auf Seite 188, nach einer im Umlauf befindlichen Erzählung habe eine Breslauer Abordnung im Jahre 1848 mit dem Abfall Schlesiens an Osterreich gedroht, und bezeichnet sie als unwahr. Sie ist aber bis in die neue Zeit hinein verbreitet worden und z. B. im Jahre 1932 in Berlin erzählt worden, mit dem Bemerkten, daß Schlesien sich dadurch in Berlin die sprichwörtlich gewordene Zurücksetzung zugezogen habe. Die Erzählung war jedoch in der neueren Zeit etwas verändert und hatte folgende Fassung: Die Breslauer Abordnung habe Bismarck gegenüber die Drohung von dem Abfall Schlesiens anläßlich der Krakauer Vorfälle ausgesprochen; dieser habe sich darauf herumgedreht und gesagt: Wohin, meine Herren, wenn ich fragen kann, wollen Sie eigentlich fallen? Diese Erzählung trägt den Stempel der Erfindung an sich; eine Breslauer Abordnung hatte 1848 keine Veranlassung, mit Bismarck zu sprechen; auch später ist von einer solchen Vorsprache nichts bekannt geworden, vielmehr ist die Einstellung Breslaus gegenüber Bismarck sowohl, wie gegenüber der ganzen Frage eine gerade entgegengesetzte gewesen.

Seit dieser Zeit ist das Wort von der Zurücksetzung Schlesiens aufgekommen. Die Bitterkeit der Schlesier richtete sich vor allem gegen die Wiener Regierung, von der Schlesien seit der Loslösung von der Krone Habsburgs nur Unfreundlichkeiten erfahren habe; auf die Ränke der Wiener Regierung und die Absichten, um jeden Preis, auch um den der Aufopferung Breslaus und Krakaus, den Verkehr auf der Linie Triest — Wien einerseits, Wien — Prag — Elbepläze andererseits, zu begünstigen, führte man den Ausgang der Frage zurück. Der Unmut fand in der Tatsache Ausdruck, daß die Breslauer Handelskammer nach der Entscheidung der Schlachten am 14. 7. 1866 in einer Eingabe an den preußischen Ministerpräsidenten die Wiedererrichtung des Freistaates Krakau oder die Einverleibung in Preußen anregte.







BG Politechniki Śląskiej

nr inw.: 102 - 130920



**Dyr.1 130920**