



TRANSKRIPT

Das hier vorliegende Transkript gibt das Originalmaterial bestmöglich wieder. Das bedeutet, dass Orthografie, Grammatik und Wortwahl des Materials beibehalten werden. Somit kommt es im Falle einiger Quellen mitunter unweigerlich auch zur Wiedergabe diskriminierender, menschenverachtender oder anderweitig ideologisch aufgeladener Inhalte. Die hier wiedergegebenen Materialien müssen daher zwingend reflektiert in den Kontext ihres Lernfeldes eingeordnet werden.

(...)

Über das Erzvorkommen in Lothringen ist man lange im Irrtum gewesen¹. Es findet sich bekanntlich vor allem – von dem südlichen Becken von Nancy kann hier abgesehen werden – in dem nahe der Mosel gelegenen Teile der lothringischen Hochebene, der das Plateau von Briey genannt und wieder in das Becken von Longwy und das von Briey im engeren Sinne geteilt wird². Bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts war für dieses Gebiet die sogenannte Ausbißtheorie (theorie des affleurements) herrschend, wonach „die Lager nur in einer Zone von etwa 2 km Breite an den Ausbissen entlang abbauwürdig seien und darüber hinaus eine Verstaubung eintrete“³. Sie wurde leider auch von den zur Grenzregulierung des Frankfurter Friedens zugezogenen deutschen Geologen vertreten und hat damit zu dem heutigen Verlauf der deutsch-französischen Grenze geführt. Seitdem hat man jedoch erkannt, daß das Eisenerze führende Gebiet, das in nordsüdlicher Richtung 55-60 km sich erstreckt, eine Breite nicht nur von 2 km, sondern 18-20 km besitzt⁴. Es entfällt daher nicht, wie man einst angenommen hatte, das ganze Erzvorkommen des Plateaus von Briey auf Deutschland, sondern nur ein schmaler östlicher Streifen, während der breitere westliche Frankreich verblieben ist⁵. Und das ist von um so größerer Bedeutung, als die Minetteerze mit dem Einfallen der Lager nach Westen immer mächtiger und eisenreicher werden. Während die Mächtigkeit in Deutsch-Lothringen über 3½ m nicht hinausgeht, steigt sie jenseits der Grenze bis zum Doppelten an, und wenn auch der Eisengehalt der französischen Lager noch nicht genau bestimmt werden kann, so ist er doch unzweifelhaft größer als in Deutsch-Lothringen, und zwar augenscheinlich im allgemeinen um etwa 6%⁶. Während die größere Mächtigkeit eine Minderung der Förderungskosten bedeutet, stellt der höhere Eisengehalt einen Vorteil sowohl bei der Verarbeitung als auch beim Transport dar. Allerdings stehen diesen Vorteilen auch Nachteile gegenüber. Denn das Schachtabteufen gestaltet sich hier sehr viel schwieriger als diesseits der Grenze, weil die Erze im allgemeinen in größerer Tiefe liegen und so starke

¹ Sehr bezeichnend findet sich über dieses Eisenerzvorkommen, soweit es Frankreich betrifft, im englischen Blaubuch über die Eisenerzlager der Welt kein Wort.

² Vgl. Villain, Le Gisement de minerai de fer oolithique de la Lorraine. Paris 1902. Kohlmann, Über das deutsch-französisch-luxemburgische Minettevorkommen nach den neuen Ausschlässen in der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, 1902, S. 358ff. Krecke, Eisenerz und Kohle in Französisch-Lothringen, in Stahl und Eisen, 1910, S. 4ff. Nicou, Sammelwerk des Internationalen Geologenkongresses, Bd. I, S. 1-39.

³ Krecke, a. a. D. S. 5.

⁴ Einecke und Köhler, a. a. D. S. 672ff.

⁵ Vgl. auch Nicou, a. a. D. Bd. I, S. 5.

⁶ Nach Krecke, a. a. D. kommt der Durchschnittsgehalt nahe an 40% heran.

Wasserzuflüsse vorkommen, daß vielfach das kostspielige Gefrier- und Zementierverfahren angewendet werden muß. Die Anlagekosten sind also groß. Um sie zu verzinsen und zu amortisieren, ist eine bedeutende Förderung notwendig. Das ist das eine Moment, das anspornend auf die Entwicklung einwirkt, und zu ihm kommt ein nicht minder einflußreiches in der französischen Berggesetzgebung hinzu, die vorschreibt, daß Konzessionen verfallen, wenn sie nicht alsbald ausgenutzt werden. Aus diesen beiden Gründen zeigt die französische Erzproduktion eine geradezu staunenerregende Zunahme. Sie hat sich im ganzen von 6.220.000 t in 1903 auf 10.057.000 t in 1908 gehoben; davon entfielen auf Französisch-Lothringen 1903 5.282.000 t oder 84,9% und 1908 8.850.00 t oder 88%, und an dieser lothringischen Förderung war wieder das Becken von Briey im ersten Jahre mit 1.205.000 t oder 22,8%, im zweiten mit 4.607.000 t oder 52,1% beteiligt. 1909 zeigt dieser wichtige französische Erzbezirk eine weitere Zunahme von 1.732.000 t oder 35,4%, und es besteht die Absicht, die Förderung hier bis zum Jahre 1914 auf etwa 15 Mill. T zu steigern⁷. Zählt man dazu die im allgemeinen stabil bleibende Produktion im Becken von Longwy und Nancy, die in ihren Höchstleistungen 1907 4.711.000 t erreicht hat, so würde die Gesamtförderung Französisch-Lothringens im genannten Jahre die heutige Deutsch-Lothringens und Luxemburgs erreichen.

An dieser außerordentlichen Produktionszunahme ist Deutschland in hohem Maße interessiert. Zunächst unmittelbar. Die deutschen Eisenproduzenten haben es in ausgedehntem Maße verstanden, sich einen Anteil an den französischen Erzlagern zu sichern. Nach sachverständigem Urteil befinden sich von den 43.000 ha des Briey-Beckens etwa 8000 ha im Besitz von Deutschen oder zum mindesten von der bisher fehlende freie Minette-Markt geschaffen wird⁸. Denn die großen Mengen Erze, die aus den angedeuteten Gründen auf französischem Boden hinfort gefördert werden müssen, werden schwerlich in der französischen Eisenindustrie Verarbeitung finden. Die neuen französischen Ausschlüsse an Eisenerzen bedeuten ja keineswegs eine tiefgreifende Veränderung in den Existenzbedingungen der französischen Erzindustrie. Alle bisherigen Hemmnisse ihrer Entwicklung – der Mangel an Kohlen und Koks, der beschränkte inländische Absatzmarkt, die Disziplinlosigkeit der Arbeiter – bleiben genau im selben Maße bestehen wie bisher. Mit einem „erheblichen Mehrverbrauch der französischen Hochofenwerke“ wird daher auch in den Kreisen der deutsch-lothringischen Interessenten nicht gerechnet⁹. Ein Verbrauch der französischen Erze in Frankreich kommt vielmehr nur insoweit in Betracht, als durch die bisher vom Ausland bezogene Erze ersetzt

⁷ Vgl. die Jahresberichte des Vereins für die bergbaulichen Interessen Lothringens für 1908, sowie für 1909; auch Krecke a. a. D. S. 7.

⁸ Krecke a. a. D. S. 8. Nach dem Bericht des geschäftsführenden Vorstandes des Verbandes für die Kanalisierung der Mosel und der Saar für die Jahre 1907-1909 gehören die früheren französischen Minettekonzessionen Jouaville (1032 ha) und Batilly (688 ha) der Firma Thyssen; Phoenix-Hoerde, Hoesch und Harpe besitzen je einen Anteil an der Bergbau-Gesellschaft Jarny in Ostfrankreich (812 ha); der Aachener Hüttenverein Rote Erde ist mit sieben Zwölfteln an der Gesellschaft Mines de St. Pierremont in Mancieulles beteiligt. Auch die Hochofenwerke im Saargebiet und in Lothringen-Luxemburg haben sich Minettekonzessionen in Frankreich gesichert; so sind die Röchlingschen Eisen- und Stahlwerke in Völklingen mit den Aciéries de Longwy übereingekommen, daß sie mit der Hälfte der Minettekonzession in Valleroy beteiligt sind; so haben sich die Dillinger Werke an der Minettekonzession von Conflans, die Burchbacher Hütte an der für Bellevue beteiligt; der Hüttenverein Aumes-Friede ist mit vier Fünfteln an der Société des Mines de Murville interessiert, und das Hochofenwerk zu Rümelingen und das Eisenwerk Krämer in St. Ingbert haben eine bedeutende Konzession in Serrouville erworben.

⁹ Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen Lothringens für das Jahr 1909, S. 3.



werden können¹⁰. Der größte Teil der französischen Förderung ist vielmehr auf das Ausland angewiesen. Das zeigt sich auch bereits heute. Die französische Erzausfuhr ist in starker Zunahme. Von 2.147.265 t in 1907 und 2.383.375 in 1908 ist sie auf 3.907.340 t in 1909 emporgeschneilt. Zunächst steht Belgien bei dieser Ausfuhr im Vordergrund. Auf dieses Land entfielen 1908 1.221.009 t, während Deutschland mit 765.589 t, Holland mit 220.380 t, England mit 173.596 t beteiligt war und sonst noch 3.304 t. Verwendung gefunden hatten¹¹. Doch Belgiens Industrie hat eine scharf begrenzte Aufnahmefähigkeit. Die zuwachsende Menge der französischen Minetteförderung kann Unterkommen nur auf dem deutschen Markte finden. Mit Recht ist in diesem Sinne der Westen und Süden Deutschlands „das natürliche Entlastungsgebiet dieses Bezirkes“ genannt worden¹². Auch heute ist das in den deutschen Einfuhrziffern schon deutlich erkennbar. Denn während die französische Einfuhr nach Deutschland im Durchschnitt des Jahrzehnts 1891-1900 nur 44.300 t betrug¹³, ist sie seitdem unablässig bis auf 1.368.610 t in 1909 angewachsen: in der deutschen Eisenerzeinfuhr die höchste Ziffer nach Schweden und Spanien und die einzige, die eine wirklich bedeutsame Steigerung aufweist. So bildet sich hier auf dem Boden Französisch-Lothringens, zumal wenn man keine notwendige weitere Zunahme der Erzförderung mit in Betracht zieht, ein großer freier Erzmarkt mit wachsendem Angebot und daher mit einer im Gegensatz zum Weltmarkt fallenden Tendenz des Preises, wie er in Deutsch-Lothringen und Luxemburg fehlt. Wenn wir uns seiner in ausgedehntem Maße bedienen, so wird darunter der Minette-Absatz aus Deutsch-Lothringen und Luxemburg allerdings leiden. Das hat privatwirtschaftlich natürlich eine Reihe von Nachteilen; vom Standpunkt der gesamten Volkswirtschaft aus ist es dagegen nur zu begrüßen, wenn auf diese Weise ohne Schafen für unsere Eisenindustrie unser wichtigstes einheimisches Eisenerzlager geschont und für die Zukunft vorsorgend aufbewahrt wird. Von diesem übergeordneten Standpunkte aus empfiehlt es sich, den Bezug der französischen Minette möglichst zu erleichtern, denn das Ausschließen der französischen Erzlager entkräftet alle Gründe, die bisher gegen und verstärkt alle, die bisher bereits für die Verbesserung der Verkehrsverbindung mit dem größten Eisenerzvorrat nicht nur Deutschlands, sondern ganz Europas sprachen.

Das ist aber auch noch von einem anderen Gesichtspunkte aus der Fall. Wenn nämlich Deutschland als natürliches Entlastungsgebiet für den französischen Erzbergbau versagen würde, würde ein fast zwingender Anreiz geschaffen werden, die geförderten Erze, um sie überhaupt zu verwerten, selbst zu verarbeiten. Will man daher mitwirken, den Ausbau der Eisenindustrie jenseits der französischen Grenze zu verhindern, so muß man den Absatz der französischen Erze in Deutschland möglichst erleichtern. Also auch das weltwirtschaftliche Problem der französischen Konkurrenz in der Eisen- und Stahlindustrie hängt mit der Frage der Moselkanalisierung eng zusammen.

Somit sprechen auch vom Standpunkt der weltwirtschaftlichen Stellung der deutschen Eisenindustrie verschiedene Gründe für die Ausführung dieses Verkehrsprojektes, und sie dürfen ein größeres Gewicht beanspruchen als die binnenländisch-privatwirtschaftlichen

¹⁰ Dementsprechend ist auch die französische Eisenerzeinfuhr von 1.999.293 t in 1907 auf 1.202.600 t in 1909 herabgegangen und man nimmt an, „daß der verbliebene Import nur noch solche Erze umfaßt, die durch einheimische nicht zu ersetzen sind; vgl. den soeben angeführten Jahresbericht.

¹¹ Nachrichten für Handel und Industrie vom 27. Mai 1910.

¹² Krecke a. a. D. S. 5.

¹³ Das Roheisen unter Mitberücksichtigung seiner weiteren Verarbeitung. Berichte über Handel und Industrie, Band XI, Heft 7 (1904), S. 329.

Erwägungen, welche die Diskussion bisher so einseitig und verhängnisvoll beherrscht haben. Selten gibt es eine umfassende und tiefgreifende staatliche Maßnahme, für die eine solch stolze Reihe von Gründen sich anführen läßt, wie für den Ausbau dieses größten europäischen Verkehrsweges für Massengüter. Ja, man kann geradezu sagen, daß, wenn es auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens eine Aufgabe gibt, die von der Natur dem deutschen Volke vorgzeichnet ist, so ist es unzweifelhaft die, den natürlichen Wasserweg, der Europas reichstes Erzgebiet mit dem größten Kohlenlager des europäischen Kontinents verbindet, zu voller Leistungsfähigkeit auszubauen. Die reinprivatwirtschaftliche Organisation des amerikanischen Verkehrswesens hat dieselbe volkswirtschaftliche Aufgabe, zwischen dem größten Erz- und größten Kohlengebiet Amerikas den Verkehr zu vermitteln, so glänzend gelöst, daß nirgends in der Welt Massengüter billiger transportiert werden; es wäre ein bedenkliches Zeichen für die staatswirtschaftliche Organisation unseres Verkehrswesens, wenn sie hier versagen sollte.

Die lange Reihe fachlicher Gründe, die für die Moselkanalisierung sprechen, werden daher auch mit der Zeit die Hemmungen, die sich ihr heute entgegensetzen, überwinden. Ebenso wenig wie Gründe für eine endgültige Ablehnung dieses Massenstraßenausbaus anerkannt werden können, ebensowenig läßt sich leugnen, daß solche fachlichen Hemmungen, die für ein gewisses Hinausschieben sprechen, vorhanden sind. Auf Seiten der Regierung liegen sie zunächst, wie schon in anderem Zusammenhang betont wurde, im Bau des Rhein-Hannover-Kanals, des größten Baus einer künstlichen Binnenwasserstraße, der bisher unternommen worden ist; die gleichzeitige Inangriffnahme der Moselkanalisierung würde eine Verdopplung des personalen und technischen Apparates erfordern und widerspräche daher einer rationellen Disposition. Hinzu kommt die Verschlechterung der Eisenbahnfinanzen, die in zeitweiligen Einnahmeausfällen bei der allgemeinen Finanznot sehr peinlich sich fühlbar gemacht hat. Und endlich muß verzögernd wirken, daß die Verkehrsverwaltung einstweilen voll beschäftigt ist mit den großen Aufgaben der Rationalisierung der Finanzierung der Wasserstraßen durch Durchführung des Gebührentarifs und der Rationalisierung des in so weitestgehendem Maße im Kleinbetrieb bisher steckengebliebenen Schiffahrtsbetriebes durch Zentralisierung des Schleppgeschäftes.

Nicht minder sind solche Hemmungsmomente auf Seiten der Interessenten, zumal der nordwestlichen Eisenindustrie, unverkennbar vorhanden. Sie bestehen einerseits im dargelegten Aufkommen des modernen Martinverfahrens, dessen Einfluß auf den Weltstahlmarkt heute nur schwer sich übersehen läßt; sie liegen aber auch hier im Bau des Rhein-Hannover-Kanals, dessen Wirkungen im einzelnen erst nach der Eröffnung sich werden ermessen lassen; und sie werden endlich durch den Ablauf der großen Verbandsverträge, insbesondere durch die bevorstehende Erneuerung des Stahlwerksverbandes und Kohlensyndikats, die durch jede Veränderung der Wirtschaftslage erschwert wird, geschaffen.

Alle diese Momente, deren Häufung leicht eine gewisse nervöse Stimmung von Überängstlichkeit erzeugt, sind nicht von Dauer. Sie schwinden ganz oder verlieren doch ihren beunruhigenden Charakter. Sobald das auch nur teilweise der Fall ist, werden die für die Moselkanalisierung sprechenden Gründe wuchtig in den Vordergrund rücken. Ebenso sicher, wie heute vieles vom Standpunkt nicht nur der Interessenten, sondern auch der Gesamtheit für die Hinausschiebung spricht, ebenso sicher kann der heutige Zustand auf die Dauer nicht bestehen bleiben. Denn es ist ein Widerspruch in sich, unser Wasserstraßennetz allgemein auszubauen und nur das Projekt, das unzweifelhaft das rentabelste von allen ist, auszunehmen; und wenn die mit der Einführung der Binnenschiffahrtsabgaben geplante Rheinstromkasse auf den Main und Neckar sich erstrecken soll, so wird man auch den wichtigsten Nebenstrom des Rheins, der allerdings nicht, wie seine genannten Geschwister, zu bundesstaatlichen

Zugeständnissen sich benutzen lässt, nicht dauernd ausschließen können. Das ist umso mehr der Fall, als die Zeit auch insofern für die Moselkanalisierung kämpft, als sie mit der zunehmenden Beteiligung der großen Unternehmen des Ruhrreviers an der Entwicklung im Südwesten, wie schon dargelegt wurde, mehr und mehr den bisherigen hemmenden Gegensatz in der westdeutschen Eisenindustrie in eine Interessengemeinschaft wandelt. Schon heute werden Männer wie Kirdorf, Thyssen, Stinnes, die kraftvoll in beiden Gebieten Fuß gefasst haben, schwer sagen können, ob sie an der Entwicklung des nordwestlichen oder südwestlichen Industriegebietes stärker interessiert sind.

So spricht alles für die Richtigkeit der Worte, die der Unterstaatssekretär Zorn von Bulach am 20. April 1910 im Landesausschuß von Elsaß-Lothringen geäußert hat: „Die Kanalisation der Mosel wird kommen, denn sie gehört zum Fortschritt, und jeder Fortschritt kann nur momentan zurückgehalten werden; es sind Bedürfnisse, die stärker sind als der Wille des Menschen.“ Und daß auch die preußische Regierung diesem Standpunkt nicht ganz fernsteht, daß ihr Entscheid vom 7. April 1910 mehr ein Aufgeschoben als Aufgehoben bedeutet, dürfte den Ausführungen zu entnehmen sein, die ihr Wortführer, Unterstaatssekretär von Coels, am 4. Mai 1910 im preußischen Abgeordnetenhaus gemacht hat: „Die Moselkanalisierung hat schon sehr viele Phasen durchgemacht. Ihre Feinde sind Freunde, ihre Freunde sind Feinde geworden, und es ist nicht ausgeschlossen, daß auch in Zukunft neue Phasen eintreten.“ Möchte die neue positive Phase nicht lange auf sich warten lassen.

(Transkript: Mario Polzin)

[Auszug aus: Hermann Schumacher: Die westdeutsche Eisenindustrie und die Moselkanalisierung, Leipzig 1910, . 147-151]

ZUM MATERIAL

Kurze Erläuterung:

Eine der weitreichendsten Folgen des Deutsch-Französischen Kriegs war die Annektierung des Elsass und eines Teils von Lothringen. Die Gebiete an der Grenze zwischen Süddeutschland und Frankreich wurden bereits in den ersten Kriegswochen besetzt. Im Friedensvertrag trat Frankreich große Teile der Region an das Deutsche Reich ab. Deutschland wollte Gebiete mit deutschsprachiger Bevölkerung annektieren und damit gleichzeitig eine militärische Pufferzone schaffen. Daneben hatte Elsass-Lothringen auch wirtschaftliche Bedeutung, da in diesem Gebiet Kohle und vor allem Eisenerze (sogenannte Minette) vorkamen. Elsass-Lothringen wurden schließlich als „Reichsland Elsass-Lothringen“ in das Reich eingegliedert. Das Gebiet war damit kein Teil eines Bundeslandes, sondern ein Territorium, das direkt von Berlin verwaltet wurde.

Relevanz des Materials:

Die Mosel war die bestmögliche Verbindung zwischen Elsass-Lothringen und den wirtschaftlichen Zentren in Westdeutschland. Allerdings war der Fluss nicht durchgängig schiffbar. In den 1880er Jahren traten zunächst Industrielle aus dem Ruhrgebiet dafür ein, die Mosel zu kanalisieren, um Eisenerze aus Elsass-Lothringen zu den Hochofenwerken am Rhein und in Westfalen zu transportieren. Da sie die Konkurrenz der Stahlindustrie des Ruhrgebiets fürchteten, stellten sich Industrielle aus Elsass-Lothringen und dem Saarland gegen das Projekt. In den 1890er Jahren trat wiederum die südwestdeutsche Industrie für die Kanalisierung der Mosel ein, um ihre Produkte besser absetzen zu können. Die Ruhrindustrie war nun dagegen, da sie die Konkurrenz der inzwischen modernisierten elsässischen Industrie fürchteten.

1910 argumentiert der Staatswissenschaftler Hermann Schuhmacher weiter für die Moselkanalisierung, u.a. weil er die Eisenerzlagerstätten im französischen Teil Elsass-Lothringens und in Nordfrankreich für die deutsche Schwerindustrie erschließen wollte. Damit nimmt er schon einige deutsche Eroberungspläne im Ersten Weltkrieg vorweg.

- Daniel Sobanski

Lernort:

ULB Münster.

Die Universitäts- und Landesbibliothek versorgt Forschung, Lehre und Studium ihrer Universität mit Literatur und Information. Sie fördert die Informationskompetenz, d. h. die Fähigkeit zur Nutzung von Literatur und Information und zum kritischen Umgang mit ihr.

Als Landesbibliothek beschafft, erschließt und bewahrt sie Literatur und Information aus und über Westfalen und unterstützt Forschung, Arbeit und Bildung in der Region. Die ULB steht Studierenden und Mitarbeitenden der Universität und anderer Hochschulen Münsters und den Einwohner*innen der Stadt und der Region zur Verfügung.