

# TECHNIK UND WIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT DES VEREINES DEUTSCHER  
INGENIEURE • REDAKTEUR D. MEYER

---

9. JAHRG.

APRIL 1916

4. HEFT

---

## DER AUSBAU DER AMTLICHEN AMERIKANISCHEN AUSZENHANDELSFÖRDERUNG IM ZEICHEN DES KRIEGES.

Von Dipl.-Ing. Dr. TH. SCHUCHART, Berlin.

Seit Mitte der neunziger Jahre ist die Entwicklung des Außenhandels der Vereinigten Staaten in stark beschleunigtem Schrittmaß vor sich gegangen. Dieser Aufschwung dauerte etwa 10 Jahre. Nach wenigen Jahren der Ruhe setzte aber von 1910 ab abermals eine sprunghafte Steigerung ein. Was Europa in seiner Beteiligung an der amerikanischen Aus- und Einfuhr verlor, gewannen restlos bis 1905 die nordamerikanischen Länder<sup>1)</sup>, von da ab nahmen langsam steigend Südamerika und teilweise auch die sonstigen Erdteile an dem Gewinn teil. Anders ausgedrückt: Nachdem die amerikanische Volkswirtschaft in immer größerem Maße zur Verfeinerung ihrer Erzeugnisse übergegangen war und sich hier dank der eigentümlichen Erzeugungsbedingungen d. h. massenhafte Herstellung feinverarbeiteter industrieller Gegenstände mit besonderem Erfolg zu entwickeln vermochte, bewarb sich die Union immer nachdrücklicher um Absatzmöglichkeiten in den ihm geographisch günstig gelegenen, noch stark im wirtschaftlichen Aufschluß befindlichen Ländern.

Aber erst die Wilsonsche Ära machte die planmäßige Förderung des Außenhandels in den Vereinigten Staaten zu einem Hauptpunkt des politischen Programms. Die neue demokratische Regierung bestimmte, wie bekannt, in der Zolltarifrevision vom Oktober 1913 eine merkliche Herabsetzung der Zölle. Damit tat sie nicht nur einen Schritt zur Verbilligung der inländischen Wirtschaft, zumal auf gewerblich-industriellem Gebiet, sondern sie erzwang auch eine Steigerung der technisch-wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, geleitet von dem ausdrücklichen Vorsatz, mit ihrer Hilfe die Stellung Amerikas auf dem Weltmarkt kraftvoll zu erweitern.

Zur Verwicklichung dieses Gedankens hat die Wilsonsche Regierung in der Tat keine Gelegenheit vorübergehen lassen, die amerikanische Geschäfts-

---

<sup>1)</sup> Zu diesen rechnen die Vereinigten Staaten Kanada, die mittelamerikanischen Staaten, Kuba und Westindien.

welt aufzuklären und zu ermuntern. Am frühesten fand sie bei der Großbanken werktätige Gegenliebe, die auf Kapitalanlagen im Auslande wie überhaupt auf die Förderung amerikanischer Geschäftsunternehmen in jenen Ländern schon seit geraumer Zeit ihr Augenmerk gelenkt hatten. Doch schon bald vermochte die Regierung, unterstützt von der durchweg großzügigen Auffassung des Amerikaners in Wirtschaftsdingen, den Gedanken der Notwendigkeit einer stärkeren Beteiligung Amerikas an der Auslandversorgung auch erfolgreich in die Reihen der führenden heimischen Wirtschaftsorganisationen zu tragen, vor allen Dingen der Trusts, die sich nun mit erstaunlichem Eifer für ihn einsetzten. Während die nordamerikanischen Länder, vor allen Dingen Kanada, in den Vereinigten Staaten und ihrer leistungsfähigen Industrie gewissermaßen ihre natürlichen Lieferanten erblickten, machten die als besonders zukunftsreich angesehenen latein-amerikanischen Märkte den Nordamerikanern zunächst große Schwierigkeiten. So wurde Latein-Amerika immer mehr zum bevorzugten Tummelplatz der vielseitigen von Privaten und von der Regierung unternommenen Bestrebungen. In kluger Einschätzung der Empfindlichkeit des Latein-Amerikaners, die durchaus nicht unbegründet ist, verlegte man sich im Geiste des immer kräftiger erstarkenden Pan-Amerikanismus mehr und mehr darauf, sich den Latein-Amerikanern nicht nur auf geschäftlichem, sondern auch auf geistigem, gesellschaftlichem und sozialem Gebiet zu nähern.

So konnte die gedankliche Einstellung auf eine großzügige nationale Außenhandelsförderung als vollkommen erreicht gelten, als der Krieg ausbrach. Aus dem einstigen Schlagwort der Wahlkämpfe wurde in wenigen Wochen das allgemeine Kampfgeschrei. Wie ein Rausch erfaßte alle wirtschaftlich beteiligten Kreise der Gedanke, bei dem wirtschaftlichen Durcheinander des Krieges auch auf den Auslandmärkten als tertius gaudens geschäftlich zu triumphieren. Und so berichten seit mehr als Jahresfrist täglich die amerikanischen Zeitungen von neuen Plänen, die unter der unmittelbaren Wirkung des Krieges drüben von der Industrie, dem Handel, der Schifffahrt, der Finanz und nicht zuletzt von der Regierung selbst zur Verwirklichung jenes Zieles gefaßt wurden und in der Ausführung begriffen sind.

Alle diese Regungen, so ungeklärt und weitschichtig sie auch gelegentlich sein mögen, sollten in ihrer Wirkung nicht unterschätzt werden. Sie zeugen samt und sonders von seltener Einmütigkeit und echt amerikanischem Optimismus. Die amerikanische Organisationstechnik ist, wenn man sie durch den Schleier des Politischen zu verfolgen versteht, selten kleinzügig. Sie läßt sich von Fehlschlägen so leicht nicht auf die Dauer entmutigen. Wenn einmal in jahrelangem Bemühen durch hingebendste Werbearbeit in allen Volksschichten eine bestimmte Vorstellung jedem amerikanischen Hirn eingehämmert worden ist, wenn die Presse unablässig und einmütig in allen denkbaren Zusammenhängen immer und immer wieder die gleichen Gedankengänge berührt und die Größe der Frage das Interesse der Leserwelt suggestiv heischt, so pflegen drüben die Ergebnisse, wie andere Arbeitsgebiete zeigen, nicht mehr lange auf sich warten zu lassen. Vor allen Dingen wird, sobald es an den Ausbau eines so tief ins Volk getriebenen zukunftsreichen Gedankens geht, mit einer für deutsche Verhältnisse nahezu unbekanntenen Einmütigkeit gehandelt. Um so bedauerlicher ist es, daß man in Deutschland trotz vieler Warnungen von berufener Seite in den letzten Jahren die Vorgänge in den Vereinigten Staaten

auf dem Gebiet der Außenhandelsförderung viel zu wenig beachtet hat. Das dürfte zum größten Teil darauf zurückzuführen sein, daß der überwiegende Teil der deutschen Presse fremdländischen Wirtschaftsentwicklungen verwickelterer Art bis heute nur ein eingeschränktes Verständnis entgegenbringt und die Tatsache vernachlässigt, daß durch sie infolge der heutigen engen weltwirtschaftlichen Verknüpfungen überaus wichtige Zukunftsfragen der eigenen Wirtschaft unmittelbar berührt werden. Auch während des gewaltigen Kriegsdramas sollten wir, wengleich die Ereignisse im engeren Gesichtskreis natürlich heute die deutsche Presse beherrschen, die Augen offen halten für die groß angelegten kraftvollen Bewegungen, die mit Bezug auf die weltwirtschaftliche Zukunftstellung der Union seit langem im Gange sind, und die, jetzt durch den Krieg plötzlich entfesselt, mit Gewalt danach drängen, sich auszuleben.

Es ist bekannt, daß sich die Bundesregierung seit Jahren angelegen sein läßt, ihre noch vor 15 Jahren wenig entwickelten Einrichtungen zur Förderung des heimischen Außenhandels zu verbessern. Das Grundübel des äußeren Dienstes lag darin, daß die Beamten mit der jeweils herrschenden Regierungspartei wechselten (spoil system) und zu gering bezahlt waren. Ein wichtiger Schritt zur Besserung war daher die Annahme einheitlicher Prüfungs- und Anstellungsvorschriften für die Beamtenschaft des konsularischen Dienstes. Die Erfolge, die gerade auf diesem Gebiete in wenigen Jahren durch die Rooseveltsche Reform des Jahres 1906 erzielt wurden, darf man, wengleich sie bis heute noch weit von Vollkommenheit entfernt sind, nicht zu gering bewerten. Wenn z. B. die Einheitlichkeit des Konsularwesens in Amerika bisher noch nicht annähernd erreicht ist, was daraus ersichtlich ist, daß eine sehr große Anzahl amerikanischer Konsuln und Konsularvertreter nichtamerikanischer Nationalität sind, so ist doch die durchschnittliche Beschaffenheit der Beamtenschaft ohne Zweifel sehr verbessert worden, und damit hat sich die Leistungsfähigkeit des Dienstes nennenswert gehoben.

Unter den Organisationen, welche den Gedanken der Außenhandelsförderung in der Union auf breitester Grundlage vertreten, ist mit an erster Stelle die „Chamber of Commerce of the United States in Washington D. C.“ zu nennen. Sie wurde erst im Jahre 1912 gegründet. Heute gehören ihr nahezu sämtliche Handelskammern der Vereinigten Staaten und ihrer Kolonialgebiete an, fast 700 Mitglieder. Diese von ihren ersten Anfängen an überaus tatkräftig und geschickt geleitete Organisation betrachtet die Förderung des Handels und des Warenaustausches (encouragement of trade and intercourse) als eine ihrer vornehmsten Aufgaben. Zur wirksamen Vertretung ihrer Interessen bedient sie sich übrigens unter anderem einer eigenen Zeitung, des allmonatlich erscheinenden hervorragend geleiteten „Nation's Business.“<sup>1)</sup> Dieses Organ ist durchaus auf Zusammenfassung der gesamten nationalen Wirtschaftsinteressen ohne Berücksichtigung des Parteistandpunktes gestimmt. Der in ihm gebotene Stoff ist durchaus Tatsachensammlung, und deshalb verdient diese Zeitung auch in Deutschland ganz besondere Beachtung.

Schon im Jahre 1913 hat sich die Handelskammer der Vereinigten Staaten mit dem Ausbau der amtlichen Außenhandelsförderung in einem ausführlichen Bericht beschäftigt. In diesem trat sie hauptsächlich ein:

---

<sup>1)</sup> Bezugspreis 1 \$ für das Jahr.

- 1) für die Anstellung von Handelsattachés, die als Beamte des Handelsministeriums den amerikanischen Gesandtschaften, beglaubigt durch das Ministerium des Auswärtigen, beigegeben werden,
- 2) für die Vermehrung der Handelssachverständigen (Commercial agents),
- 3) für die Verbreitung einer besonderen Untersuchung nordamerikanischer Geschäftsmöglichkeiten in Südamerika.

Diese Vorschläge fanden damals die Würdigung der Regierung. Den gegebenen Anregungen entsprechend wurde Ende 1913 das Bureau of Foreign and Domestic Commerce, diejenige Abteilung des Handelsministeriums, der als Zentralamt die Organisation des Handelsförderungsdienstes und die Bearbeitung und Verbreitung des Nachrichtenstoffes obliegt, weiter ausgebaut. Obgleich damit der Geldbedarf bei der Erfüllung aller Vorschläge von 323 300 \$ auf 759 630 \$ stieg<sup>2)</sup>, sah man in der Ausdehnung der Zentralstelle seitens der Regierung und des Ausschusses der Handelskammer der Vereinigten Staaten nur den ersten Schritt auf dem Wege des schon damals als unerlässlich erkannten weiteren Ausbaues. Man war sich darüber klar, im Augenblick nur so viel zu tun, als nach dem Urteil der Sachverständigen bei sofortigem Eingreifen zur Vorbereitung des vollständigen Ausbaues möglich war.

Wie der Handelsminister Redfield über sein Programm dachte, zeigt ein Brief an den Bundespräsidenten, in dem er erklärte:

„Die Summe von annähernd 760 000 \$, die als notwendig für die eigenen Arbeiten des Bureaus zur Bewilligung empfohlen wird, ist weniger als  $\frac{1}{200}$  vH des Gesamthandels, der unter der Aufsicht des Bureaus während des letzten Jahres stattfand.“

Redfield behauptet dann, daß die ganze nach diesen Vorschlägen erforderliche Beamtenschaft kaum  $\frac{1}{10}$  der Personenzahl betrage, die von der deutschen Regierung allein innerhalb der Vereinigten Staaten zu gleichen Zwecken angestellt sei<sup>3)</sup>, wie überhaupt Deutschland auf diesem Gebiete von den Amerikanern — leider sehr mit Unrecht — als vorbildlich angesehen wird. Schließlich bemerkt er:

„Wir haben mehrere Hundert Millionen Dollar auf den Bau des Panamakanals verwandt, und die Völker der Welt warten auf seine Benutzung. Wir selbst haben indessen beinahe nichts Tatsächliches getan, um den Handel über Panama für uns nutzbar zu machen, obgleich er uns wenigstens zum Teil für die ungeheuren Anlagekosten entschädigen könnte.“

In der Tat wurden damals wohl mit Rücksicht auf die Lage der Bundesfinanzen vom Parlament erhebliche Abstriche an dem vom Handelsministerium vorgelegten Programm gemacht. Heute indessen sind die Aussichten für die Annahme der gemachten Vorschläge wesentlich günstiger, da der Gedanke der nachdrücklichsten Außenhandelsförderung unter der Wirkung des Weltkrieges außerordentlich volkstümlich geworden ist.

Im April 1915 fanden erneut Beratungen der Handelskammer mit dem Leiter des Zentralamts in Washington und dem Handelsminister statt, und

<sup>2)</sup> Hier ist auch der Außendienst des Bureaus eingerechnet.

<sup>3)</sup> Nach dem Handbuch des Deutschen Reiches betrug 1914 die Zahl der deutschen Amtsvertreter im festländischen Teil der Vereinigten Staaten (ausschließlich der Botschaft und der Konsularagenten) 35.

schon am 28. Juni wurde in New York der Bericht des Ausschusses für die Weiterausgestaltung der Organisation erstattet und ohne Widerspruch angenommen.

Die Vorschläge, die 1913 zur Reorganisation des Zentralamts führten, gründeten sich durchgehend auf die Anregungen der Handelskammer der Vereinigten Staaten, die in dem erwähnten Bericht vom November 1913 niedergelegt waren. Ihre neuesten Vorschläge beziehen sich auf die seinerzeit schon ins Auge gefaßte Weiterentwicklung jenes Zentralamts. Weiter enthalten sie in der Hauptsache Empfehlungen für die Vermehrung der Handels-sachverständigen und -Attachés sowie für die Ausdehnung und den Ausbau des konsularischen Dienstes, durch den die Zentrale ja den größten Teil ihres Nachrichtenstoffs über das Ausland erhält. Dieser Bericht, der in sehr eingehender Weise die Fragen der staatlichen amerikanischen Außenhandelsförderung behandelt und mit großem Sachverständnis und Geschick bearbeitet ist, stellt ein in mancher Beziehung höchst interessantes Schriftstück dar. Ihm wäre auf deutscher Seite die größte Beachtung dringend zu wünschen.

Der Ausschuß leitet seine Äußerungen mit dem Hinweis darauf ein, daß, wie bereits erwähnt, seine Vorschläge vom Jahre 1913 nur als vorläufige anzusehen gewesen seien. Ein Ausbau der Organisation in größerem Rahmen erscheine ihm gerade im jetzigen Zeitpunkt als zwingend begründet durch die ungewöhnlich günstige Gelegenheit, diejenigen Nationen, die früher in großem Umfange von europäischen Handelsbeziehungen abhängig waren, durch Entwicklung des amerikanischen Außenhandels zu versorgen. Diese glänzende Gelegenheit könne man — so wird hervorgehoben — nur bei vollständigem Mangel an Umsicht und gänzlicher Mißachtung der Geschäftsinteressen und der allgemeinen Wohlfahrt der Vereinigten Staaten unerfüllt vorübergehen lassen. Mit Nachdruck wird betont, daß Amerika in keiner Beziehung für das gegenwärtige Völkerringen in Europa verantwortlich sei, dessen unerwarteter Ausbruch sogar die Union in die Gefahr einer Panik gebracht habe. Indem man die Weltmärkte, die jetzt von den kriegführenden Nationen nicht versorgt werden, bearbeite, diene man nicht nur den besten Interessen der eigenen Nation und der Sicherung ihrer Zukunft, sondern auch vor allen Dingen den besten Interessen der neutralen Nationen. Von diesem Standpunkt ausgehend betrachte es der Ausschuß als einen Fehler des Handelsministeriums, daß es sich nach Ausbruch des Krieges darauf beschränkt habe, vom Kongreß nur den Mehrbetrag von 25 000 \$ für die Bearbeitung der latein-amerikanischen Abteilung zu fordern.

Bei seinen Vorstudien hat sich der Ausschuß in umfassendem Maße mit sachlichen Unterlagen vom Zentralamt versorgen lassen. Nichtsdestoweniger legt er Wert darauf, zu erklären, daß er zu den von ihm angeführten Schlußforderungen selbständig und unabhängig von den Ansichten der Persönlichkeiten dieser Stelle sowie des Handelsministers gekommen sei.

Ehe der Bericht auf Einzelheiten eingeht, wird es für notwendig erachtet, die Frage zu erörtern, von welchem Standpunkt aus man es verantworten kann, daß man für den Außenhandel seitens der Bundesregierung erhebliche Aufwendungen mache, obgleich man dem inneren Handel ähnliche Fürsorge nicht angedeihen lasse. Die Antwort auf diese immerhin etwas überraschende Frage wird in dem Sinne gegeben, daß die Förderung des Außenhandels unmittel-

bar der allgemeinen Wohlfahrt des Landes zugute komme, und daß auf dem Gebiete des auswärtigen Handels im Gegensatz zu dem inneren Handel außerordentlich wenig durch privates Vorgehen erreicht werden könne. Ohne das Ansehen des Staates ließen sich keine Erfolge gegenüber staatlichen Verfügungen und Einrichtungen des Auslandes erzielen. Andererseits könne man vom amerikanischen Kaufmann nicht erwarten, daß er sich bei seinen Auslandsgeschäften wegen der Unsicherheit der Rechtsverhältnisse in gefährliche Lagen begeben. Besonders nachdrücklich aber wird hervorgehoben, daß die Aufwendungen der Vereinigten Staaten trotz ihrer großen Erhöhung in den letzten Jahren erheblich hinter den Summen zurückbleiben, die seitens der Hauptwettbewerber am Weltmarkt für gleiche Zwecke gemacht würden.

Die Vorschläge des Ausschusses beziehen sich auf das mit dem 30. Juni 1917 endende Rechnungsjahr; doch tritt er mit allem Nachdruck dafür ein, daß sie sofort ausgeführt werden, und daß nicht bis zu Beginn des Rechnungsjahres 1917 gewartet werde. Dies wird wiederum mit der Rücksicht auf die der Entwicklung des amerikanischen Außenhandels ganz besonders günstigen gegenwärtigen Weltverhältnisse und mit der Ungewißheit darüber begründet, wie lange diese günstige Periode dauern werde.

Im einzelnen laufen die Vorschläge des Ausschusses auf folgendes hinaus:

- 1) Ausbau des Zentralamts in Washington,
- 2) Förderung des amerikanischen Handels in der ganzen Welt mit Ausschluß von Latein-Amerika, für das besondere Bewilligung erfolgt,
- 3) Förderung des amerikanischen Handels in Latein-Amerika,
- 4) Ausdehnung des Dienstes der Handelsattachés,
- 5) Ausbau der von der Zentralstelle Washington im Inland unterhaltenen Bezirksbüros,
- 6) Vorschläge in bezug auf die Zulassung zum konsularischen Dienst,
- 7) Ausdehnung des konsularischen Dienstes,
- 8) Ausbau der Statistik für den inneren Handel.

Im Zusammenhange mit diesen weitschichtigen Fragen hat es der Ausschuß für eine Pflicht gehalten, sich nicht mit seinen Vorschlägen in die Einzelheiten der inneren Organisation zu begeben, sondern er legt Wert darauf, daß diese sowie auch die Verteilung der Gehälter den mit der Leitung der einzelnen Stellen betrauten Regierungsstellen überlassen werden.

Was den Ausbau des Zentralamts in Washington betrifft, das den Sammelpunkt und die Aufbereitungsstätte allen Stoffes bildet, und von dem aus die verschiedenen zur Ergänzung des konsularischen Nachrichtensstoffes geschaffenen Organisationen einheitlich geleitet werden, so wird seine unmittelbare Dringlichkeit betont. Schon 1914 fanden erhebliche Mehraufwendungen für die Entwicklung dieses Dienstes besonders im Auslande statt. Damals wurde mit der Bestellung von Handelsattachés der Anfang gemacht. Gleichzeitig wurden die Stellen der Handelssachverständigen vermehrt. Hierdurch dehnte sich der Nachrichtenstoff über fremde Märkte und Handelsmöglichkeiten im Auslande wesentlich aus. Gleichzeitig aber hatte man davon abgesehen, ergänzende Geldmittel für die Bearbeitung des nun viel umfangreicheren Stoffes im Zentralamt bereit zu stellen. Die Folge davon war eine Überlastung und Verzögerung an dieser Stelle derart, daß es nicht möglich war, vorläufig den vollen Nutzen aus der Tätigkeit der damals bestellten Außen-

vertreter zu ziehen. Mit Rücksicht darauf und die gleichzeitig vorgesehene Verdopplung der Zahl der Handelsattachés wird es deshalb als unerlässlich betrachtet, das Zentralamt, soweit es mit der Auswertung des Nachrichtenstoffes und der Abwicklung des geschäftlichen Verkehrs zu tun hat, unverzüglich erheblich weiter auszubauen. Dieser Ausbau des inneren Dienstes soll sich im einzelnen erstrecken:

- 1) auf die allgemeine Verwaltung,
- 2) auf die Abteilung für Veröffentlichungen,
- 3) auf die Sammlung und Bearbeitung fremdländischer Zolltarife,
- 4) auf die Verteilung des Nachrichtenstoffes,
- 5) auf die Untersuchungs- und Übersetzungsabteilung,
- 6) auf die Behandlung des Briefwechsels,
- 7) auf das Registraturwesen und die Stoffverwaltung.

Die für diesen Teil der staatlichen Außenhandelsförderung geforderten Mehraufwendungen bedeuten nahezu eine Verdoppelung: 1917 sollen 206 210 \$ gegenüber 119 200 \$ im laufenden Jahre verausgabt werden. Dieser Mehraufwand soll allen Zweigen des inneren Dienstes im Zentralamt zugute kommen. Besonders reich bedacht werden die folgenden: Bei der Sammlung und Bearbeitung fremdländischer Zolltarife sollen künftig 11 Beamte mit einem Aufwand von 18 500 \$ gegen 6 mit 9000 \$ in diesem Jahre beschäftigt werden; bei der Vorbereitung des Nachrichtenstoffes für die Verteilung sollen statt bisher 5 künftig 10 Beamte verwendet werden, die Untersuchungs- und Übersetzungsabteilung soll von 3 auf 12, die den Schriftwechsel erledigende Abteilung von 10 auf 26 Köpfe gebracht werden.

Bereits seit einigen Jahren wird der innere Dienst des Zentralamts, soweit seine Zweige gekennzeichnet wurden, durch eine weitere große Sonderabteilung ergänzt: die Kostenabteilung. Sie war früher als Bureau für Arbeitstatistik (Bureau of Labour Statistics) dem Ministerium für Handel und Arbeit (Department of Commerce and Labour) angegliedert, ehe von diesem das Handelsministerium (Department of Commerce) als selbständige Amtstelle abgezweigt wurde. Diese Kostenabteilung beschäftigt sich ausschließlich mit der Untersuchung und Verarbeitung aller Berichtstoffe, die auf die Herstellungskosten ausländischer Waren Bezug haben. Bei ihren Arbeiten geht sie sehr ausführlich auf die verschiedenen Kostenelemente ein und liefert mit Hilfe der vom Ausland durch die Konsuln, Handelssachverständigen usw. beschafften Berichte und Auskünfte recht beachtenswerte Untersuchungen. Diesen sollte man auch im Auslande große Aufmerksamkeit zuwenden, zumal die Mehrzahl von ihnen durch die Regierungsdruckerei in Washington (Government Printing Office) von jedermann gegen geringes Entgelt bezogen werden kann.

Über den Aufgabenkreis der Kostenabteilung spricht sich das Gesetz, das im Jahre 1888 zu ihrer Gründung führte, in sehr anschaulicher Weise wie folgt aus: Sie hat den Zweck

„to ascertain at as early a date as possible and whenever industrial changes shall make it essential, the cost of producing articles at the time dutiable in the United States, in leading countries where such articles are produced, by fully specified units of production, and under a classification showing the different elements of cost, or approximate cost, of such

articles of production, including the wages paid in such industries per day, week, month, or year, or by the piece; and hours employed per day; and the profits of manufacturers and producers of such articles; and the comparative cost of living, and the kind of living; what articles are controlled by trusts and other combinations of capital, business operations, or labor have on production and prices.“

Die Kostenabteilung verfügt neben der großen Zahl von Auslandvertretern über eigene Sachverständige, die in Washington, in den Vereinigten Staaten oder im Auslande mit besonderen Aufträgen beschäftigt werden. Meist werden sie als Sonderbeauftragte (spezial agents) bezeichnet und als solche vielfach zu vertraulichen und geheimen Untersuchungen herangezogen.

Besondere Bedeutung hat die Kostenabteilung insofern, als die von ihr gemachten Untersuchungen höchst wertvolle Mittel zur näheren Kenntnis der Wettbewerbsverhältnisse auf dem Weltmarkt in einzelnen Industriezweigen und Warengattungen liefern. Ihre Arbeiten spielen auch bei allen Beratungen über Abänderungen des amerikanischen Zolltarifs erfahrungsgemäß eine wichtige Rolle, insofern die Kostenabteilung für sie die Unterlagen liefert. Die wirkliche Bedeutung dieser in ihrer Art wohl einzig dastehenden Einrichtung ist aber noch viel größer, weil sie sich der Möglichkeit erfreut, neben ihrem sonstigen Untersuchungsdienst im Ausland, der ebenso häufig in kindlich-naiver wie in geschäftlich nicht einwandfreier Weise betrieben wird, sich bei ihren Ermittlungen als Schlüssel der amerikanischen Zollverwaltungsbestimmungen zu bedienen. Die rücksichtslose Handhabung der letzteren öffnet den Sonderbeauftragten der Regierung bei ausländischen Herstellern und Händlern erfahrungsgemäß Tür und Tor, sie verschafft ihnen, sofern die betreffende Firma nicht ihre sonstigen Beziehungen nach den Vereinigten Staaten aufs Spiel setzen will, vollkommene Einsicht in alle Einzelheiten der Technik, der Organisation und des Kostenwesens; ein unmöglicher Zustand von Inquisition, demgegenüber aber bisher alle mit Amerika in größerem Warenaustausch stehenden Nationen vollständig ohnmächtig sind. Wenn auch von amerikanischen Regierungsbeamten gelegentlich bestritten wird, daß ein Zusammenhang zwischen den Arbeiten der in der Zollverwaltung und der in der Kostenabteilung des Bureau of Foreign and Domestic Commerce tätigen Untersuchungsbeamten hinsichtlich Ausnutzung des Materials besteht, so muß doch mit dieser organisatorisch ohne weiteres durchführbaren Verbindung leider seit langem gerechnet werden.

Für den Betrieb dieser überaus wichtigen Kostenabteilung, die den Teil des Nachrichtenstoffes im Zentralamt verarbeitet, der sich für die unmittelbare Weitergabe und rein statistische Bearbeitung nicht eignet, werden gegenwärtig, wie im Vorjahre, je 50 000 \$ aufgewandt. Der Ausschuß der Handelskammer hält die Erhöhung dieser Summe für 1917 auf 100 000 \$ für erforderlich. Auffallenderweise verzichtet der Bericht auf jede besondere Begründung dieser Ziffer. Das darf man wohl so deuten, daß der Ausschuß mit Rücksicht auf die offensichtlich weiter zunehmende Wichtigkeit jener Abteilung mit einer glatten Bewilligung dieses Postens im Parlament rechnet.

Trifft dies zu, so steigen die für den Innendienst des Zentralamts zu machenden Aufwendungen für das Rechnungsjahr 1917 auf 306 210 \$ gegen nur 169 200 \$ im laufenden Jahre.



Damit sind aber die Wünsche des Ausschusses für den Ausbau des inneren Dienstes noch nicht erfüllt. Zwei weitere Posten werden für ihn schließlich noch in Vorschlag gebracht, ein jeder im Betrage von rd. 50 000 \$, auf deren Begründung der Bericht merkwürdigerweise nicht eingeht. Der eine ist für Untersuchungen auf landwirtschaftlichem Gebiet, offenbar des Inlandes, bestimmt. Da jeder Einzelstaat sein eigenes Landwirtschaftsministerium hat, scheint es sich hier um einen ersten Versuch innerer statistischer Vereinheitlichung zu handeln, insofern möglicherweise daran gedacht ist, einheitliche Methoden der Selbstkosten- und Ertragsberechnung durchzuführen.

Der andere Posten von 50 000 \$ betrifft die Schaffung einer statistischen Abteilung für die Untersuchung des Handels im Landesinnern. Man plant, im Anschluß an Unterabteilungen des Zentralamts in 8 Bezirken, die sich über das ganze Land verteilen, Zweigstellen zu errichten, an deren Spitze Sachverständige stehen, welche mit Hilfe eines Netzes bezahlter und ehrenamtlicher Korrespondenten die nötigen Beobachtungen und Aufnahmen machen. Welchem besonderen Zweck diese dienen sollen, ist aus dem Bericht des Ausschusses nicht zu entnehmen. Bei Bewilligung auch dieser beiden Posten würde der Jahresvorschlag für den inneren Dienst des Zentralamtes für das Rechnungsjahr 1917 von 169 200 \$ auf nicht weniger als 406 810 \$ steigen.

Ohne Zweifel geht der innere Ausbau des Zentralamts, wie er vorgeschlagen wird, über die Bedürfnisse des bisher vorhandenen Nachrichtenbeschaffungsdienstes erheblich hinaus. Diesen leistungsfähiger zu gestalten und so umfassenderen Nachrichtenstoff der Zentralstelle zu sichern, erkennt der Ausschub weiter als eine unverzüglich zu verwirklichende Grundforderung an.

Die Vorschläge für den Außendienst des Zentralamts, welche der Ausschub zur allgemeinen Förderung des amerikanischen Handels auf den Weltmärkten (ausgenommen in Latein-Amerika, das besonders behandelt wird) macht, beziehen sich auf eine Reihe von Einzelheiten.

Zunächst wird zur Verbesserung der Wirtschaftsnachrichtensammlung die Anstellung eines leitenden Beamten verlangt, der sich ausschließlich der Leitung und Überwachung des gesamten Berichts- und Untersuchungsdienstes im Auslande widmet. Die Leitung dieses Dienstes hat natürlich einschließlich ihrer Hilfskräfte auch in Washington ihren Sitz. Für diesen Posten wird ein besonderer Fachmann vorgeschlagen. Die Leitung des gleichen Dienstes in Latein-Amerika ist für sich selbständig.

An zweiter Stelle steht die Forderung, den äußeren Dienst weiter auszubauen. Bisher waren für die Gewinnung von Handelsnachrichten drei Wege verfügbar. Die Hauptquelle war dem Bericht zufolge der Konsulatsdienst. Es heißt dann: Die Konsuln sind im allgemeinen keine Fachleute auf irgend welchen Handelsgebieten. Sie sind in ihrer Tätigkeit auf eine bestimmte Örtlichkeit begrenzt und sprechen sich in ihren Berichten allgemein über die jeweiligen Handelsbedingungen und Geschäftsmöglichkeiten in ihrem Bezirk aus. Als weitere Quelle für Nachrichtenstoff kommen die Handelsachverständigen (commercial agents) in Betracht. Dies sind Fachleute, die sich mit den Erzeugungs- und Marktverhältnissen bestimmter Waren befassen, sei es für eine Anzahl Länder oder für die ganze Welt. Sie sind nicht an eine

festen Örtlichkeit gebunden, sondern reisen ständig umher und bleiben an einem Platze nur so lange, als es erforderlich ist, um die Erhebungen zu beschaffen, zu deren Bearbeitung sie bestellt sind. Der Dienst des Handelssachverständigen wird seit 1914 ergänzt durch den der Handelsattachés. Es sind dies im allgemeinen keine Leute von fachlichen Sonderkenntnissen, sondern Persönlichkeiten mit nachweislich geschäftlicher Eignung und Erfahrung sowie Kenntnis der betreffenden Landessprache, die sich in Geschäftskreisen zu bewegen wissen. Sie stammen entweder aus dem Konsulatsdienst oder dem Dienst des Zentralamts und müssen eine bemerkenswerte Befähigung für die Fragen der Außenhandelsförderung nachgewiesen haben. Diese Leute werden den amerikanischen Amtsvertretungen (Gesandtschaften bezw. Botschaften) vom Handelsminister beigegeben und haben sich ausschließlich mit dem Lande, in dem sie beglaubigt sind, zu beschäftigen.

Die im Jahre 1914 gemachten Bewilligungen bezogen sich unter anderem auf die Anstellung von Handelssachverständigen. Damals schlug der Ausschuß zu diesem Zweck die Summe von 100 000 \$ vor.

Dabei ging er von der Aussicht aus, daß dieser ganze Betrag für die Anstellung von Fachleuten verwandt werden solle, die in fremden Ländern reisen und sich um die Beobachtungen und die Gewinnung von Auskünften zum Nutzen der amerikanischen Hersteller auf Sondergebieten bemühen. Man nahm an, daß diese Summe mit Vorteil hierzu verwandt werden könne. Tatsächlich bewilligt wurden aber nur 75 000 \$. Hiervon wurde aber noch mehr als die Hälfte für die als dringender erachtete Einrichtung von Zweigstellen des Zentralamts in den Vereinigten Staaten aufgewandt, und schließlich noch ein weiterer kleiner Betrag für Untersuchungsarbeiten in den Vereinigten Staaten. Man darf deshalb wohl annehmen, daß die Einrichtung der Handelssachverständigen, für die so nur einige 30 000 \$ verfügbar blieben, bisher noch nicht annähernd zur vollen Wirkung gekommen ist. Der Ausschuß hält an der Ansicht fest, daß die Summe von 100 000 \$ für die Verbesserung des Studiums der fremden Märkte durch Handelssachverständige an sich angemessen sei, daß sie aber unter den gegenwärtigen Bedingungen bei den selten guten Aussichten für die Ausdehnung der amerikanischen Handelsbeziehungen als durchaus unzureichend angesehen werden und unverzüglich auf mindestens 200 000 \$ gebracht werden müsse. Dieser Betrag würde für die Vermehrung der Stellen der Handelssachverständigen auf etwa 18 (einschließlich der erforderlichen Schreibhülfen) ausreichen.

Was die Tätigkeit dieser Handelssachverständigen angeht, so hält der Ausschuß die Anstellung besonderer Untersuchungen auf Gebieten für nötig, auf denen bisher solche von der Regierung noch nicht unternommen wurden, und zwar hat er dabei zunächst die amerikanischen Absatzmöglichkeiten folgender Warengruppen im Auge: Landwirtschaftliche Maschinen, Baumwollwaren, elektrische Kraftanlagen, Wohnungseinrichtungen, Schuhwaren, Holz und Holzwaren, Maschinen, Eisenbahnmateriale, Eisenkonstruktionen, Modewaren und Lederwaren. Außerdem empfiehlt er Untersuchungen in fremden Ländern über die Möglichkeit zu Kapitalanlagen und über Frachtraten für besondere Waren auf Eisenbahnen und anderen Inland-Verkehrsgelegenheiten. Er wünscht weiter die sachverständige Bearbeitung einer Zusammenstellung derjeni-

gen Banken in fremden Ländern, an die amerikanische Firmen sich um Auskünfte wenden und auf die sie Wechsel ziehen können. Ferner spricht er sich für die Bearbeitung der Handelspolitik jedes einzelnen Landes aus, in der dessen sämtliche Eigentümlichkeiten von geschäftlicher Bedeutung dargelegt werden sollen, und endlich für die Herausgabe eines Buches, in dem die zweckmäßigsten Verpackungsmethoden für den Versand im in- und ausländischen Verkehr angegeben sind.

Besondere Bewilligungen empfiehlt der Ausschuß außerdem noch für weitere Einrichtungen:

- 1) für die Sammlung und Untersuchung von Warenmustern,
- 2) für die Anstellung von geographischen Sachverständigen in Washington.

Was die Mustersammlung und -bearbeitung angeht, für die für 1917 zum ersten Male 20 000 \$ gefordert werden, so spricht sich der Ausschuß dahin aus, daß ihr bedeutender Wert für die Geschäftswelt bisher in den Vereinigten Staaten überhaupt noch nicht hinreichend anerkannt sei.

Der Vorschlag auf Anstellung von geographischen Sachverständigen geht auf eine Anregung des Leiters des Zentralamts zurück. Diese Sachverständigen sollen je für einzelne Ländergruppen bestellt werden. Sie haben ihre ganze Zeit dem Studium der Länder und der Sammlung von Stoff über sie zu widmen. Für diese Tätigkeit fordert der Ausschuß zunächst 5 Stellen, und zwar für Europa, Afrika, die Levante, Ostasien und Australien. Nach Ansicht des Ausschusses würde der unmittelbare Vorteil dieser Einrichtung für die Geschäftskreise, die am Handel mit diesen Ländern beteiligt sind, in der besseren Kenntnis der Bedingungen jedes einzelnen Landes beruhen, in dem sie Handel zu treiben wünschen. Dies würde die Anknüpfung von Handelsbeziehungen erheblich erleichtern. Der geographische Sachverständige soll nicht nur Auskünfte liefern über rein geschäftliche Verhältnisse, sondern auch über die besondere natürliche Beschaffenheit des Landes, sein Klima, die Lebensbedingungen, die Gewohnheiten und den Geschmack seiner Bevölkerung. Von diesen Beamten, die von aller Verwaltungsarbeit frei sind, erwartet man besonders wertvolle Mithilfe für den Leiter des Zentralamts bei der Festlegung der zur Förderung des Handels einzuschlagenden Wege, außerdem aber auch für die amerikanischen Selbsthersteller, die neue Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse suchen.

Weiter werden 10 000 \$ gefordert, um amerikanische Aufklärungsliteratur geschäftlichen Inhalts in großem Maßstabe im Auslande zu verbreiten. Man verspricht sich hiervon bei sorgfältiger Vorbereitung der Drucksachen entsprechend der Eigenart der einzelnen Fremdländer eine außerordentliche Förderung des amerikanischen Handels, zumal sich bisher häufig amerikanische Konsuln über den Mangel an solchem Stoff, insbesondere soweit er sich mit amerikanischen Ausfuhrwaren und Anfragen aus dem Interessentenkreise beschäftigt, beklagt haben.

In sehr ausführlicher Weise geht der Bericht weiter auf die Bemessung der Entschädigungen ein, die den Beamten des Zentralamts bei Reisen im Auslande zu zahlen sind. Ein Betrag von 5 \$ für den Tag ausschließlich Fahrgeld wird als vielfach unzureichend bezeichnet und bedeutet eine ungerechte Behandlung gegenüber den Angestellten. Wenn auch die demokratische Regierungsform Sonderbehandlung nicht als wünschenswert erscheinen läßt, so ist doch

eine angemessene Entschädigung beim Reisen in fremden Ländern als unerlässlich anzusehen, zumal der bisherige Satz abschreckend und entmutigend auf die Beamtschaft wirkt.

Ähnliche Anschauungen vertritt der Ausschuß bezüglich der Gehälter sämtlicher im Auslande angestellter Beamten. Er verweist auf die Tatsache, daß die Kosten für den Unterhalt an den verschiedenen Plätzen der Welt außerordentlich verschieden sind. Eine gleichmäßige Entschädigung sei unzweifelhaft ungerecht. Die Bedeutung der Stellung, die man dem einzelnen übertrage, lasse sich bei einheitlichen Sätzen nicht würdigen. Es würde beispielsweise ungerecht sein, dem Handelssachverständigen in London halb so viel zu zahlen wie seinem Kollegen in Südamerika. Deshalb wird beantragt, daß die Entschädigung in Übereinstimmung mit der Bedeutung der Stellung, die der Betreffende einnimmt, zu halten ist, und daß ein besonderer Betrag vorgesehen wird, um den Unterschied in der Höhe der Lebenskosten an den verschiedenen Plätzen der Welt unter den Außenbeamten des Bureau auszugleichen. (Fortsetzung folgt.)

## **DIE VOLLENDUNG DES MITTELLAND-KANALES.**

Von Professor O. FRANZIUS in Hannover.

(Schluß von S. 65)

In meinen bisherigen Untersuchungen habe ich nachgewiesen, daß von den beiden möglichen Linienführungen des noch fehlenden Stückes, der Nordlinie über Öbisfelde und der Südlinie über Braunschweig, die nördliche Linie die bauwürdigere ist. Vorausgesetzt ist dabei, daß lediglich sachliche, nicht aber politische oder parteipolitische Gründe als maßgebend angesehen werden. Diese Voraussetzung kann man machen, wenn man das Unternehmen als rein preußische Angelegenheit ansehen darf. In diesem Falle müßten die bereits gemachten Ausführungen als völlig beweiskräftig genügen. Verschiedene Erfahrungen der letzten Zeit und der Umstand, daß der Kanal von Hannover nach Magdeburg, ob er nun nördlich oder südlich gebaut wird, auf alle Fälle braunschweiges Gebiet durchschneiden muß, lassen es angezeigt erscheinen, die Frage einer weiteren Betrachtung zu unterziehen. Unter anderem ist es von Wert, zu untersuchen, welches Interesse der Staat, welches die Stadt Braunschweig an der Art der Linienführung hat und wie diese Interessen mutmaßlich auf die Behandlung des Problems einwirken werden.

Andererseits ist die weit wichtigere verkehrstechnische Frage zu untersuchen, welches positive Interesse unsere Heeresverwaltung an der einen oder anderen Linienführung haben kann. Dabei ist daran zu erinnern, daß die Frage der militärischen Sicherheit bereits zugunsten der Nordlinie in dem Sinne geklärt ist, daß die Nordlinie infolge ihrer nur halb so großen Zahl von Schleusen, geringeren Zahl von Brücken usw. für Luftangriffe noch nicht halb so gefährdet erscheinen muß wie die Südlinie. Es wird dabei vorausgesetzt, daß über die Entwicklung der Luftwaffen irgend etwas Positives zwar nicht gesagt werden kann, daß man aber immerhin annehmen muß, daß Überraschungen, wie sie heute England erlebt, später auch einmal für unser Land möglich wären. So könnten z. B. sorgfältig geheim gehaltene Erfindungen unserer Feinde sie

befähigen, eines Tages einen Krieg dadurch zu eröffnen, daß sie ohne An-  
sage mit Hilfe maskierter Apparate, die vielleicht sogar innerhalb unserer  
Grenzen aufgestiegen sind, unsere Hauptverkehrsadern an möglichst vielen  
Punkten angreifen. Solche Vorgänge als unmöglich hinzustellen, zeigt lediglich  
einen Mangel an Vorstellungskraft, der aber nie die im Bereiche des Mög-  
lichen liegenden Gefahren verhindern wird. Die Technik ist im Gegenteil,  
nicht nur in unserm Lande, so reich und so fruchtbar in der Entwicklung  
neuer Mittel, daß sie oft die kühnsten Phantasien der selbst in dem be-  
treffenden Fachgebiet tätigen Männer übertrumpft.

Als Anknüpfung an die frühere Abhandlung möge eine kurze wirt-  
schaftliche Untersuchung, die sich als eine Weiterführung der früheren dar-  
stellt, dienen.

### Erörterung der verschiedenen Einzelfragen.

1. Verzinsung des Kanalstückes Hannover-Magdeburg, betrachtet als gleichwertiges Glied des ganzen Unter-  
nehmens, durch die Einnahmen, die ihm lediglich aus  
seiner eigenen Strecke zufließen.

Ich hatte früher gezeigt, daß im Jahre 1932 die Nordlinie kameralistisch,  
volkswirtschaftlich und handelstechnisch eine jährliche Verzinsung von 26 vH,  
die Südlinie dagegen kameralistisch 18 vH, volkswirtschaftlich 17 vH und  
handelstechnisch etwa 15 vH erwarten läßt. Diese Zahlen lassen leicht Raum  
für die Schlußfolgerung, daß es bei einer solchen Verzinsung, wie es 15 vH  
immerhin noch sind, durchaus gerechtfertigt sei, die Südlinie zu bauen, weil  
sie das höherwertige Nordharzgebiet an das Wasserstraßennetz anschließt,  
daß also ihre Erbauung im Interesse eines höheren volkswirtschaftlichen  
Standpunktes geradezu Pflicht sei. Man führt dann den Begriff „privat-  
wirtschaftlich“ im Gegensatz zu dem Begriff „volkswirtschaftlich“ ein. Als  
privatwirtschaftlich bezeichnet man die reine finanzielle Nutzbarkeit des  
Unternehmens im Gegensatz zu der Summe aus der so bezeichneten  
privatwirtschaftlichen Nutzbarkeit und dem Nutzen, der in dem ge-  
dachten Aufblühen des durchzogenen Landstriches liegt. Bei dieser  
Betrachtungsart wird vorausgesetzt, daß das Interesse des Gebietes zwi-  
schen Hannover und Magdeburg allein maßgebend sei für die Wahl der  
Linie, die diese Gebiete durchschneide, daß also die entfernteren Anlieger,  
wie z. B. die Provinzen Rheinland-Westfalen und Großberlin-Brandenburg,  
an der Wahl der Linie ein nennenswertes Interesse nicht haben dürften. Die  
wirtschaftlichen Fortschritte der letztgenannten Provinzen lassen sich nun  
an dem Verhalten des Durchgangverkehrs auf der neuen Strecke, die Fort-  
schritte des Gebietes Magdeburg-Hannover an dem Verhalten des Kanalgebiet-  
verkehrs auf dieser Strecke erkennen. Die Erbauung der Südlinie statt der  
Nordlinie würde 1932 den weiter entfernt liegenden Provinzen über 5 Mill. M  
jährlichen Schaden, dem Gebiet Hannover-Magdeburg dagegen nur  
 $\frac{1}{4}$  Mill. M Nutzen, (letzteres infolge größeren Kanalgebietverkehrs  
der Südlinie) bringen. Wie der indirekte Nutzen und der Schaden  
der betroffenen Provinzen infolge schnelleren oder langsameren Auf-  
blühens von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft, allgemein ausgedrückt in He-

bung der Steuerkraft, sich einstellen mögen, kann niemand zahlenmäßig vorhersagen. Nur der Schluß ist zulässig, daß die Hebung der Steuerkraft des Gebietes Hannover-Magdeburg mehrfach durch das Mehr an Steuerzuwachs der entfernteren Provinzen ausgeglichen werden wird, wenn letztere nicht jährlich  $5\frac{1}{2}$  Mill. M unnötig an Transportkosten auszugeben brauchen. Setzt man die Vermehrung des Steuerzuwachses des Gebietes Hannover-Magdeburg beim Bau der Südlinie proportional der ersparten Viertelmillion M, die Verminderung des Steuerzuwachses der entfernteren Provinzen beim Bau der Südlinie proportional dem Schaden von 5 Mill. M, so bedingt der Bau der Südlinie einen Schaden in steuerlicher Beziehung, der das 20fache des im Gebiet Hannover-Magdeburg erhofften Nutzens ausgleicht. Ob dieser Schaden aber den 20fachen oder vielleicht nur den 5fachen Betrag erreicht, ist schließlich gleichgültig, der wahre Wert kann nie voraus gesagt werden. Zu bedenken ist, daß die Hebung der ganzen Verhältnisse im Gebiet Hannover-Magdeburg auf der Nordlinie wie auf der Südlinie eintreten wird, und daß die Viertelmillion Mark doch nur die Differenz an ersparten Frachtkosten beider Linien zugunsten der Südlinie darstellt, alles für die Südlinie in objektivster, geradezu in wohlwollender Weise errechnet.

Man sieht, daß die frühere Untersuchung, die die Vor- und Nachteile des Durchgangs- und des Kanalgebietverkehrs für den Kanal gegeneinander abwägt, den umfassenderen Begriff vertritt, daß diese Untersuchung im eigentlichen Sinne volkswirtschaftlich, die Betonung der Interessen des Gebietes Braunschweig-Nordharz aber nur von lokalwirtschaftlicher Bedeutung ist.

Wie stellt sich nun die volkswirtschaftliche Seite der Angelegenheit, wenn man berücksichtigt, daß der Nutzen von 26 vH oder 15 vH zwar eine Folge der Fertigstellung des Mittellandkanales ist, gemessen an den noch aufzuwendenden Baukosten des fehlenden Stückes, daß man aber diese Verzinsung doch nur erhält, weil man die ganzen auf den bisher vorhandenen Mittellandkanalstrecken erzielten Neueinnahmen dem neuen Stücke als Verzinsung zu-rechnet? Man möge dabei bedenken, daß das jetzt fertige Stück doch nie gebaut worden wäre, wenn nicht der Gedanke, der dem Worte „gebaut wird er doch“ zugrunde liegt, bestanden hätte. Das neue Stück selbst ermöglicht zwar die neuen Einnahmen, bedingt sind sie aber in erster Linie durch die vorhandenen Strecken. Die Verzinsung des neuen Stückes darf somit, wenn man die Lokalwirtschaft in den Vordergrund schiebt, nur gemessen werden an den Streckeneinnahmen zwischen Hannover und Magdeburg. Diese ergeben sich wie folgt, wobei wieder die Zahlen der Denkschrift von Have-stadt und Contag zugrunde gelegt werden sollen. Da es auf kleine Bruchteile der Verzinsung hierbei nicht ankommt, habe ich darauf verzichtet, die Zahlentafel, wie es in der vorherigen Untersuchung geschah, noch einmal neu aufzustellen! Streng genommen wäre das notwendig, weil meine früheren Zahlentafeln eine Trennung der Einnahmen nach den alten und neuen Baustrecken nicht enthielten. Die Contagschen Berechnungen sind aber in dieser getrennten Art durchgeführt, aus ihnen lassen sich die Zahlen auch nach der von mir angewandten Methode genau genug ableiten.

Nach den Contagschen Berechnungen erhielt man für die Nordlinie 1912  
 aus der neuen Strecke . . . . . 6,011 Mill. M  
 aus den alten Strecken . . . . . 10,777 „ „ ,

die neue Strecke der Nordlinie brachte somit

$$\frac{6,011}{16,788 \cdot 100} = 35,8 \text{ vH}$$

der Gesamt-Neueinnahme auf.

Für die Südlinie erhielt man 1912

aus der neuen Strecke . . . . . 7,209 Mill. M

aus den alten Strecken . . . . . 11,044 „ „ „

die neue Strecke der Südlinie brachte somit

$$\frac{7,209}{18,253 \cdot 100} = 39,5 \text{ vH}$$

der Gesamt-Neueinnahme auf. Der größere Prozentsatz der Südlinie rührt aus ihrer an sich unwirtschaftlichen Mehrlänge her.

Macht man die genügend genaue Annahme, daß diese Prozentsätze bei der Verkehrsteigerung bis 1932 annähernd gleich bleiben, dann erhält man aus der früher von mir errechneten Zahlentafel der Verzinsung die folgende neue Zahlentafel 9.

Zahlentafel 9.

Linie	Gesamt-Neueinnahme 1932		Einnahme aus der neuen Strecke 1932	gesamte Ausgabe einschl. 4 vH Zinsen 1932	Überschuß 1932 aus den Einnahmen der neuen Strecke	Anlagekapital	Verzinsung aus den Einnahmen der neuen Strecke über 4 vH	Gesamtverzinsung	Bemerkungen
	Mill. M	vH							
Nord-Linie	33,0	35,8	11,8	6 63	5,17	120,4	4,3	8,3	Berechnung in jeder Beziehung
Süd-Linie	35,5	39,5	14,0	9,81	4,19	178,0	2,4	6,4	kameralistisch
	35,5	39,5	14,0	9,81 + 3,0 = 12,81	1,19	178,0	0,7	4,7	volkswirtschaftlich
	35,5	39,5	14,0	9,81 + 5,0 = 14,81	-0,81	178,0	-0,5	3,5	handelstechnisch

Man sieht wiederum, daß die Nordlinie bedeutend wirtschaftlicher ist als die Südlinie, sie verzinst sich im handelstechnischen Sinne  $\frac{8,3}{3,5} = 2,4$  mal so stark wie die Südlinie. Stellt man den Zeitverlust mit in Rechnung, dann ist die Verzinsung der Nordlinie sicherlich etwa dreimal so groß wie die der Südlinie. Die Südlinie kann im handelstechnischen Sinne 1932 noch nicht einmal die Unkosten decken, während die Nordlinie, wie auch die alten Strecken des Kanales, eine hochverzinsliche Anlage mit über 80 vH Verzinsung darstellt.

Baut man die Südlinie mit der Einführung bei Salbke aus, so stellt sich die Verzinsung noch ungünstiger, die Länge wächst gegenüber der ersten Linienführung für den Durchgangverkehr um weitere 9 Kilometer. Rechnet man die Baukosten des Stückes östlich der Elbe dann nicht zum Konto des Mittellandkanales, so darf man ihm auch nicht die Einnahmen aus diesem Stücke zugute rechnen. Bei angenommenen Baukosten von 160 Mill. M des Stückes westlich der Elbe verzinst sich dieses Stück handelstechnisch sogar nur mit etwa 2,5 vH im ganzen. Die Belastung des Handels ist durch die Frachtausgaben auf der um weitere 9 Kilometer längeren Strecke noch gewachsen. Eine

genauere Untersuchung dieses Entwurfs dürfte sich erübrigen. Daß die Unkosten von 3 oder 5 Mill. M<sup>t</sup> von den Einnahmen des Stückes Hannover-Magdeburg abgezogen werden, ist gerechtfertigt, denn sie entstehen lediglich auf dieser Strecke.

Die gegebenen Zinszahlen zeigen die lokalwirtschaftliche Bedeutung des fehlenden Stückes und lassen die geradezu gewaltige Überlegenheit der Nordlinie noch klarer erkennen.

## 2. Das Interesse des Staates und der Stadt Braunschweig an der Linienführung.

Von der Nordlinie einschließlich der Stichkanäle liegen 180 km ganz auf preußischem, 20 km ganz auf braunschweigischem Gebiet, rund 14 km liegen so dicht an der Landesgrenze, daß sie zur Hälfte der preußischen, zur Hälfte der braunschweigischen „Interessensphäre“ zugerechnet werden müssen. Es handelt sich im letzteren Falle im wesentlichen um das kurze Stück km 7 bis km 15 des Braunschweiger Stichkanales und km 108 bis 112 des Hauptkanales. Für den Staat Preußen sind also nutzbar rund 187 km, für den Staat Braunschweig rund 27 km, Preußen hat somit rund 87 vH des Kanales auf seinem Gebiete. Von der Nord-Hauptlinie allein liegen etwa 125 km im preußischen, 25 km im braunschweigischen Interessengebiet. Preußen hat somit etwa 83 vH des Hauptkanales in seinem Gebiete.

Von der Südlinie liegen rund 149 km ganz auf preußischem, 34 km ganz auf braunschweigischem Gebiete, 16 km laufen dicht an der Grenze entlang (km 32 bis 34, km 62 bis 86, km 89 bis 99). Für Preußen sind somit vollwertig 157 km, für Braunschweig 42 km, Preußen hat also 79 vH des ganzen Kanales einschließlich Stichkanal nach Hildesheim, aber nur noch 124 km, d. h. 72 vH des Hauptkanales, in seinem Interessengebiete liegen. Die Zahlen 27 km braunschweigische Nordlinie, 42 km braunschweigische Südlinie sagen bereits genug, besonders, wenn man berücksichtigt, daß die 42 km Südlinie durch das Hauptgebiet des Staates Braunschweig laufen, oder es im Süden dicht säumen, während die 27 km Nordlinie durchweg Gebiete von geringerer wirtschaftlicher und politischer Bedeutung durchschneiden. Die 42 km Südlinie bedeuten für den Staat Braunschweig wirtschaftlich vielleicht das Drei- oder Vierfache der 27 km Nordlinie. Nach dieser Sachlage erscheint es mir selbstverständlich, daß der Staat Braunschweig, dessen Zustimmung zu dem Kanalbau nötig ist, in seinem Interesse alles versuchen wird, um den Bau der Südlinie zu erreichen. Preußen andererseits, das den Kanal bezahlen soll, kann kein Interesse daran haben, des am preußischen Maßstabe gemessen kleinen Nutzens halber, den Braunschweig von der Südlinie hat, einen Kanal zu bauen, der erwiesenermaßen bedeutend weniger wirtschaftlich ist als die Nordlinie, die preußischen Finanzen mit dem  $1\frac{1}{2}$  fachen Betrage belastet und außerdem den preußischen Handel stark beschwert. Bei starkem Wiederstande Braunschweigs gegen den Bau der Nordlinie ständen Preußen zweifellos Hilfsmittel genug zu Gebote, um Braunschweig die Nordlinie durchaus annehmbar zu machen. Rein moralisch genommen, sollte man allerdings erwarten, daß der Staat Braunschweig nach Erkennung der Sachlage, wegen des für braunschweigische Verhältnisse großen ihm auch aus der Nordlinie erwachsenden Nutzens, Preußen keine Hindernisse in den Weg legen wird.

Die Stadt Braunschweig liegt bei der Nordlinie am Stichkanal, bei der Südlinie an der durchgehenden Strecke. Abgesehen von der besseren Linien-



führung des Stichkanales bis in die Stadt Braunschweig hinein, die einen Hafen näher an der Stadt ermöglicht als bei der Südlinie, ist auf die großen Kosten hinzuweisen, die der Stadt aus den Beiträgen zu den Brückenbauten usw. schon jetzt, in Zukunft aber noch mehr entstehen werden, wenn die Stadt sich später nach der Südlinie zu stark ausdehnen würde. Der nördliche Stichkanal dagegen kann leicht zwischen zwei parallelen Straßenzügen eingesetzt werden.

Erwähnt werden muß allerdings, daß die etwas größere Länge der Verbindung über die Nordlinie von Westen her unbequem ist, weil Braunschweigs Handel zum größeren Teil aus dem Westen herkommt. Bei einer Mehrlänge von nur 14 Tarif-km aber, die durch Benutzung des Stichkanales statt der Südlinie entsteht, gegenüber einer Gesamtkanallänge von Westen her von über 350 Strecken-km kann dem eine entscheidende Bedeutung nicht zuerkannt werden, zumal der Weg nach Osten über die Südlinie 10 km länger ist als über die Nordlinie.

Die Stadt Braunschweig hat von dem Durchgangverkehr so gut wie keinen Nutzen, der Ortsverkehr wird aber durch den Stichkanal besser vermittelt, weil letzterer lediglich für diesen Verkehr zur Verfügung steht. Bei Anlage des Stichkanales bleibt außerdem der lohnende Umschlagverkehr für die Stadt bestehen, der bei dem wertvollen Hinterlande für die Stadt Braunschweig viel mehr bedeutet als der Durchgangverkehr.

Die Stadt Braunschweig würde somit in mehrfacher Beziehung gegen ihr Interesse handeln, wenn sie die Südlinie für sich als vorteilhafter ansehen wollte als die Nordlinie.

### 3. Militärisches Interesse am Kanal.

Die schon betonte größere militärische Sicherheit der Nordlinie kann nur von Wert sein, wenn unsere Heeresverwaltung den Kanal im Kriegsfall auch wirklich zur Entlastung des Eisenbahnverkehrs heranzieht. Ist diese Heranziehung nun ohne weiteres möglich? Die Antwort ist abhängig von der Frage, ob die Binnenschifffahrt so organisiert werden kann, daß eine geradezu selbsttätige Umschaltung erreicht werden kann. Bei dem Organisationstalent, das unsere Behörden, besonders die Militärbehörden, gezeigt haben, ist hieran kein Zweifel möglich. Wir haben zwar den großen Unterschied zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt, daß bei ersterer die Wagen fast völlig staatlich, bei letzterer aber die Kähne Privatbesitz sind. Dasselbe Bild besteht aber auch bei Marine und Handelsschifffahrt, und trotzdem sind unsere größeren Handelsschiffe im Kriege Glieder der Kriegsmarine. Bei der Binnenschifffahrt tritt aber erleichternd hinzu, daß auf den neueren Kanälen die Beförderung staatlich erfolgt.

Sofern man nicht den Weg der Verstaatlichung der Großverkehrsmittel gehen will, ist es nötig, die Kahnbesitzer unter ein besonderes Militärgesetz zu stellen, sowie es ja auch mit den Eisenbahnverwaltungen geschieht, und sie zu einer brauchbaren Organisation zusammenzuschließen. Vor allem müßten ihnen die nötigen Hilfskräfte im Kriegsfall erhalten bleiben. Einzelheiten der Organisation können hier nicht interessieren. Ist die Organisation aber geschaffen, dann kann eine gewaltige Entlastung der Eisenbahnen geleistet werden, ohne daß der Armee größere Mengen von Kämpfern ent-

zogen werden. Denn einmal ist an sich das Personal der Binnenschifffahrt verhältnismäßig wenig zahlreich, andererseits wird auf den Kähnen ein Teil der Arbeit schon jetzt durch Frauen und gerade schulfrei gewordene Burschen geleistet. Auch lassen sich große Verbesserungen durch Vermehrung der mechanischen Lös- und Ladevorrichtungen erzielen. Sache unserer Heeresverwaltung wird es sein, diese Organisation in gemeinsamer Arbeit mit den Kanal- und Eisenbahnverwaltungen und den Interessentenvertretungen herauszuarbeiten. Für die Interessenten ergibt sich dabei dann noch der bemerkenswerte Vorteil, daß sie in der Binnenschifffahrt auch während des Krieges lohnend und für ihr Land fruchtbar arbeiten können. Daß wir aber auch nach Durchkämpfung dieses Weltkrieges weiter nach wenigstens zwei Fronten gerüstet sein müssen, unter Beachtung aller sich für den Verkehr daraus ergebenden Folgerungen, ist ein Gebot der elementarsten Vorsicht.

#### 4. Die englische Kohle.

Vor dem Kriege wurden Millionen von Tonnen englischer Kohle elb- aufwärts versandt. Dank den billigen Seefrachten, die früher etwa  $\frac{1}{12}$  der Kanalfrachten betragen, war die englische Kohle nicht nur in den Hafent- städten, sondern auch dort, wo sie mit den billigen Flußfrachten hin- gelangen konnte, gegen unsere deutsche Kohle wettbewerbfähig. Dieser Zustand muß in Zukunft einer durchgreifenden Änderung unterzogen werden. Nicht um England wirtschaftlich zu schwächen, sondern damit wir im Kriegsfall unsere großen Städte nicht, wie dies in Rußland der Fall ist, der Kältegefahr aussetzen, wird es nötig sein, schon im Frieden die englische Kohle im Binnenlande ganz durch deutsche zu ersetzen. In den Seestädten wird das Gleiche für die Versorgung der Stadt selbst nötig sein, während sich die Schifffahrt nur soweit der englischen Kohle bedienen dürfte, daß bei Kriegsausbruch der Ausfall an englischer Kohle durch das erzwungene Still- legen einer großen Zahl von Schiffen ausgeglichen wird. Diese zielbewußte Verdrängung englischer Kohle wird gedeckt werden müssen aus unseren schlesischen und westfälischen Steinkohlegebieten. Vielleicht könnte für den Hausbrand stellenweise auch Ersatz durch Braunkohle in Frage kommen. Mit Sicherheit kann man aber sagen, daß diese Sachlage, die außerhalb jeder Tariffberechnung liegt, als politische Notwendigkeit eine zwangsläufig eintretende Erscheinung sein wird. Diese Änderung wird bewirken, daß Schlesien nicht nur keine Schädigung, sondern eine Förderung erfahren wird und daß sogar auch der Verkehr von Westfalen her um einige Millionen Tonnen größer sein wird, als bisher errechnet wurde. Für das Binnenland ließe sich die Maßregel ohne Zölle schon dadurch durchführen, daß man auf alle Kohle, die flußaufwärts versandt werden soll, starke Verkehrsabgaben legt und die Flüsse in Zukunft wie staatliche Verkehrswege behandelt. Da unsere Flüsse verkehrstechnisch nur durch die Arbeit des Staates große und größere Bedeu- tung erlangen können, ist die Erhebung von Abgaben auf die Dauer nicht zu umgehen.

#### 5. Preußische Tarifpolitik.

Die preußischen Eisenbahnen und Kanäle gleichen den Fingern einer Hand. Trotzdem dürfte die Verwaltung beider Verkehrssysteme nicht in der

Lage sein, völlig nach Belieben den Verkehr auf diesen Straßen zu leiten. Die durch das Parlament vertretenen Interessen des Handels bilden gewisse Schranken.

Innerhalb weiter Grenzen jedoch ist der Einfluß der Verwaltung völlig entscheidend. Meines Erachtens hat die Regierung es fast ganz in der Hand, die Tarife so zu staffeln, daß gewisse Massengüter gänzlich, andere zum Teil auf die Kanäle übergehen. Daß Änderungen der Tarife nach dem Kriege kommen werden, ist vorauszusehen. Es bedarf dann nur einer einigermaßen geschickten Verhandlung, um die Tarife so zu gestalten, daß alle nicht verderbenden und verhältnismäßig billigen Massengüter, wie Steine, Kohlen, Kali, Düngemittel usw., den Wasserwegen zufallen.

Die Frage ist dann nicht mehr: Welche Güter werden nach den bestehenden Tarifen auf den Mittellandkanal übergehen, sondern: Wie müssen wir die Eisenbahn- und Kanaltarife künftig gestalten, damit die für den Wassertransport besonders geeigneten Güter auch auf dem Wasserwege befördert werden, damit die Bahnen entlastet und das in den Wasserstraßen angelegte und noch anzulegende Kapital richtig genutzt wird? Es ist doch zweifellos sehr unnatürlich, wenn die maßgebende Behörde die Entwicklung dieser Verkehrsfragen sich selbst überlassen sollte. Die Finanzen Preußens sind von den Verkehrseinnahmen stark abhängig. Möge die Staatsverwaltung also die Verkehrsfragen so lösen, daß der Staat, d. h. die Gesamtheit der Staatsbürger, den größten Nutzen davon hat. Nicht geschehen kann das aber, wenn man die Eisenbahntarife, wie es bisher der Fall war, gleichsam als einen nicht antastbaren rocher de bronze ansieht, sondern nur durch eine den neuen Verhältnissen und Notwendigkeiten entsprechende Änderung der Tarife.

Geht man nun diesen Weg, sieht man nicht mehr die Tarife als feststehend an, dann ist es noch klarer als bisher, was für einen Fehler die Erbauung der Südlinie für den preußischen Staat bedeuten würde. Den kleineren Orten der gedachten Südlinie ist durch den Kanal nicht viel geholfen. Man mache sich einmal klar, wie oft eine volle Kahnladung, entsprechend einem bis anderthalb Eisenbahnzügen, wohl für eine kleinere Stadt zusammenkommen wird. Die Frage aufstellen, heißt schon, sie zugunsten der kleinen Städte beantworten. Sieht man dann, mit welchem Eifer von den Vertretern der Südlinie im Interesse ihrer zum Teil kleinen Städte gekämpft wird, so bedauert man diese für ein falsches Ziel aufgewendete Energie. Kleinere Orte werden stets am besten mittels der durch 40 oder 60 teilbaren Kahnladung, d. h. durch den Eisenbahnwagen, erschlossen werden. Nur große Werke, wie z. B. große Steinbrüche, Kali- und Kohlenwerke, können mit ausschlaggebend sein, wenn es sich um einen großen Kanalgebietverkehr handelt. Hier steht aber die Nordlinie ebenso günstig da wie die Südlinie.

#### 6. Der Abstrich von 15 vH.

Mir scheint bei der Berechnung des Kanalgebietverkehrs ein wichtiger Umstand von der Denkschrift von Havestadt und Contag nicht genügend gewürdigt zu sein, das ist die Erscheinung, daß ein Wagengüterverkehr im Umfange von jährlich mehreren Kahnladungen (z. B. 2 bis 3) eines Ortes trotz

dieses Umfanges noch nicht auf den Wasserweg überzugehen braucht. Dieser Wagentüterverkehr verteilt sich auf das ganze Jahr meist gleichmäßig. Wer nun z. B. gewohnt ist, jeden Monat 4 Güterwagen voll Massengut heranschaffen zu lassen, kann, schon des fehlenden Lagers halber, nicht statt dessen einmal im Jahre einen Kahn voll dieser Güter beziehen. Für diesen Verkehr ist die Zeit eine Zusatzfunktion, die seinen Wert ungünstig beeinflusst. Das Gleiche, was sich bei der Steigerung des Durchgangverkehrs und des Kanalgebietverkehrs ergab (6 vH gegen 3 vH jährlich) ergibt sich auch bei der Untersuchung des notwendigen Abstriches von der Eisenbahnfracht, um den die Kanalfracht billiger als die Eisenbahnfracht sein muß, um die Güter auf den Kanal zu locken. Während man bei dem Durchgangverkehr zwischen den großen Industrie- und Verbrauchs-Mittelpunkten wegen der zu jeder Zeit verfügbaren großen Transportmengen wahrscheinlich mit 10 vH Abstrich auskommen kann<sup>1)</sup>, wird man für den Kanalgebietverkehr wegen der Verteilung des Bedarfs auf längere Zeiträume oder wegen der Verwendung kleiner Kähne von vielleicht 150 t Gehalt im Mittel mit etwa 20 bis 25 vH Abstrich rechnen müssen. Diese Vergrößerung des Abstriches kann leicht eine Verringerung des Kanalgebietverkehrs um 10 vH und mehr erbringen. Ohne Einfluß auf diese Entwicklungen bleiben die Selbstkostensätze der betrachteten Verkehrswege, weil nicht sie, sondern lediglich die Tarifsätze maßgebend sind.

Die Betrachtung zeigt deutlich, daß der Kanalgebietverkehr sich noch ungünstiger entwickeln muß, als ich in meinen vorherigen Untersuchungen annahm, während es die Regierung völlig in der Hand hat, den für unser Land fruchtbaren großen Durchgangverkehr des Kanales wesentlich schneller und wesentlich höher hinauf zu entwickeln, als wir es bisher angenommen haben.

#### S c h l u ß.

Wir gingen aus von der Frage der besten Linienführung des fehlenden Stückes des Mittellandkanales. Wir sahen, daß die bereits früher gezogenen Schlüsse über den in jeder Beziehung weit überlegenen Wert der Nordlinie noch vertieft werden konnten. Bei der entscheidenden Bedeutung dieses Kanales für unser ganzes norddeutsches Verkehrswesen waren Hinweise auf seinen Wert für unsere Heeresverwaltung und die in Zukunft notwendige Neugestaltung unseres Wasserverkehrs unentbehrlich. Es spricht allein genug für die große Bedeutung des Mittellandkanales, daß es nicht möglich erscheint, die Lösung des in seiner Erbauung liegenden Problems ohne die gleichzeitige Lösung wichtigster volkswirtschaftlicher, militärischer und organisatorischer Fragen vorzunehmen. Daß diese Fragen hier nur kurz gestreift werden konnten, liegt an dem beschränkten Raume. Welche Gedankenwege man aber auch weiter geht, alle führen sie zu dem Schlusse, daß der große Durchgangverkehr die Hauptsache ist, und daß der Kanalgebietverkehr

---

<sup>1)</sup> nach Rieppel sogar mit nur 5 vH für Kohlen, vergl. „Kanalisation des unteren Mains“, Vortrag vom 11. Juni 1911, Druck von Wilh. Tümmel, Nürnberg.

noch schwächer sein wird, als bisher schon angenommen, wobei das Interesse des Staates Preußen durch den ganzen Durchgangverkehr, das Interesse des Staates Braunschweig durch einen Bruchteil des Kanalgebietverkehrs ver-sinnbildlicht wird.

Soll aber das Interesse des Staates obenan stehen, der alle Lasten des Unternehmens zu tragen hat, soll volkswirtschaftlich richtig und nicht nach lokal-wirtschaftlichen Gedanken gebaut werden, dann kann nur die Nordlinie in Frage kommen.

Als Beispiel, wie wir in unsern innerpolitischen Verhältnissen nicht ver-fahren dürfen, kann Frankreich gelten. Frankreich hat zur See, der Hoch-straße allen Verkehrs, eine vielfach günstigere Lage als Deutschland. Aber was ist aus den französischen Seehäfen geworden! Jeder Deputierte eines See-departements wachte ängstlich darüber, daß seine Hafenstadt Kompensationen erhielt, wenn ein anderer Hafen von der Regierung unterstützt wurde. So kommt es, daß es zwar eine große Zahl von mittelgroßen Häfen dort gibt, daß aber keiner von wirklich weltwirtschaftlicher Bedeutung werden konnte. Die vorhandenen Mittel mußten stets auf zu viele Punkte verteilt werden. Heute im Kriege mußte nun der gefährdeten Zufahrten halber ein Hafen bevorzugt werden. Man glaubt wohl, zu ihm, aber nicht zu allen die Zu-fahrt schützen zu können. Jetzt zeigte sich der gemachte Riesenfehler. „Le Havre“, so schreibt ein bekannter französischer Politiker, „gleich heute einer zugestopften Flasche. Die Schiffe liegen wochenlang, bis sie gelöscht werden, die gelöschten Güter können nicht abgefahren werden.“ Dieser größte nordfranzösische Hafen ist der fehlenden modernen Einrichtung halber lahmgelegt. Alles eine Folge der ungesunden „do ut des“ Politik!

Vor dem Kriege waren wir auf dem besten Wege, uns in der Politik der Kompensationen zu verlieren. Beispiele dessen gibt es genug. Heute ist das alles weggefegt. Wird dieser Gewinn auch in die Friedenszeit hinüber ge-rettet werden können? Ich hoffe es, ich hoffe, daß der große Lehrmeister Krieg uns auch in unseren inneren politischen Verhältnissen Gesundung bringen wird. Möge er bewirken, daß nicht die Rück-sicht auf kleinstaatliche Interessen einen großen Gedanken zum Tode verurteilt, sondern daß das gesunde V o r a u s-schauen auf die große Zukunft, die unserm Volke beschieden sein wird, hier wie in allen Dingen künftig entscheidend sei!

---

## DIE INDUSTRIELLEN INTERESSEN DEUTSCHLANDS IN FRANKREICH VOR AUSBRUCH DES KRIEGES.

Von Dr. M. UNGEHEUER.

(Fortsetzung von S. 102)

Die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands in der französischen Erzindustrie.

Hier kommen vor allem das französische Minettegebiet (vorzüglich das Becken von Briey) und die Erzbecken der Normandie in Betracht. Bevor wir die deutschen Wirtschaftsinteressen in diesen beiden Erzbezirken besprechen, wollen wir erst einen kurzen Überblick über dieselben geben.

### a) Das französische Minettegebiet.<sup>1)</sup>

Geographisch erstreckt sich das französische Minettegebiet über das französische Ostdepartement Meurthe-et-Moselle und bildet nur einen Bruchteil des ganzen gewaltigen Erzvorkommens, das sich über die vier Länder Belgien, Luxemburg, Deutsch-Lothringen und Frankreich ausdehnt. Nach den Größenverhältnissen, wie sie durch die politischen Grenzen geschaffen sind, entfallen auf

Frankreich . . . . .	61 000 ha
Deutsch-Lothringen . . . . .	43 000 »
Luxemburg . . . . .	3 700 »
Belgien . . . . .	354 »

Die 61 000 Hektar, die auf französischem Gebiet liegen, verteilen sich auf drei Becken: das Erzbecken von Longwy im Norden, das von Briey in der Mitte und das durch eine taube Zone von annähernd 30 km von diesen getrennte Becken von Nancy im Süden. Diesem Gebiet wird man das im letzten Jahrzehnt neu entdeckte Erzbecken von Crusnes mit einem Umfang von 10 000 ha hinzurechnen müssen, die aber noch nicht freigegeben sind (Abb. 2).

Das Minettevorkommen gehört dem Jura, und zwar dem unteren Dogger an. Die Erze bestehen aus Körnchen von konzentrisch schaligem Bau (Oolithe), die durch ein Bindemittel verkittet sind, das bald kalkig, bald kieselig ist. Sie sind kalkigen und schiefrigen Gesteinen zwischengelagert und haben teilweise eine recht bedeutende Ausdehnung, wenn auch nur eines, das „graue Lager“, sich über das ganze Gebiet mit einer Mächtigkeit erstreckt, die bis zu 9 m reicht. Der Eisengehalt schwankt bei den einzelnen Feldern. Hat man in Deutsch-Lothringen und Luxemburg sowie in den beiden französischen Gebieten von Longwy und Nancy meist nur Erze mit einem Eisengehalt von 28 bis 33 vH, so beläuft sich der durchschnittliche Eisengehalt der Erze von Briey auf 37 vH und erreicht sogar in manchen Gruben 40 vH. Die amtliche Analyse verzeichnet beispielsweise für

<sup>1)</sup> Vergl. M. Ungeheuer: „Die wirtschaftliche Bedeutung der ostfranzösischen Erz- und Eisenindustrie“, T. u. W. 1912 S. 649 und 718.

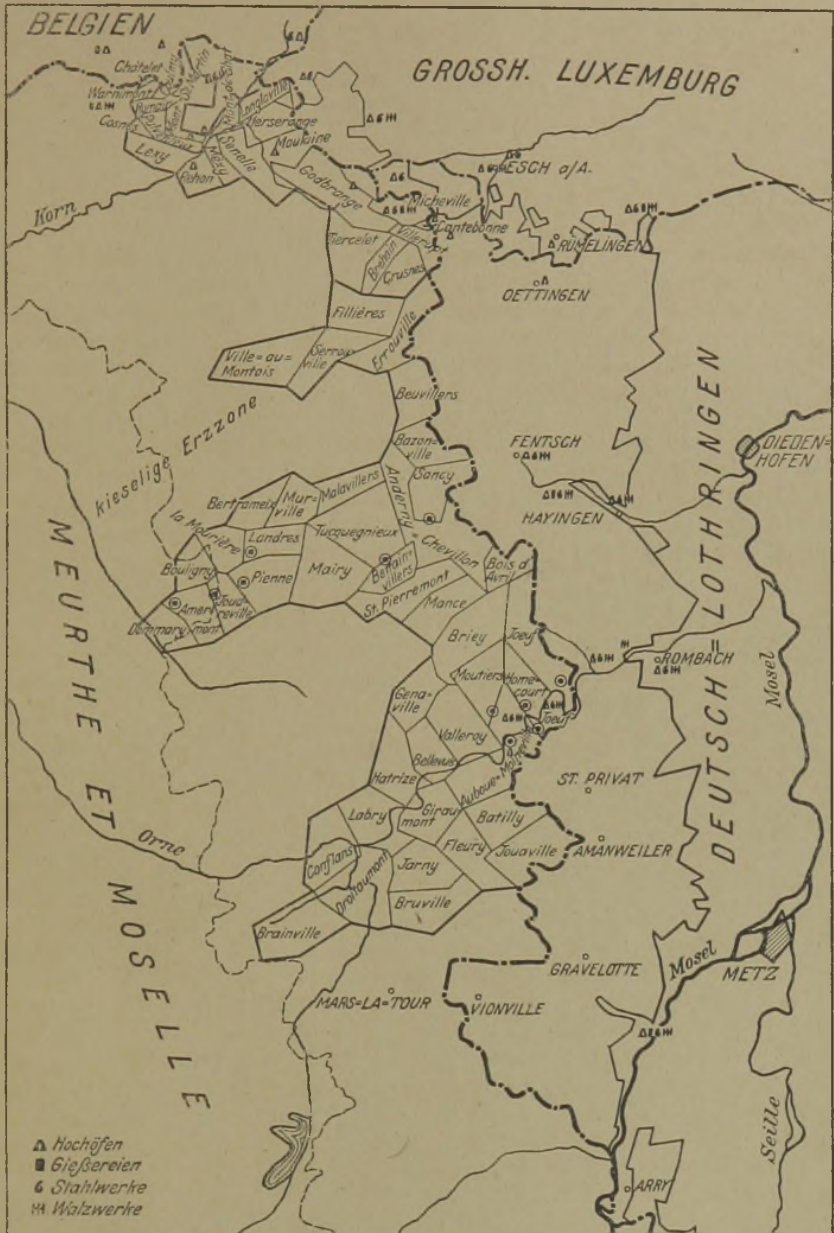


Abb. 2.

Die Eisenerzkonzessionen in den Becken von Longwy und Briey.

die Grube von Sancy	einen Eisengehalt von 39,90 vH
» » » Pienne	» » » 40,65 »
» » » Landres	» » » 40,61 »
» » » Auboué	» » » 38,64 »
» » » Joeuf	» » » 37,29 »
» » » Moutiers	» » » 38,24 »
» » » Murville	» » » 36,43 » usw.

Die Erzförderung im ostfranzösischen Minettegebiet nahm einen erstaunlichen Aufschwung. Im Jahre 1860 betrug sie erst 331 000 t und stellte nur 11 vH der Gesamtförderung Frankreichs in der Höhe von 3 033 000 t dar. Die phosphorhaltigen Erze des Minettebeckens fanden auch damals noch keine sehr große Verwendung. Das aus ihnen hergestellte Eisen war spröde und ließ sich nur in beschränktem Maße benutzen. Erst durch die Erfindung von Thomas und Gilchrist im Jahre 1879, die eine Entphosphorung des Minette-erzeisens in der basisch zugestellten Birne ermöglichte, wurde die Minette ein kostbarer und wertvoller Rohstoff. Von nun ab ging die Förderung rasch in die Höhe, und als die Erzvorkommen der Hochebene von Briey entdeckt und diese Felder neu erschlossen wurden, nahm die Erzförderung Ostfrankreichs einen riesigen Aufschwung. 1887 erreichte sie bereits mit 1 953 000 t 75 vH der Gesamtförderung Frankreichs, 1897 mit 3 804 000 t sogar 85 vH und stieg bis 1911 auf 14 828 000 t oder 91 vH der gesamten Erzförderung. In den Jahren 1912 und 1913 erreichte die Förderung in Meurthe-et-Moselle sogar 17 235 000 bzw. 19 813 000 t. Die gewaltige Steigerung der Förderziffer im französischen Minettegebiet ist ausschließlich dem Aufschwung der Hochebene von Briey zu verdanken, deren Gruben wegen ihrer kostspieligen Anlage auf eine starke Förderung hinarbeiten müssen, um die Gesteungskosten herunterzudrücken; die Förderziffer der beiden andern Becken hat ihren Höhepunkt erreicht und bleibt sich in den letzten Jahren ziemlich gleich. Die folgende Übersicht zeigt uns den Anteil der einzelnen Becken an der Gesamtförderung.

Jahr	Becken von			Gesamtfördermenge von Meurthe-et-Moselle t	Gesamtfördermenge von Frankreich t
	Nancy	Longwy	Briey		
1875	976 000			—	—
1885	600 000	1 012 000	—	1 612 000	2 318 000
1895	1 330 000	1 748 000	6 000	3 084 000	3 680 000
1905	1 713 000	2 333 000	2 353 000	6 399 000	7 395 000
1910	2 091 000	2 607 000	8 505 000	13 210 000	14 606 000
1911	2 051 000	2 350 000	10 427 000	14 828 000	16 000 000
1912	1 968 000	2 305 000	12 717 000	17 235 000	18 840 000
1913	1 912 000	2 440 000	15 147 000	19 813 000	21 714 000

Die Erzförderung des Departements Meurthe-et-Moselle umfaßt mithin mehr als 90 vH der gesamten französischen Erzförderung. Sein Erzvorrat beträgt noch, wie wir bereits hervorgehoben haben, 3 Milliarden t, und zwar verteilt sich dieser Vorrat folgendermaßen auf die einzelnen Becken:



Nancy . . . . .	200 Mill. t
Briey . . . . .	2000 »
Longwy . . . . .	300 »
Crusnes . . . . .	500 »

Neben diesem gewaltigen Erzreichtum, den das ostfranzösische Minettegebiet noch birgt und an dem, wie wir gleich sehen werden, die deutsche Eisenindustrie in ansehnlichem Umfange beteiligt ist, ist vor kurzem in Frankreich ein neues Erzgebiet wiederum erschlossen worden, an dem sich die deutsche Eisenindustrie ebenfalls sofort in möglichst starkem Maße beteiligt hat. Es ist das Erzvorkommen in der Normandie, das sich über die Departements Calvados, Orne und Manche erstreckt und nach den heutigen Untersuchungen etwa 16 000 ha abbaufähiges Gelände umfaßt; s. Abb. 3.

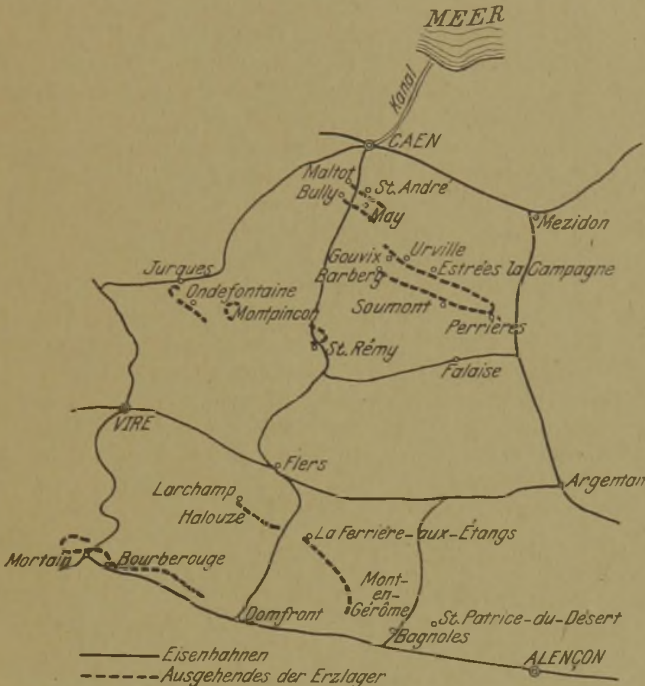


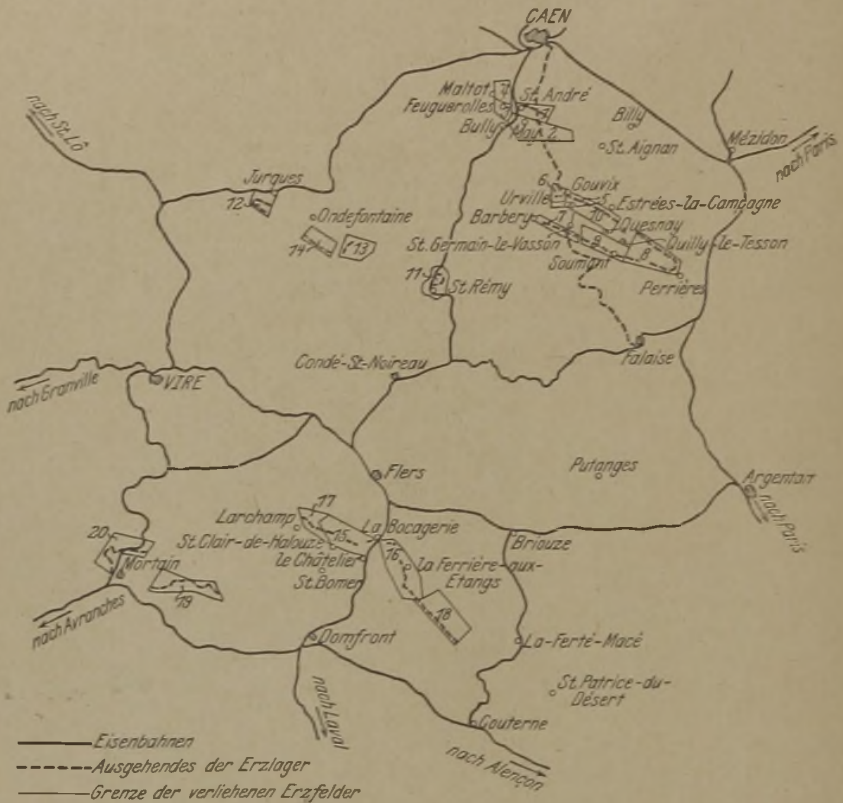
Abb. 3. Das Erzvorkommen in der Normandie. 1 : 1 000 000.

b) Das Erzvorkommen in der Normandie.

Das Erzvorkommen in der Normandie war schon lange bekannt, und an verschiedenen Stellen hatte man sogar früher vielfach schon Erze gewonnen. Aber seit der Revolution hatte man den Abbau eingestellt, und nur die Namen einzelner Ortschaften oder die Spuren früherer Abbaue erinnerten noch an das dortige Erzvorkommen. Erst in den letzten Jahrzehnten wurden die Schürfarbeiten von zwei Ingenieuren, Masse und Métayer, wieder aufgenommen, und 1875 wurde die erste Konzession im Departement Calvados verliehen;

es war die von St. Rémy, der 1893 die von St. André folgte. Von 1895 bis 1910 wurden dann auch die in Abb. 4 eingezeichneten Konzessionen nachgesucht und verliehen. Bis 1910 waren es bereits 20.

Die gegenwärtig in der Normandie ausgebeuteten Eisenerzlager gehören dem Silur an, dessen Schichten ostwestlich oder südwestlich streichen und



1 St. André	6 Gouvix	11 St. Rémy	16 la Ferrière
2 May	7 Barbery	12 Jurques	17 Larchamp
3 Bully	8 Perrières	13 Montpinçon	18 Mont-en-Gérôme
4 Maltot	9 Soumont	14 Ondefontaine	19 Bourberouge
5 Urville	10 Estrées la Campagne	15 Halouze	20 Mortain

Abb. 4. Karte der verliehenen Bergfelder in der Normandie. 1 : 800000.

zu mehr oder weniger regelmäßigen Falten zusammengeschoben sind; sie werden im Osten vom Jura überlagert.

Mächtigkeit und Art des Erzlagers sind in derselben Mulde stetig, wechseln aber in den verschiedenen Falten. Das Erz ist in der Nähe der Tagesoberfläche Hämatit, geht aber in der Tiefe in Karbonat über. Man kennt, wie aus der Karte ersichtlich ist, bis jetzt vier Mulden, in denen die Konzessionen liegen.

Diese sind May-sur-Orne, Barbery, Falaise und La Ferrière-aux-Etangs. Die Mächtigkeit des Lagers beträgt bis zu 6 m.

Die Erze haben bis 53 vH Eisen, und zwar enthalten die rohen Karbonate etwa 40 vH, die gerösteten 50 bis 51 vH bei niedrigem Mangengehalt. Der Rückstand beträgt 14 bis 17 vH, der Kalkgehalt 2,5 bis 4,5 vH und der Phosphorgehalt 0,6 bis 0,8 vH.

Die Entwicklung und Bedeutung der Eisenerzlager der Normandie geht am deutlichsten aus der Steigerung der Förderung hervor.

Diese betrug:

1902 . . . .	162 400 t	1907 . . . .	326 700 t
1903 . . . .	202 500 »	1908 . . . .	356 800 »
1904 . . . .	217 400 »	1909 . . . .	426 000 »
1905 . . . .	258 300 »	1910 . . . .	550 000 »
1906 . . . .	292 500 »	1911 . . . .	609 000 »

Die Förderung ist also in stetigem Steigen begriffen, obschon die Konzessionen erst zu einem kleinen Teil in Betrieb sind. Die meisten sind erst in der Aus- und Vorrichtung begriffen. Ungefähr ein Drittel des geförderten Erzes wird in Frankreich verhüttet; die zwei übrigen Drittel wandern zu  $\frac{2}{5}$  nach England und zu  $\frac{3}{5}$  nach Deutschland über Rotterdam. Die Thyssenschen Hochofenwerke in Caen, auf die wir noch zu sprechen kommen und die 1915 in Betrieb genommen werden sollten, waren bestimmt, die Ausfuhr überflüssig zu machen und die Verhüttung an Ort und Stelle vorzunehmen.

Der französische Bergingenieur Nicou schätzt den Vorrat des Erzvorkommens in der Normandie auf 110 Mill. t, während verschiedene Geologen ihn auf 700 Mill. t einschätzen.

Diese beiden Erzgebiete nun, einerseits das Französich-Lothringens und andererseits das der Normandie, die hier besonders zu behandeln sind, weil, wie wir gleich sehen werden, hier wichtige deutsche Interessen vertreten sind, haben nach vorstehendem noch einen ganz gewaltigen Erzvorrat und machen den Hauptbestandteil der französischen Industrie aus. So reich nun einerseits Frankreich an Erzen ist, so arm ist es andererseits an Kohle<sup>2)</sup>. Mit dem steten Aufschwung und der Ausdehnung der französischen Eisenindustrie ist daher der Abstand zwischen Kohlenförderung und -verbrauch immer größer geworden, und die Kohlenfrage ist schon seit fast einem Jahrzehnt das Sorgenkind der ostfranzösischen Eisenhüttenleute. Die gesamte Kohlenförderung des Jahres 1910 bezifferte sich in Frankreich auf 38,35 Mill. t, 1911 betrug sie 39,35 Mill. t und 1912 wurde sie bis auf 41,31 Mill. t gesteigert. Dieser Förderung aber stand ein Inlandverbrauch gegenüber, der 1910 56,53 Mill. t, 57,942 Mill. t und 1912 59,622 oder rd. 60 Mill. t betragen hat. Das Verhältnis der französischen Kohlenförderung zum Inlandverbrauch ist ziemlich feststehend und keinen großen Schwankungen unterworfen. Der durchschnittliche jährliche Fehlbetrag belief sich in den letzten Jahren auf rd. 20 Mill. t, dessen Beschaffung nicht nur den Beteiligten schweres Kopfzerbrechen machte, sondern auch die ganze Volkswirtschaft schwer be-

<sup>2)</sup> Vergl. M. Ungeheuer: Die wirtschaftliche Bedeutung der französischen Kohlenindustrie und die Kohlenfrage in Frankreich, T. u. W. 1915 S. 305 und 352.

lastete, indem ihr jährlich ungefähr 400 Mill. Fr (1911) bloß für die Deckung der fehlenden Kohle entzogen wurden.

Neben England und Belgien ist nun Deutschland der Hauptlieferer Frankreichs an Kohlen und Koks. Denn wenn auch Deutschland seinen Eisenerzbedarf infolge seiner gewaltigen Eisenindustrie nicht decken kann, hat es doch in Schlesien, Rheinland-Westfalen, Aachen und an der Saar unermeßliche Kohlenschätze, deren jährliche Förderung den deutschen Bedarf bei weitem übersteigt. Nach der amtlichen Bergwerks-Statistik betrug die Förderung an Steinkohlen im Deutschen Reich:

1904 . . . . .	120 815 503 t	1909 . . . . .	148 788 050 t
1905 . . . . .	121 298 607 »	1910 . . . . .	152 827 777 »
1906 . . . . .	137 117 926 »	1911 . . . . .	160 747 126 »
1907 . . . . .	143 185 691 »	1912 . . . . .	174 875 297 »
1908 . . . . .	147 671 149 »	1913 . . . . .	191 511 154 »

Davon wurden 1913 beispielsweise 34 573 514 t ausgeführt. Nach Frankreich gingen in demselben Jahre 3 242 175 t Steinkohlen und 2 354 918 t Koks. Diese beiden Länder nun, Frankreich mit seinen gewaltigen Eisenerzschätzen und Deutschland mit seinem unermeßlichen Kohlenreichtum, die gleichsam von der Natur aufeinander angewiesen sind und sich gegenseitig wunderbar ergänzen könnten, sind durch die politische Grenze voneinander getrennt. Man hat denn auch die Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Verständigung besonders bei der gewaltigen industriellen Entwicklung des letzten Jahrzehnts herausgeföhlt und in dem Deutsch-Französischen Wirtschaftsverein ein Organ geschaffen, das das Verständnis und die wirtschaftlichen Beziehungen beider Völker untereinander erleichtern und anbahnen sollte; aber der Krieg von 1914 hat alle die so mühselig erzielten Ergebnisse mit einem Schlage zerstört.

Bei den Bemühungen, eine wirtschaftliche Verständigung zu erzielen, die zum Vorteil beider Länder gewesen wäre und die auch ihre politischen Beziehungen gekräftigt und gebessert hätte, begegnete man allerdings nicht immer einem verständnisvollem Wohlwollen. Namentlich die französische Presse regte sich ganz gewaltig über den deutschen Einbruch auf, und es war ihr hierbei, nach dem Ausspruch eines französischen Nationalökonomens, mehr um eine deutschfeindliche Hetze als um eine wirtschaftliche Verständigung zu tun. Sie wandte sich vornehmlich mit Heftigkeit gegen die deutschen Beteiligungen in Frankreich, die doch nur aus einer wirtschaftlichen Notwendigkeit herausgewachsen waren und beiden Seiten Vorteile brachten, indem sie in mehr oder minder großem Maßstabe zum gegenseitigen Austausch der wichtigsten Rohstoffe der Eisenindustrie führten. Am 19. Oktober 1907 brachte das Echo de Paris zuerst einen Leitartikel, der viel Staub aufwirbelte und der betitelt war: „Un danger national. Comment les Allemands accaparent nos richesses minières de l'Est. Ils finiront par posséder les neuf dixièmes du fer en France.“ Der Verfasser, André Melvil, erörtert zuerst die Entdeckung des reichen ostfranzösischen Minettebeckens und sagt dann folgendes: „Unsere Nachbarn waren trostlos und beunruhigt und suchten nach Kräften diesem bösen Schicksalsschlag zu begegnen. Koste es was es wolle, die deutsche Eisenindustrie durfte unter keinen Umständen durch diese neue Wendung, die die Erzfrage in Frankreich genommen hatte, leiden, sie mußte sie sich im Gegenteil so viel wie möglich dienstbar machen. Deshalb spielten die

Deutschen die Waghalsigen und suchten sich des ostfranzösischen Erzreichtums so viel wie möglich durch Erwerb zu bemächtigen.“ Nach Melvil begann dieser deutsche Feldzug im Jahre 1900 und setzte sich seither ununterbrochen fort. Um dies zu beweisen, stellt er die folgende Tafel der deutschen Beteiligungen im ostfranzösischen Minettegebiet auf:

Jahr des Erwerbs	Konzessionen von	Bezirk	Ausdehnung ha	erwerbende deutsche Gesellschaft
1900	Batilly	Briey	688	A. Thyssen
1902	Jouaville	»	1032	derselbe
1902	Moutiers	»	696	Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- u. Hütten-A.-G. 25 vH
1902	Errouville	»	948	Luxemburger Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-A.-G.
1906	Pulventeux	Longwy	216	Röchling & Co.
1906	Valleroy	Briey	886	Röchling & Co. 50 vH
1906	St. Pierremont Nord	»	325	Aachener Hütten-A.-V. 7 vH
	Süd	»	250	

Melvil fügt hinzu, daß bereits kurze Zeit vorher die Grube von Lérerville durch Kauf in den Besitz von Rümelingen-St. Ingbert und die von Bellevue bei Briey in den Besitz von Burbach übergegangen sei, und sagt weiter: „Die Gefahr ist wirklich da und ist um so größer, als gerade die Erzförderung von Meurthe-et-Moselle 86 bis 88 vH unserer Gesamtförderung ausmacht. Wenn wir also nicht rasch und energisch eingreifen und den Deutschen nicht in ihren allmählichen Einbruchpolitik Halt gebieten, werden wir in einigen Jahren vor der traurigen Wirklichkeit stehen, daß Deutschland  $\frac{9}{10}$  unseres Erzbesitzes in Händen hat.“ Ähnlich ereifert sich noch am 21. November 1912 der „Matin“ über den deutschen Einfall in dem ostfranzösischen Minettebezirk. Er zählt die folgenden Konzessionen als bereits der deutschen Eisenindustrie gehörig auf: Jarny 812 ha (Hoerde, Phoenix, Haspe); Marville 496 ha (Aumetz-Friede); St. Pierremont 917 ha (Gelsenkirchen); Errouville 948 ha (Luxemburger Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-A.-G.); Serrouville 720 ha (Rümelinger und St. Ingberter Hochöfen und Stahlwerke A.-G.); Moutiers 696 ha (Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-A.-G.) Valleroy 886 ha (Röchling); Bellevue 589 ha (Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-A.-G.); Batilly 688 ha (Thyssen); Jouaville 1031 ha (Thyssen); Anderny-Chevillon 1916 ha (Thyssen); Conflans 820 ha (Dillinger Werke); La Mourière 474 ha (Sambre- und Moselwerke). Diese Aufstellung ist völlig falsch, und die Schlußfolgerungen des Blattes sind derart tendenziös, daß sie des wissenschaftlichen Interesses entbehren und wir es uns versagen können, darauf einzugehen. Von all den erwähnten Erzfeldern hat Deutschland an den meisten, wie wir gleich sehen werden, nur eine prozentuale Beteiligung. Im übrigen zählt der Bericht nicht einmal alle Konzessionen auf, die Deutschland gehören oder an denen es beteiligt ist, so Crusnes, Villerupt, Boulogny, Pulventeux, Haute-Lay, Saint-Jean, Sainte Barbe und Sexey-aux-Forges. Dazu kommt dann natürlich die deutsche Erzeinfuhr aus Frankreich, die sich im

letzten Jahrzehnt immer mehr entwickelt hat. Wir wollen daher im folgenden an der Hand von Tatsachenmaterial einmal den deutschen Erzbezug aus Frankreich und die Form dieses Erzkaufs feststellen, dann die Beteiligungen aufsuchen, die Deutschland sich an dem französischen Erzbesitz gesichert hat, und drittens ermitteln, wie weit sich Deutschland in den Besitz von französischen Eisenerzkonzessionen zu setzen gewußt hat.

#### A. Die deutsche Einfuhr von Eisenerz aus Frankreich.

Während die Einfuhr von französischen Eisenerzen zu Beginn dieses Jahrhunderts (1901) kaum etwas über 20 000 t betrug, bezifferte sie sich 1909 bereits auf 1 774 000 t, 1910 ging sie auf 1 404 000 t herunter, stieg 1911 aber wiederum auf 1 851 000 t und schwang sich 1912 sogar bis auf 2 798 553 t, also beinahe 3 Mill. t empor. Im Jahre 1913, also im letzten Jahre vor Ausbruch des Krieges, reicht sie bereits mit 3 811 000 t an die vierte Million heran. Die Zunahme ist ganz gewaltig, aber den wesentlichsten Anteil an dieser Lieferung hatte das Minettegebiet von Meurthe-et-Moselle und namentlich des Briey-Bezirktes, das durchschnittlich mindestens 90 vH der Erzausfuhr nach Deutschland lieferte.

Dagegen hat, wie wir bereits kurz bemerkt haben, Deutschland den fehlenden Bedarf an Kohle in Frankreich zu einem guten Teil gedeckt und dadurch der französischen Eisenindustrie einen ebenso großen Dienst erzeigt, wie Frankreich ihn der deutschen Eisenindustrie durch die Lieferung von Eisenerzen erwiesen hat. Das Departement Meurthe-et-Moselle allein, der Hauptabnehmer von deutscher Kohle und Koks, das im Jahre 1910 beispielsweise 1 400 000 t Eisenerze an Deutschland geliefert hatte, bezog von diesem 2 882 000 t Kohle. Die französische, wenigstens die ostfranzösische, und die deutsche Eisenindustrie waren also bis zum Kriege wegen ihrer wichtigsten Rohstoffe, Eisenerz und Kohle, eng aufeinander angewiesen, und es wäre politische Unklugheit gewesen, irgendwelchen chauvinistischen Einflüsterungen auf diesem Gebiete Gehör zu schenken und den Austausch dieser Rohstoffe durch zollpolitische Maßnahmen zu erschweren. Gewisse industrielle und finanzielle Kreise Ost-Frankreichs sahen sogar mit einiger Genugtuung auf den Einfall Deutschlands in das französische Minettegebiet, weil sie durch das Beispiel Deutschlands ein Wiedererwachen ihrer eigenen Unternehmungslust und einen neuen Geist in ihrer ganzen finanziellen, kommerziellen und industriellen Betätigung erhofften. Die Revue des Valeurs régionales de la Banque Renauld in Nancy schrieb darüber noch am 9. Mai 1914: „On parle à nouveau de l'invasion économique allemande en France. A quoi bon des statistiques pour arriver à conclure, chacun suivant son idée préconçue que le mal, — si mal il-y-a — est plus ou moins grand? Il est beaucoup plus intéressant de déterminer les causes de cette supériorité de nos voisins et de rechercher la leçon qui s'en dégage. Si nos voisins sont plus actifs que nous en matière industrielle et commerciale, c'est qu'ils sont un plus grand nombre à avoir besoin de se débrouiller dans la vie. L'excès de prospérité, au contraire, n'a jamais engendré l'esprit de conquête sous aucune forme. Au lieu de nous lamenter, sachons mettre à profit un contact de tous les jours avec des commerçants souples et insinuants pour acquérir ces qualités qui nous manquent parfois. Dans la vie il est nécessaire d'avoir un concurrent, un rival, voire même un ennemi.

Telle est la raison de notre optimisme en face du pessimisme de nombre de personnes qui dans la rivalité franco-allemande ne voient que les risques de conflits, alors qu'il faut tenir compte également de l'émulation fructueuse qui en résulte pour nous. Que deviendrions-nous avec notre caractère insouciant, si nous n'avions ce stimulant?"

Die Erzlieferungen Frankreichs an die deutsche Eisenindustrie beruhen teils auf Gelegenheitskäufen, teils auf langfristigen Verträgen, die mit den verschiedenen Grubengesellschaften abgeschlossen sind, teils auf Beteiligungen an Erzfeldern und teils auf unmittelbarem Erwerb von Erzfeldern. Auf die Beteiligungen und die Erwerbungen werden wir bald zu sprechen kommen. Einzelheiten über die Art und Form der Lieferungsverträge sind natürlich nicht zu haben; sie sind auch nicht weiter von Belang, da doch die jährlichen Ausfuhrmengen und ihre Steigerung mehr für uns ins Gewicht fallen. Für den Verkauf der Erze des Briey-Bezirktes wurde im Jahre 1910 zunächst auf die Dauer von fünf Jahren ein Verkaufskontor mit dem Sitz in Nancy „Comptoir de Vente de Minerais du Bassin de Briey“ gebildet, dem die folgenden sechs bedeutendsten Firmen Ostfrankreichs angehören:

- 1) Société anonyme des Hauts-fourneaux et fonderies de Pont-à-Mousson (mit ihrer Grube von Auboué-Moineville);
- 2) Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt (mit ihrer Grube Homécourt);
- 3) Société Marc Raty et Cie. in Saulnes (mit ihrer Grube Sancy);
- 4) Société des Aciéries de Longwy (mit ihrer Grube von Tucquegnieux-Bettainvillers);
- 5) Société anonyme des Forges et Aciéries du Nord et de l'Est (mit ihrer Grube Pienne);
- 6) Société anonyme des Aciéries de Micheville (mit ihrer Grube von Landres).

Alle diese Gruben sind, wie die folgende Fördertabelle beweist, auf eine sehr starke Förderung eingerichtet und sind imstande, große Mengen jährlich für die Ausfuhr bereitzustellen.

Grube	Förderung im Jahre		
	1911 t	1912 t	1913 t
1) Auboué . . . . .	1 727 000	1 791 000	2 009 000
2) Homécourt . . . . .	1 819 000	1 841 000	1 783 000
3) Sancy . . . . .	540 000	584 000	688 000
4) Tucquegnieux . . . . .	846 000	1 012 000	1 113 000
5) Pienne . . . . .	976 000	1 091 000	1 131 000
6) Landres . . . . .	852 000	956 000	1 088 000

Vertreter des Erzverkaufskontors für den Zollverein ist Herr Zimmer aus Luxemburg.

Interessant ist aber noch, wie sich, abgesehen von den regelrechten Abschlüssen deutscher Hüttenwerke mit den ostfranzösischen Eisenerzgruben oder dem Verkaufskontor, die deutsche Eisenindustrie beispielsweise in der

Normandie zu behelfen wußte, ohne die öffentliche Meinung Frankreichs wieder einmal über den deutschen Einfall in Harnisch zu bringen. Bei der Entdeckung des Erzvorkommens der Normandie beteiligten sich u. a. auch verschiedene ausländische Unternehmungen an der Erschließung dieses neuen und vielversprechenden Erzlandes, und darunter befand sich auch die Société française de Mines de fer, die eine eigenartige Stellung einnimmt. Dem Namen nach würde man sie, besonders noch, weil sie ihren Sitz in Paris hat, für eine waschechte französische Gesellschaft halten, tatsächlich ist sie aber von holländischen Kapitalisten gebildet worden und ist eine ausschließlich holländische Gesellschaft, die in Rotterdam ihr Hauptbetätigungsfeld hat und einen schwunghaften Erzhandel betreibt. Der Leiter der Gruppe ist der Erzhändler de Poorter, der sich für die Bedürfnisse seines Handels in der Normandie 3496 ha Erzkonzessionen erworben hat. Sein Erzbesitz erstreckt sich über die Departements Calvados und Manche und umfaßt die Konzessionen Jurques (365 ha), Ondefontaine (559 ha), Bourberouge (1322 ha) und Mortain (1250 ha). Die Erze dieser Konzessionen, die erst in Aus- und Vorrichtung begriffen sind, gehen ausschließlich über Rotterdam nach Deutschland, das sich nach den Angaben der „Information“ die Gesamtförderung dieser vier Erzfelder gesichert hat, und zwar zum Teil durch langfristige Verträge, wie beispielsweise Thyssen, der auf 10 Jahre ein Anrecht auf die Förderung von Jurques erworben hat, oder wie die Firma Fried. Krupp A.-G., die ein Angebot auf eine jährliche Lieferung von 200 000 t der Förderung von Bourberouge gemacht hat, oder Stinnes, der nach der „Information“ sich mit einer Summe von 1 500 000 Fr an der Konzession von Bourberouge gegen eine bestimmte jährliche Erzlieferung beteiligt haben soll.

Kurz, Deutschland hat sich durch Lieferungsverträge mit den Konzessionsinhabern einen stetig wachsenden Prozentsatz seines Auslandsbedarfs an Eisenerzen gesichert. Aber wichtiger noch als die Verträge sind die Beteiligungen deutscher Eisenindustriengesellschaften an dem französischem Erzbesitz.

## B. Deutsche Beteiligungen am französischen Erzbesitz.

Hier kommt hauptsächlich das ostfranzösische Minettebecken und vor allem der Briey-Bezirk in Betracht. Deutsche Beteiligungen finden wir hier vor dem Kriege in neun Konzessionen mit einer Gesamtausdehnung von 6702 ha, und zwar in den Konzessionen von Valleroy, Jarny, Sancy, Murville, Moutiers, Conflans, Serrouville und schließlich Errouville und Bellevue.

I. Die Konzession von Valleroy bietet ein Musterbeispiel für die wirtschaftliche Verständigung zwischen Deutschland und Frankreich, und es ist wirklich zu bedauern, daß dieses Verfahren keine Nachahmer gefunden hat. Hier haben wir den Austausch von Erzen und Kohlen auf gesunder privat- und volkswirtschaftlicher Grundlage; eine allgemeinere wirtschaftliche Annäherung, die beiden Ländern zum Vorteil gereicht hätte, wäre vielleicht auch das festeste Bollwerk gegen politische Überraschungen gewesen. Die Konzession von Valleroy hat einen Umfang von 886 ha. Sie wurde durch Verordnung vom 10. März 1886 der Société des Acéries de Longwy verliehen, einer der ersten und bedeutendsten Eisenhüttengesellschaften des ostfranzösischen Bezirkes. Diese hat einen beträchtlichen Erzvorrat in nächster Nähe ihrer Hüttenwerke, so die Konzessionen von Mont-St. Martin, Herserange,



Moulaine, Hussigny, Godbrange, Tiercelet, Tucquegnieux-Bettainvillers usw.; nur litt sie, wie alle französischen Hüttenwerke, Mangel an Kohle, die sie sich durch gelegentliche unmittelbare Käufe oder durch langfristige Verträge verschaffen mußte. Da ihr genügend Erzbesitz zur Verfügung stand, beschloß sie, einen kleinen Teil hiervon an eine deutsche Gesellschaft abzugeben und sich dafür einen Teil einer deutschen Kohlenkonzession einzutauschen. Zu diesem Zweck suchte sie die Konzession von Valleroy aus und schloß am 25. Juni 1907 ein Übereinkommen für die Dauer von 99 Jahren mit Gebrüder Röchling in Saarbrücken auf folgender Grundlage:

Die Firma Gebrüder Röchling gibt den Aciéries de Longwy eine Beteiligung an der Kohlenzeche Karl Alexander zu Bäsweiler im Aachener Bezirk die einen Gesamtumfang von rd. 3586 ha hat. Die Société de Longwy beteiligt sich sofort fest an einem Viertel mit 5 Mill. M und behält sich das Recht vor, ihre Beteiligung bis zur Hälfte auszudehnen, wenn in einem Zeitraum von 5 Jahren der Abbau dieser Kohlengruben gute Ergebnisse aufweist. Dafür erhält die Société de Longwy im Verhältnis ihrer Beteiligung Kohlen und Koks zum Selbstkostenpreise. Für die Erschließung dieser Kohlengruben wurde im Jahre 1908 eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet. Die Société de Longwy ist im Verwaltungsrat vertreten, doch ist im Interesse des Unternehmens ausdrücklich vorbehalten, daß sich Gebrüder Röchling einen überwiegenden Einfluß bewahren.

Als Entgelt für diese Beteiligung gewährt die Société de Longwy der Firma Gebrüder Röchling gegen Zahlung von 4 Mill. Fr eine Beteiligung bis zur Hälfte an den Erzen ihrer Konzession von Valleroy auf dem Gebiet von Briey. Um das Geschäft durchzuführen, gründete man eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 9 Mill. Fr. Die Société de Longwy erhält für ihre Einlage der Konzession 8,025 Mill. Fr oder 16 050 Aktien zu 500 Fr. Von diesen Aktien muß sie nach zwei Jahren 8000 an die Firma Gebrüder Röchling abgeben, die deren Beteiligung an dem Geschäft ausmachen. Die Brüder Louis und Robert Röchling sitzen im Verwaltungsrat der Eisenerzgesellschaft, doch behält die Société de Longwy den Vorrang.

Die Förderung der Grube wird zu gleichen Teilen unter die beiden Gesellschaften verteilt. Der Geschäftsbericht vom 27. August 1913 verzeichnet für das Betriebsjahr 1912 bis 1913 eine Förderung von 221 540 t. Die Aus- und Vorrichtungsarbeiten der Grube sind vollendet. Die unterirdischen Strecken sind 3418 m lang. Die Wasserhaltung wird durch drei elektrische Pumpen mit einer Leistungsfähigkeit von 5 cbm/sk und eine Dampfpumpe mit einer solchen von 10 cbm/sk besorgt. In der Grube sind 500 Arbeiter tätig.

Durch ihr Zusammengehen gewährleisteten sich diese beiden Gesellschaften gegenseitig die Regelmäßigkeit der Versorgung mit den erforderlichen Rohstoffen und schützten sich gegenseitig gegen die Preisschwankungen auf dem Koks- und Erzmarkt. Leider fand ihr Beispiel bis dahin keine weitere Nachahmung. In den übrigen Abmachungen finden wir lediglich deutsche Beteiligungen an französischen Erzkonzessionen.

II. Ein erstes Beispiel dieser Art bilden die Konzessionen von J a r n y und S a n c y, die einer industriellen Gruppe angehören, in der das deutsche Element die Oberhand hat. Es sind dies die rheinisch-westfälischen Hütten-

werke Phoenix (durch Hoerde), Haspe und Hoesch. Über die Bedeutung dieser großen deutschen Hüttenkonzerne brauchen wir wohl hier kein Wort zu verlieren. Bezeichnend ist, daß keine dieser Gesellschaften genügende Erzvorräte für die Deckung ihres Bedarfs hat; Phoenix hat zwar einen Erzbesitz in Lothringen, im Siegerlande, in Nassau usw. von 195 Mill. qm; aber bei dem gewaltigen Verbrauch seiner zahlreichen Hochofenwerke kann es vom Bezug fremder Erze nicht absehen, die es sich entweder durch Ankauf oder durch Vergrößerung seines Erzfelderbesitzes im Auslande beschaffen muß. Der mangelnde Erzvorrat hat denn auch die drei Gesellschaften Phoenix, Haspe und Hoesch zu einem Konsortium zusammengeschmolzen, das sich fast völliges Eigentumsrecht an den Konzessionen von Jarny und Sancy erworben hat.

Die Konzession von Jarny (812 ha) wurde durch Verfügung vom 18. Juni 1887 an die Société métallurgique de Senelle-Maubeuge (Bezirk von Longwy) erteilt. Für die Erschließung derselben gründete man am 26. Mai 1906 die Société des Mines de Jarny mit einem Aktienkapital von 6 Mill. Fr, das aber bald auf 12 Mill. Fr erhöht wurde. Senelle-Maubeuge brachte die Konzession als Einlage und erhielt dafür 10 000 Aktien zu 500 Fr, während die übrigen größtenteils von den drei obengenannten deutschen Hüttenwerken erworben wurden. Anfangs beteiligten sich die vier Gesellschaften zu gleichen Teilen sowohl an den Kosten als auch an der Erzförderung, aber nach der heutigen Zusammensetzung des Verwaltungsrats muß das Unternehmen in der Hauptsache an das Konsortium der drei deutschen Gesellschaften übergegangen sein.

Die Grube von Jarny war bis zum Kriege noch in Vorrichtung begriffen, aber die Steigerung ihrer Förderung ist trotzdem bemerkenswert. Sie stieg von 4763 t im Jahre 1909 auf 112 712 t im Jahre 1910, erreichte 244 545 t im Jahre 1911, 310 000 t im Jahre 1912 und 347 000 t im Jahre 1913.

III. Die Société des Mines de Jarny gehört auch die Konzession von Sancy (735 ha) im Norden des Briey-Bezirktes dicht an der deutschen Grenze, die anfangs der Firma Marc Raty & Co. aus Saulnes (Gebiet von Longwy) verliehen worden war. Die Grube hat zwei Förderschächte und 17 km Strecken. Die Belegschaft zählt 600 Arbeiter. Die Förderung ist von 5000 t im Jahre 1906 auf 100 000 t im Jahre 1907, auf 300 000 t im Jahre 1909, auf 538 000 t im Jahre 1911, auf 584 000 t im Jahre 1912 und auf 688 000 t im Jahre 1913 gestiegen.

IV. Der Konzession von Murville (496 ha) erging es ähnlich wie der von Jarny. Sie wurde am 20. März 1900 ebenfalls an die Société métallurgique de Senelle-Maubeuge verliehen, die sie dann unter ähnlichen Bedingungen wie die von Jarny als Einlage in die Société des Mines de Murville, eine Gesellschaft, die sie am 21. März 1907 mit den lothringischen Hüttenwerken Aumetz-Friede gründete, einbrachte.

Das Aktienkapital der neuen Gesellschaft betrug 10 Mill. Fr (20 000 Aktien zu 500 Fr); Senelle-Maubeuge erhielt für seine Einlage 16 000 Aktien, von den übrigen 4000 zeichneten die Direktoren von Senelle-Maubeuge 2925 und der Vizepräsident des Verwaltungsrates von Aumetz-Friede 950. Die Erschließungsarbeiten wurden sofort nach Gründung der Gesellschaft in Angriff genommen. Die Förderung geht bei 200 m Teufe vor sich, sie ist in

stetem Steigen begriffen und betrug 1909 4930 t, 1910 129 315 t, 1911 238 935 t, 1912 323 900 t und 1913 422 600 t. Vor dem Kriege hatte Aumetz-Friede bereits den größten Teil der Aktien der Société des Mines de Murville an sich gebracht, so daß diese Gesellschaft heute fast ausschließlicher Besitzer der Grube ist. Die Beteiligung an Murville erscheint übrigens mit jedem Jahr stärker in den Besitz von Aumetz-Friede: 1 799 871 Fr im Jahre 1907, 5 935 372 Fr im Jahre 1908, 7 471 948 Fr im Jahre 1909, 8 991 115 Fr im Jahre 1910 und 9 591 115 Fr im Jahre 1911.

V. Die Konzession von Moutiers (696 ha) wird von der Société de Moutiers ausgebeutet. Diese Gesellschaft wurde am 16. Oktober 1900 von vier Eisenhüttengesellschaften gegründet, zu denen eine französische Firma, die Société métallurgique de Gorcy (im Gebiet von Longwy), zwei belgische Gesellschaften, die Société d'Ougrée-Marhay und John Cockerill, Seraing, und eine deutsche Gesellschaft, die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten A.-G., gehören. Diese vier Gesellschaften sind gleichmäßig mit einem Kapital von 2 500 000 Fr an dem Unternehmen beteiligt. Die Grubeneinrichtung ist mustergültig, die Strecken sind auf mehr als 50 km ausgeführt, man baut das graue und das rote Lager ab, die eine Mächtigkeit von 2,10 bis 4 m bzw. 2,30 bis 3,90 m aufweisen. Die Förderung betrug 1905 rd. 400 000 t und 1912 806 000 t, hat sich also in 7 Jahren mehr als verdoppelt; 1913 betrug sie 920 000 t.

VI. Die Konzession von Conflans (820 ha) war zwei französischen Industriellen, Vieillard und Migeon aus Morvillars, erteilt worden. Um sich die nötigen Kapitalien für die Erschließung zu beschaffen, bildeten die beiden am 14. September 1907 eine Gesellschaft, die 200 Anteile ohne Kapitalbenennung herausgab. Vieillard und Migeon behielten 100, die Dillingen Werke in Dillingen an der Saar erwarben 70 und die belgische Eisenhüttengesellschaft Espérance-Longdoz 10 Anteile; an dem Rest sind noch beteiligt die Société des Forges de Vireux-Molhain (Nordfrankreich) und die Société des Usines de Montcheret (Belgien) mit je 10 Anteilen. Die Erschließungsarbeiten haben noch nicht begonnen.

VII. Für die Erschließung der Konzession von Serrouville (720 ha) hat die Société des Forges de Brévilly 1908 die Société des Mines de Serrouville mit einem Aktienkapital von 600 000 Fr gegründet. Beteiligt daran sind einerseits der Konzessionär, nämlich die Forges de Brévilly, und andererseits die Rümelinger und St. Ingberter Hochöfen und Stahlwerke A.-G., die damals noch eine luxemburgische Gesellschaft waren, seit 1911 aber durch ihre enge Interessengemeinschaft mit der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten A.-G. ein deutsches Unternehmen geworden sind.

VIII. Errouville und IX. Bellevue. An diesen beiden Konzessionen ist Burbach beteiligt, das inzwischen durch Fusion mit Düdelingen-Esch im Jahre 1911 Mitglied des großen luxemburgischen Konzerns Vereinigte Hüttenwerke Burbach-Eich-Düdelingen mit dem Sitz in Luxemburg geworden ist, also als luxemburgisches Unternehmen angesehen werden muß. Da aber Luxemburg Mitglied des Deutschen Zollvereines ist und die Burbacher Hütte, auf deren Versorgung durch die Erze von Briey es wohl hauptsächlich ankommt, auf deutschem Boden liegt, wird es wohl angehen, auch diese beiden Beteiligungen noch mit in diesen Rahmen einzuschalten, obwohl wir diese

Untersuchung im allgemeinen nicht auf die luxemburgischen Hüttenwerke ausdehnen.

Die Konzession von Errouville (948 ha) wurde 1895 der Société Lorraine industrielle verliehen. Für ihre Erschließung wurde die Société d'Errouville mit einem Kapital von 3 Mill. Fr von den Firmen de Wendel ( $\frac{2}{3}$ ) und Burbacher Hütte ( $\frac{1}{3}$ ) gegründet. Die Förderschächte wurden im Laufe des Jahres 1912 fertiggestellt und es wurde mit der Ausrichtung der Strecken begonnen. 1912 ist das erste Förderjahr mit 21 927 t, 1913 betrug die Förderung bereits 178 000 t.

Die Konzession von Bellevue (589 ha) wurde 1895 der Société anonyme des Hauts-fourneaux de la Chièrs zugesprochen, und für ihre Erschließung wurde die Société des Mines de Bellevue mit einem Kapital von 3 Mill. Fr gegründet, an der sich neben den Hauts-fourneaux de la Chièrs auch Burbach eine Beteiligung gesichert hat.

Es bleibt dann zum Schlusse noch eine Beteiligung, die sich immer mehr zum vorwiegenden Alleinbesitz auswächst, nämlich die Beteiligung der Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. an der Konzession von St. Pierremont. Ich ziehe daher vor, sie im nächsten Abschnitt, der über den Erwerb französischer Konzessionen durch deutsche Eisenhüttengesellschaften handelt, zu besprechen, umsomehr, als Gelsenkirchen noch eine Reihe weiterer Konzessionen in seinen ausschließlichen Besitz gebracht hat. (Forts. folgt).

---

## PATENTPOLITIK NACH DEM KRIEGE.

Von Dr. R. WIRTH.

Ich will hier die Frage aufwerfen, inwieweit die Neigung zur Sozialisierung nach dem Kriege auch das Patentrecht beeinflussen wird, inwieweit die individualrechtlichen Bevorzugungen entgegenstehende Gemeinnützigkeitsidee auch etwa auf eine Milderung patentgesetzlicher Ziele, auf eine Art Entmonopolisierung hinwirken, jedenfalls aber einer Verschärfung des Schutzes entgegenwirken könnte. Ich will die Frage, deren Beantwortung von sehr vielen Umständen abhängig ist und von sehr vielen Gesichtspunkten aus erfolgen kann, nicht selbst beantworten, sondern nur anschnitten.

Ich gehe aus von dem vielfach geäußerten Wunsch, die Dauer von Patenten und Gebrauchsmustern, welche in der Kriegszeit zum Ablauf gelangt sind, oder auch später ablaufen, um die Kriegsdauer oder eine ähnliche Zeitspanne zu verlängern. Diese Forderung wird einleuchtend und kriegsstimmungsvoll damit begründet, daß die Mehrzahl der Schutzrechte während des Krieges brach gelegen habe, und daß es deshalb eine Forderung der Gerechtigkeit sei, diese unverschuldete Einbuße auszugleichen.

Einer derartigen Schutzverlängerung stehen eine Anzahl gewichtiger Gründe entgegen, wie, daß auch die Kriegsindustrien mit betroffen würden, daß bei Einbeziehung junger Patente die Patentverlängerung erst nach langen Jahren eintreten würde, wenn die Kriegsfolgen längst anderweit überholt sind. Es spricht auch die grundsätzliche Stellungnahme derer mit, welche die jetzigen Schutzfristen für zu knapp halten. Aus der Groß- und Schwer-

industrie sind schon wichtige Stimmen gegen solche Verlängerungen laut geworden.

Ich möchte nur darauf hinweisen, daß der Gesichtspunkt, der die unverschuldete Einbuße des einzelnen geltend macht, durchaus individualrechtlicher Natur ist, und daß derartige individualrechtliche Gründe, wie sehr sie auch sonst Gleichrang mit anderen Grundlagen des Patentwesens haben mögen, für die Zeit nach dem Krieg nur ein erheblich vermindertes Gewicht beanspruchen dürfen. Die wirtschaftspolitischen Gründe, welche neben den individualrechtlichen Gründen Patent- und Mustergesetz stützen, werden umgekehrt an Bedeutung erheblich gewinnen. Wenn man durch ein Extrem den Gedanken klarmachen will, könnte man zu folgendem kommen:

Gesetzt der Fall, es würden mit Kriegschluß allen Deutschen Lizenzen — Freilizenzen oder gegen angemessenes Entgelt — auf alle deutschen Patente und Muster gewährt, so wäre damit, für den Augenblick jedenfalls, die Industrie in die absolut günstigste Lage für den Wettbewerb mit dem Ausland gesetzt. Jeder Deutsche wäre in der Lage, nicht nur sein eigenes geistiges Eigentum, sondern das Gesamteigentum des deutschen Volkes in seinem Betrieb der Volkswirtschaft nutzbar zu machen.

Dieselbe Betrachtungsweise würde den einzelnen Patentinhaber als den Nutznießer der Vergangenheit bezeichnen, als denjenigen, der den Lohn für Erfindungen aus der Zeit vor dem Kriege einheimst. Beiläufig auch den ausländischen Inhaber deutscher Patente.

Diese volle Kommunalisierung des geistigen Eigentums aus der Vergangenheit würde hiernach auch vielleicht eine erhöhte erfinderische Tätigkeit für die Gegenwart und die nähere Zukunft hervorrufen. Die Nutznießer der Vergangenheit haben ihren Vorsprung verloren und müssen versuchen, von der gleichen Grundlagen aus wie alle andern schaffend, wieder einen erfinderischen Vorsprung zu gewinnen; allerdings haben auch die neuen Lizenznießer den erfinderischen Ansporn teilweise verloren.

Dieser extreme Idealfall zeigt gerade so deutlich auch, wie wenig die Frage aus einem einzelnen Gesichtspunkt lösbar ist. Der geschilderte Zustand bezieht sich nur auf eine Seite der wirtschaftspolitischen Richtung des Patentrechtes. Der Anspruch auf den Lohn erfinderischer Tätigkeit reizt zu solcher Tätigkeit. Das ist die eine Seite. Eine andere Seite ist aber auch die, daß sehr viele Erfindungen des Patentschutzes zu ihrer Entwicklung bedürfen, daß ohne den Patentschutz für die erste Prinzipienfindung die weiteren Verbesserungserfindungen das Tageslicht überhaupt nicht erblicken. Insofern könnte die Beseitigung prinzipieller Patente gerade auch lähmend auf weitere Erfindungstätigkeit wirken. Sie wäre vielleicht eine der Folgeerscheinungen, welche eine derartige Enteignung in unserm Idealfalle zur Folge haben würde, die nicht nur eine gewaltige Erschütterung des Rechtsbewußtseins, sondern auch eine solche der bestehenden wirtschaftlichen Ordnung verursachen könnte.

Das schließt nun aber alles nicht aus, daß der Gedanke erwägenswert bleibt, inwieweit eine Verschärfung und eine Milderung des Schutzes nach dem Kriege erstrebenswert scheint, und daß diese Frage einen grundsätzlichen Gesichtspunkt für die ganze Gesetzgebung zur Linderung der Kriegsschäden abgibt. Ich wiederhole: nur einen der vielen Gesichtspunkte. Es wäre aber z. B.

auch zu erwägen, ob nicht der bestehende Lizenzzwang eine recht viel energischere Form annehmen könnte. Zwar liegt schon in dem Wortlaut des jetzigen Gesetzes, welches das öffentliche Interesse zur Maßgabe der Zwangslizenzerteilung macht, ein Gesichtspunkt, der auch ohne weiteres die Änderung dieses Interesses, wie sie eben die Zeit nach dem Kriege mit sich bringt, einschließt. Die verhältnismäßige Wirkungslosigkeit dieser Bestimmung ist aber auf die ungenügenden prozessualen Mittel zu ihrer Durchführung zu gründen, bei welchen gar nicht an das Bedürfnis der Schnelligkeit und der Einfachheit gedacht ist, die eine tatsächlich wirksame Anwendung des Grundsatzes der Zwangslizenz ermöglichen würden.

Selbstverständlich spielt in diese Frage auch die neue internationale Regelung hinein, die Frage, inwieweit wieder ein System internationaler Freizügigkeit oder nationaler Beschränkung in Technik und gewerblichem Rechtsschutz seinen Einzug halten wird.

Die Beantwortung der allgemeinen Frage hängt von so vielen einzelnen praktischen Rücksichten ab, daß sie nur auf Grund von Äußerungen der einzelnen Industriekreise entschieden werden kann. Im besonderen sind Anzeichen dafür da, daß vielfach gerade die Kleinindustrie sehr großen Wert auf Erhaltung und Verlängerung von Schutzrechten legt. Während ich selbst einer Patentverlängerung gegenüber noch zweifelhaft bin, neige ich einer Verlängerung von Gebrauchsmusterschutzrechten sehr zu.

Die Äußerungen der beteiligten Kreise sind aber wieder sehr mit Vorsicht zu gebrauchen, namentlich deshalb, weil sich die betroffenen Patentinhaber sehr viel eifriger regen werden als diejenigen, welche heute im Wettbewerb mit ihnen stehen. Unparteiische Beurteiler sind nur solche, welche eigene Patente haben und die ihnen im Wege stehenden Patente anderer gerade so genau kennen.

Auf demselben Gebiet wie die Vergemeinschaftung früherer Erfindungen, liegt die Organisation großgenossenschaftlicher Erfindungstätigkeit, wie sie vielfach heute besteht. So wurde in der Jahresversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute nach der Frankfurter Zeitung berichtet, daß eine regelmäßige Vermittlung der mit Ersatzstoffen gemachten Erfahrungen zwischen den Werken stattfand. Wertvolle Fingerzeige für später sollen hier gegeben worden sein. Den Neulingen in der Geschloßfabrikation wurde über die Anfangsschwierigkeiten weggeholfen. Wie weit solche Gemeinsamkeit von der Ausschaltung inländischen Wettbewerbs abhängt, ist wohl eine Grundfrage für die zukünftige Verfolgung solcher Gedanken.

---

## II. DER GELD- UND WARENMARKT.

### Die Roheisenerzeugung Deutschlands.

Die Roheisenerzeugung Deutschlands stellte sich im Januar auf 1 077 046 t gegen 874 133 t im Januar 1915 und 1 566 505 t im Januar 1914. Die Erzeugung übertrifft die des Vorjahres um 202 913 t, während sie hinter der des Januars 1914 um 489 559 t, d. i. 31,1 vH zurückbleibt. Die Tageserzeugung stellte sich in den letzten Monaten wie folgt: September 34 436 t, Oktober 34 721 t, November 33 791 t, Dezember 33 198 t, Januar 34 743 t.

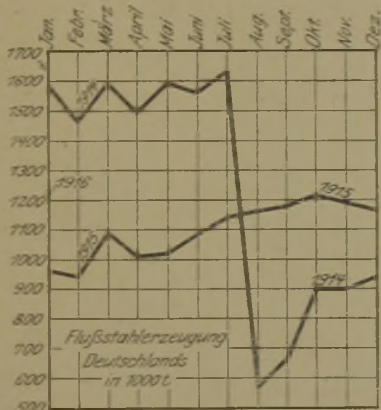
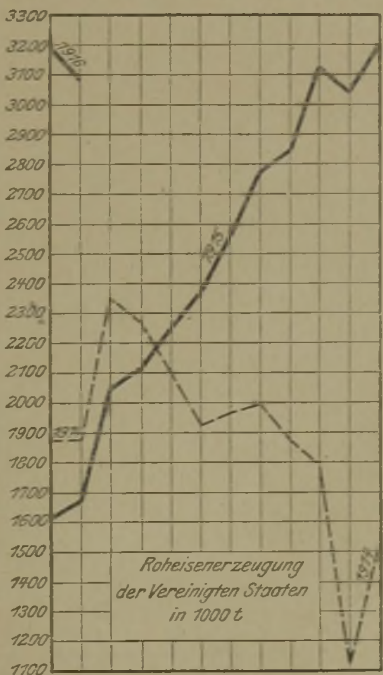
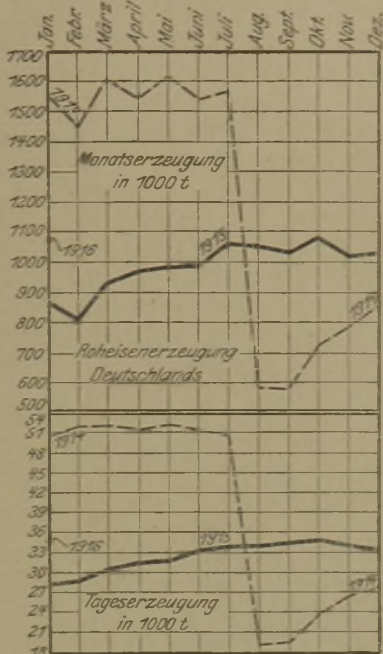
Die Lage des Roheisenmarktes ist nach wie vor andauernd fest, besonders für Qualitätseisen, aber auch für andere Roheisensorten, wie Gießerei Roheisen, ist die Nachfrage recht lebhaft gewesen, während Luxemburger Sorten hauptsächlich von dem neutralen und verbündeten Ausland gefragt wurden.

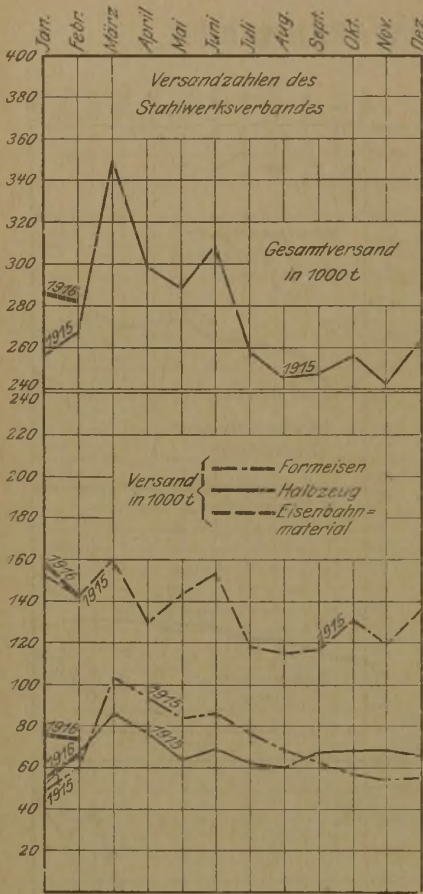
### Die Roheisenerzeugung der Vereinigten Staaten von Amerika.

In den Vereinigten Staaten wurden im Januar 3 188 344 t Roheisen gewonnen, gegen 1 601 000 t i. V., im Februar 3 067 000 t gegen 1 674 000 t. Die Roheisenerzeugung in den Vereinigten Staaten ist von Monat zu Monat gestiegen, wenn auch die Januarerzeugung gegenüber der Dezembererzeugung eine Kleinigkeit zurückgegangen ist. Der absolute Rückgang im Februar ist nur scheinbar, da die tägliche Erzeugung sich auf 108 000 t stellte gegen 106 072 t im Januar. Die Zahl der im Betriebe befindlichen Hochöfen stellte sich im Februar auf 312. Gegenüber dem Vorjahre hat die Roheisenerzeugung fast um das Doppelte zugenommen, was angesichts der andauernden Waffen- und Munitionslieferungen nicht weiter zu verwundern ist.

### Die Flußstahlerzeugung Deutschlands.

Die Flußstahlerzeugung Deutschlands, die wir zum erstmalig in einer Tabelle wiedergeben, zeigt im abgelaufenen Jahre 1915 eine noch weitgehendere Steigerung als die Roheisen-





Erzeugung. Die Jahreserzeugung an Flußstahl betrug 13 187 616 t. Im ersten Kriegsmonat belief sich die Flußstahlerzeugung auf 37 vH der durchschnittlichen Friedenserzeugung, während sie im Juli 1915 über 66 vH, im Oktober über 77 vH ausmachte. Im Januar 1916 betrug die Flußstahlerzeugung 1 224 732 t, die Tageserzeugung 48 989 t gegen 44 825 t im Dezember 1915.

### Der Versand des Stahlwerksverbandes.

Der Versand des Stahlwerksverbandes stellte sich im Januar auf 285 784 t gegen 255 016 t i. V., im Februar auf 282 269 t gegen 266 905 t i. V. Von dem Gesamtversand entfielen auf Holzzeug im Januar 75 045 t gegen 55 832 t i. V., im Februar 74 491 t (66 050 t), auf Eisenbahnmateriale im Januar 157 345 t (151 841 t), im Februar 141 076 t (140 490 t), auf Formeisen im Januar 53 394 t (51 343 t), im Februar 66 702 t (60 365 t). Es hat sich also die Erzeugung im Januar und Februar gegenüber dem Vorjahre gehoben. Die Beteiligungsziffer des Gesamtversandes macht 53,10 vH gegen 47,38 vH im Januar 1915 aus, während sie im Februar 52,44 vH (49,58 vH) betrug. Auch im Stahlwerksverband haben sich somit die Verhältnisse weiter wesentlich gebessert. Der Verband hat, während er im ersten Vierteljahr den Verkauf noch zu unveränderten Preisen freigegeben hatte, für das zweite Vierteljahr infolge der gesteigerten Selbstkosten die Preise für vorgewalzte Blöcke um 5 M, für Knüppel um 7,50 M, für Platinen und Formeisen um 10 M für 1 t erhöht. Gegenüber Kriegsbeginn sind die Preise für Rohblöcke um 20 M, für Knüppel um 27,50 M, für Platinen und Träger um 30 M für 1 t gestiegen.

### Förderung und Absatz des Kohlensyndikats.

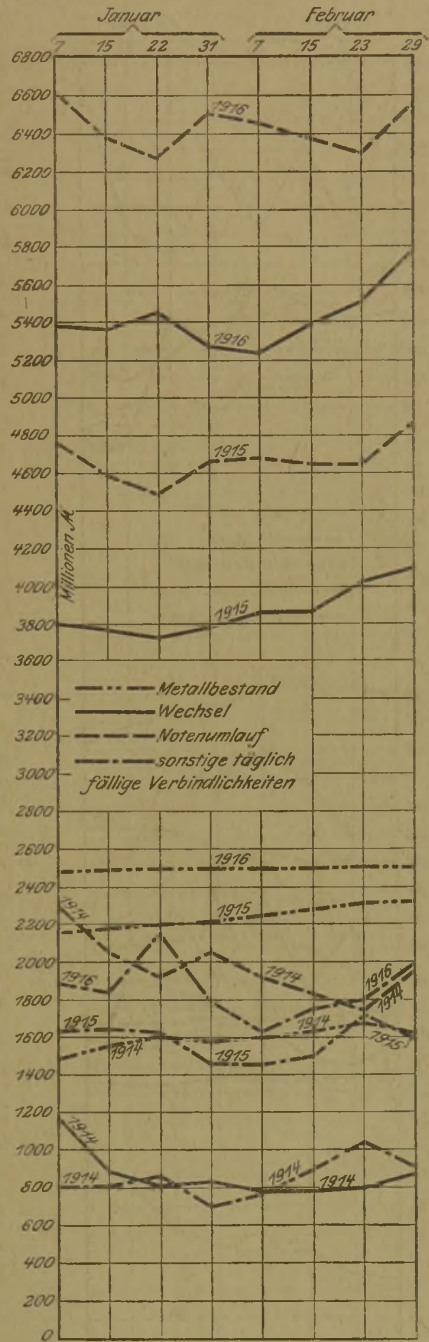
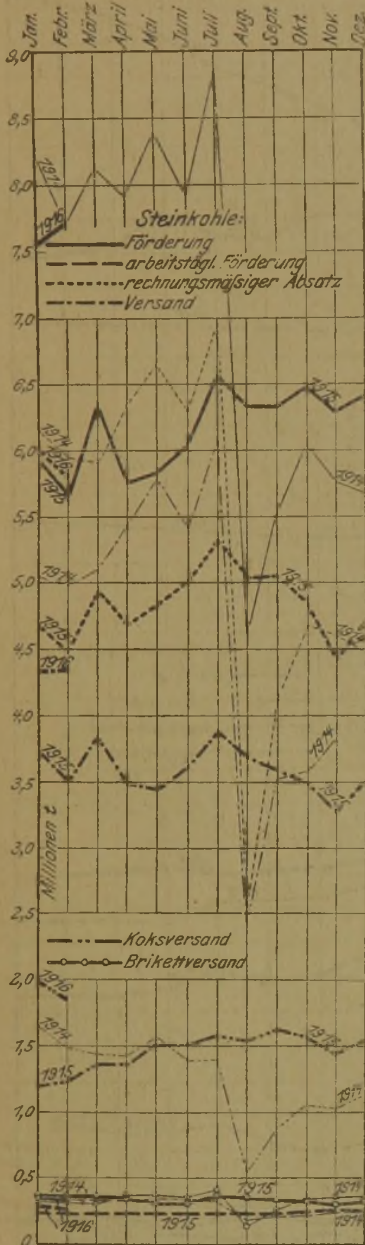
Förderung, Absatz und Versand von Kohle sowie Versand von Koks und Briketts im abgelaufenen Jahre sind in der folgenden Zahlentafel aufgeführt:

	1914	Förderung	arbeitstäbliche Förderung	Versand	rechnungsmäßiger Absatz	in vH der Beteiligung	Koksversand	Brikettversand
August . . .		4,62 (8,67)	177 816 (333 465)	2,43 (5,63)	2,55 (7,03)	33,35 (92,26)	0,554 (1,79)	0,114 (0,390)
September . . .		5,50 (8,56)	211 905 (329 273)	3,52 (5,84)	4,12 (6,89)	54,00 (90,44)	0,871 (1,71)	0,249 (0,386)
Oktober . . .		6,04 (8,66)	223 760 (320 845)	3,94 (5,40)	4,67 (6,66)	58,88 (84,18)	1,04 (1,70)	0,329 (0,395)
November . . .		5,75 (7,80)	239 721 (337 377)	3,83 (5,20)	4,60 (6,04)	65,29 (88,90)	0,55 (0,81)	0,336 (0,321)
Dezember . . .		56,6 (7,96)	233 452 (329 805)	3,62 (5,10)	4,47 (6,18)	62,95 (87,30)	1,11 (1,62)	0,356 (0,350)
1915								
Januar . . .		5,93 (8,23)	233 452 (331 032)	3,72 (5,04)	4,67 (6,15)	65,74 (83,24)	1,19 (1,64)	0,350 (0,344)
Februar . . .		5,66 (7,70)	235 692 (320 803)	3,50 (4,97)	4,48 (5,96)	63,52 (84,54)	1,22 (1,47)	0,342 (0,330)
März . . .		6,37 (8,12)	235 888 (312 411)	3,84 (5,09)	4,95 (5,91)	62,48 (77,47)	1,36 (1,44)	0,365 (0,344)
April . . .		5,75 (7,91)	239 629 (329 690)	3,49 (5,43)	4,68 (6,35)	66,46 (90,09)	1,36 (1,42)	0,330 (0,367)
Mai . . .		5,83 (8,40)	242 790 (336 142)	3,45 (5,79)	4,84 (6,64)	68,60 (90,51)	1,51 (1,46)	0,320 (0,376)
Juni . . .		6,03 (7,91)	247 710 (338 424)	3,61 (5,42)	5,02 (6,28)	70,16 (91,51)	1,51 (1,38)	0,326 (0,347)
Juli . . .		6,56 (8,85)	243 228 (327 974)	3,89 (6,06)	5,33 (6,97)	67,16 (87,92)	1,57 (1,39)	0,356 (0,401)
August . . .		6,33 (4,62)	243 503 (177 816)	3,68 (2,43)	5,03 (2,54)	65,92 (33,35)	1,53 (0,534)	0,340 (0,114)
September . . .		6,33 (5,51)	243 527 (211 905)	3,57 (3,52)	5,05 (4,12)	66,20 (54,00)	1,63 (0,871)	0,336 (0,249)
Oktober . . .		6,47 (6,04)	248 749 (233 760)	3,49 (3,57)	4,84 (4,67)	63,34 (58,88)	1,56 (1,04)	0,320 (0,329)
November . . .		6,28 (5,75)	260 384 (239 721)	3,26 (3,83)	4,41 (4,60)	62,08 (65,29)	1,43 (1,02)	0,288 (0,360)
Dezember . . .		6,43 (5,66)	255 908 (233 452)	3,51 (3,62)	4,73 (4,46)	63,91 (62,95)	1,55 (1,11)	0,296 (0,355)
1916								
Januar . . .		7,55 (5,93)	311 226 (233 452)	4,35 (3,72)	6,00 (4,67)	68,68 (65,74)	1,99 (1,99)	0,353 (0,350)
Februar . . .		7,71 (5,66)	308 502 (320 803)	4,37 (3,50)	5,81 (4,48)	64,35 (63,52)	1,84 (1,22)	0,342 (0,342)

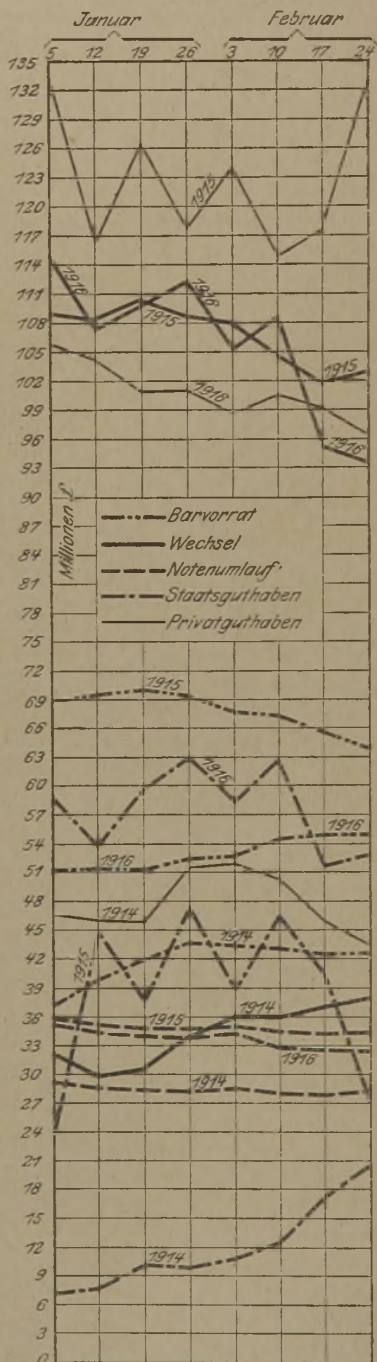


Wie aus der Zahlentafel zu ersehen, hat die Kohlenförderung auch weiterhin zugenommen. Von der Beteiligung sind im Januar 68,68 vH, im Februar 64,35 abgesetzt worden gegen 63,91 vH im Dezember und 62,08 vH im November. Noch lebhafter hat sich der Koksabsatz gestaltet.

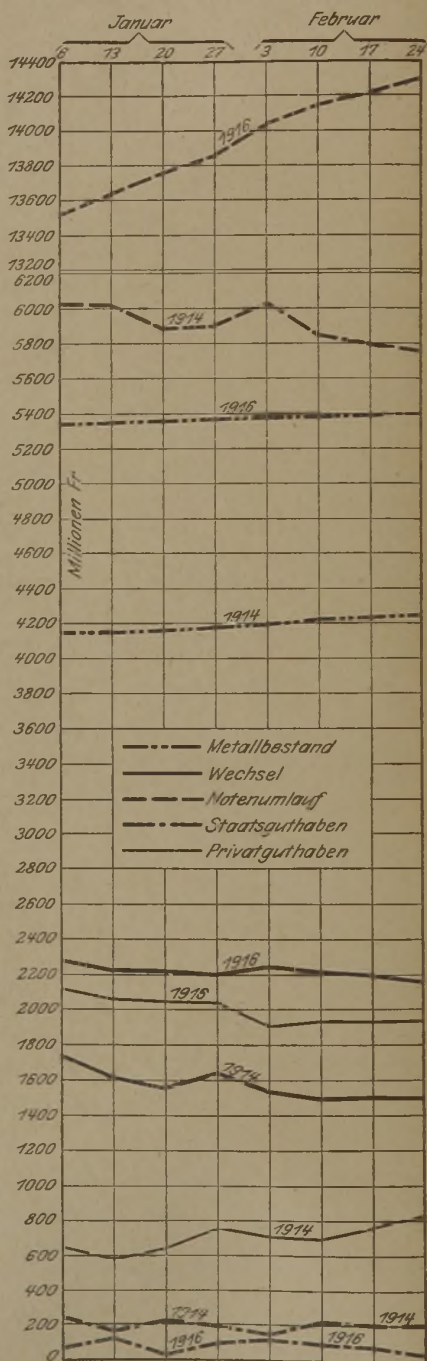
Deutsche Reichsbank.



**Bank von England.**



**Bank von Frankreich.**



## Reichsbank, Bank von England, Bank von Frankreich.

Die Diskontpolitik der großen Zentralnotenbanken ist in den ersten beiden Monaten des Jahres 1916 unverändert geblieben. Es besteht also in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, England und Frankreich ein Diskont von 5 vH, in Italien und Schweden  $5\frac{1}{2}$  vH, in der Schweiz, den Niederlanden und Spanien  $4\frac{1}{2}$  vH und in Rußland 6 vH. Der Privatkont schwankte in Berlin im Januar zwischen  $4\frac{1}{8}$  und  $4\frac{1}{4}$ , im Februar zwischen  $4\frac{1}{8}$  und  $4\frac{1}{4}$  vH. In London bewegte sich der Privatkont im Januar zwischen  $5\frac{1}{8}$  und  $5\frac{1}{4}$  vH, im Februar zwischen  $5\frac{1}{8}$  und  $5\frac{1}{16}$  vH.

Bei der Deutschen Reichsbank zeigt der Metallbestand im Januar und Februar eine weitere langsame Vermehrung und zwar von 2483 (2153 bezw. 1489) Mill. M in der ersten Januarwoche auf 2502 (2303 bezw. 1668) Mill. M in der dritten Februarwoche. Ende des Monats ging der Metallbestand auf 2501 (2314 bezw. 1611) Mill. M zurück. Der Goldzufluß selbst hat dagegen keine Verminderung, sondern eine weitere Vermehrung erfahren. Die Wechselbestände haben sich auch in den letzten beiden Monaten weiter vermehrt. Sie betragen in der ersten Januarwoche 5389 (3802 bezw. 1168) Mill. M, stiegen bis in die dritte Januarwoche auf 5449 (3720 bezw. 810) Mill. M, gingen bis in die erste Februarwoche auf 5240 (3860 bezw. 787) Mill. M zurück und stiegen dann abermals bis Ende des Monats auf 5781 (4095 bezw. 880) Mill. M. Der Notenumlauf zeigte zunächst eine Entlastung. Er fiel von 6613 (4779 bezw. 2303) Mill. M auf 6274 (4484 bezw. 1925) Mill. M, stieg vorübergehend Ende Januar wieder auf 6502 (4659 bezw. 2053) Mill. M an und ging dann bis in die dritte Februarwoche auf 6286 (4635 bezw. 1735) Mill. M zurück, um Ende des Monats erneut auf 6554 (4863 bezw. 1954) Mill. M anzusteigen. Die Golddeckung der Noten stellte sich Ende Januar auf 37,7 vH, Ende Februar auf 37,6 vH, nachdem sie vorübergehend über 39 vH betragen hatte. Die täglich fälligen Verbindlichkeiten stiegen von 1882 (1630 bezw. 804) Mill. M in der ersten Januarwoche auf 2143 (1625 bezw. 860) Mill. M in

der dritten Januarwoche und waren in der ersten Februarwoche auf 1626 (1451 bezw. 769) Mill. M zurückgegangen, um sich dann bis Ende des Monats auf 1987 (1581 bezw. 905) Mill. M zu vermindern.

Bei der Bank von England zeigt der Metallbestand eine zunächst langsame, dann aber dauernde Steigerung und zwar von 51,10 (68,85 bezw. 37,11) Mill. £, Anfang Januar auf 54,98 (63,87 bezw. 42,70) Mill. £ Ende Februar. Die Wechselbestände haben sich dagegen von 114,75 (108,92 bezw. 32,09) Mill. £ Anfang Januar auf 93,34 (102,93 bezw. 37,99) Mill. £ Ende Februar verringert. Auch der Notenumlauf konnte weiter eingeschränkt werden. Er betrug Anfang Januar 35,19 (35,88 bezw. 29,04) Mill. £ und fiel nach einer vorübergehenden Steigerung Anfang Februar am Ende des halben Monats bis auf 32,50 (34,22 bezw. 28,21) Mill. £. Die Staatsguthaben erreichten am 26. Januar mit 62,88 (47,39 bezw. 9,82) Mill. £ ihren höchsten Stand und waren Ende Februar auf 52,62 (26,93 bezw. 20,63) Mill. £ zurückgegangen. Die Privatguthaben haben sich von 105,84 (133,35 bezw. 46,54) Mill. £ Anfang Januar auf 96,39 (132,87 bezw. 43,44) Mill. £ Ende Februar ermäßigt.

Bei der Bank von Frankreich ist der Metallbestand wieder weiter gestiegen. Er stellte sich am Anfang des Jahres auf 5340 (1914: 4142) Mill. Fr, Ende Januar auf 5365 (4174) Mill. Fr, Ende Februar auf 5396 (4244) Mill. Fr. Die Wechselbestände erliefen weiter eine geringfügige Erleichterung, nämlich von 2276 (1734) Mill. Fr Anfang Januar auf 2156 (1502) Mill. Fr Ende Februar. Der Notenumlauf, der sich in den letzten Monaten des verfloffenen Jahres verringert hatte, zeigt eine erneute Steigerung. In der ersten Woche des neuen Jahres waren 13 519 (6017) Mill. Fr Noten vorhanden, Ende Februar 14 295 (5763) Mill. Fr. Die Staatsguthaben zeigten ihren niedrigsten Stand im Januar mit 26 (216) Mill. Fr, gingen vorübergehend Anfang Februar auf 115 (145) Mill. Fr herauf und fielen wieder bis Ende des Monats auf 36 (200) Mill. Fr. Die Privatguthaben verringerten sich dauernd. Einem Höchststande von 2117 (640) Mill. Fr Anfang Januar entspricht ein niedrigster Stand von 1929 (764) Mill. Fr am 17. Februar. Ende des Monats waren die Privatguthaben wieder auf 1942 (830) Mill. Fr gestiegen.

## III. MITTEILUNGEN

### AUS LITERATUR UND PRAXIS; BUCHBESPRECHUNGEN.

#### INDUSTRIE UND BERGBAU.

Über die elektrotechnischen Spezialfabriken, ihre Leistungen im Kriege und ihre Bedeutung für die Deckung des Staatsbedarfs spricht sich Dr. Paul Meyer, Berlin, in Nr. 6 der Wochenschrift „Der Staatsbedarf“ aus.

Im Gegensatz zu den großen Unternehmungen der Elektroindustrie, die alle für die Deckung ihres Bedarfs erforderlichen Gegenstände selbst herstellen und durch ständige Angliederung weiterer Erzeugniszweige den Bereich ihres Herstellungsgebietes immer umfassender gestalten, oder

andern im Umfang kleineren Fabriken, die Erzeugnisse, die nicht innerhalb ihres eigentlichen Herstellungsbereiches liegen, von den Spezialfabriken beziehen, haben sich die letzteren auf einen bestimmt abgegrenzten Teil der elektrotechnischen Fabrikation beschränkt und auf dem von ihnen bearbeiteten Gebiet die Spezialisierung in weitestgehendem Maße durchgeführt. Durch diese bewußte Beschränkung auf ein Sondergebiet werden verschiedene Vorteile erreicht. In erster Linie wird die Zusammendrängung der Erzeugung

auf wenige Stätten und Mittelpunkte mit ihren unvermeidlichen Nachteilen in sozialer Beziehung vermieden, denn die Spezialfabriken können sich an Orten ansiedeln, wo sie die besten Arbeitsbedingungen für sich finden und wo neben passenden Arbeitskräften auch Gelegenheit zu genügendem Absatz gegeben ist. Sie verteilen sich daher auch im Gegensatz zu den Großfirmen, die ihre Arbeitsstätten hauptsächlich in Berlin haben, im ganzen Deutschen Reiche. Weiter können die Spezialfabriken gerade durch ihre Beschränkung die denkbar größte Vollkommenheit in ihren Leistungen erreichen, wobei sie die Verfahren der Massenfabrication nach Möglichkeit auszunutzen bestrebt sind. Die Bedingungen, unter denen die Spezialfabriken im Frieden arbeiten, befähigen sie ferner in besonderem Maße, für die Deckung von Kriegsbedarf einzutreten und sich den Anforderungen, die der Krieg an sie stellt, schnell anzupassen. So wurden sie im gegenwärtigen Kriege nicht nur den erhöhten Bedürfnissen an elektrotechnischem Verbrauchsmaterial, wie z. B. an Fernsprechapparaten, Kommandoapparaten, Meßinstrumenten, Schaltanlagen, Elektromotoren usw. für die Kriegsmarine, für Gewehr-, Geschöß- und Pulverfabriken, für Werften, Werkzeugmaschinenfabriken und Stickstofffabriken ohne weiteres gerecht, sondern sie konnten auch ihre Einrichtungen für die Herstellung von Granaten, Zündern

usw. ohne weiteres ausnutzen und dadurch den Betrieb in befriedigender Weise aufrecht erhalten.

Für die Deckung des Staatsbedarfs in Friedenszeiten hat sich das Vorhandensein und die Tätigkeit der Spezialfabriken in fortgesetzt steigendem Maße nützlich erwiesen, besonders in der Hinsicht, daß bei Ausschreibungen der Kreis der heranzuziehenden Firmen erweitert werden konnte, indem die Vergebung größerer Anlagen nach getrennten Losen möglich wurde. Dieser Umstand gewinnt für die Staatsverwaltung eine um so größere Bedeutung, als der Staat die Erzeugung elektrischen Stromes und dessen Verteilung für große Landesteile selbst in die Hand zu nehmen bemüht ist. Die elektrotechnischen Spezialfabriken geben ihm hierbei eine Handhabe, den Monopolen für Installation und Materiallieferung, die seitens der Großfirmen und der mit ihnen verbundenen Trustgesellschaften geschaffen wurden, wirksam entgegenzutreten. Auch für die großen Unternehmungen der Privatindustrie, die mehr und mehr dazu übergehen, elektrotechnische Bureaus einzurichten, denen sie die ständig notwendige Vergrößerung und Verwaltung ihrer umfangreichen elektrotechnischen Betriebe zuweisen, ist das Bestehen der kleineren Spezialfabriken neben den Unternehmungen der elektrotechnischen Großindustrie von wesentlicher Bedeutung.

## HANDEL UND VERKEHR; GELDWESEN.

**Bilanz-Analyse.** Ein Führer durch veröffentlichte Bilanzen. Von Dr. Paul Gerstner. Zweite, neu bearbeitete Auflage. Berlin 1915, Haude & Spener'sche Buchhandlung, 312 S. Preis 10 M.

In der so umfangreichen Bilanzliteratur, über die wir heute verfügen, lassen sich leicht drei Abteilungen unterscheiden.

Zu der ersten rechne ich die bilanztechnischen Werke, die die Technik der Entstehung der Bilanz aus einem gegebenen Rechnungssystem — meist demjenigen der doppelten Buchführung —, den sogenannten Abschluß behandeln. Diese Gruppe ist eng mit der Buchhaltungsliteratur verbunden.

Eine zweite Abteilung umfaßt die juristischen Abhandlungen über die vielen ebenso interessanten wie verwickelten und für die Praxis bedeutsamen Rechtsfragen, die mit der Aufstellung der Bilanz und den gesetzlichen Bestimmungen über die Bilanzen zusammenhängen. Dieses Bilanzrecht hat in der Gegenwart eine besonders umfangreiche Literatur gezeitigt.

Endlich gibt es noch eine dritte nicht sehr reichhaltige Bilanzliteratur, die an die Bilanzveröffentlichung anknüpfend den Sinn und die Bedeutung der einzelnen Bilanzposten und deren Beziehungen zu einander im Hinblick auf Lage und Entwicklung des Unter-

nehmens zu ergründen versucht: Analyse und Kritik des privatwirtschaftlichen Bilanzinhalts ist ihr Thema.

Zu dieser letzteren Gruppe, und zwar als eines der wichtigsten Werke dieser Art, gehört Gerstners „Bilanz-Analyse“, die vor drei Jahren in erster Auflage erschien und damals als ein interessanter neuartiger Versuch, dem allerdings noch Mängel in den Einzelheiten der Bearbeitung anhafteten, bezeichnet werden konnte.

Der Verfasser hat in der vorliegenden zweiten Auflage mit Recht den ersten Teil des Buches (Bilanzbegriff, Veröffentlichung, Bedeutung und Bewertung der einzelnen Aktiva und Passiva), der sich auf stark ausgetretenen Pfaden bewegte, gekürzt und dafür den zweiten, charakteristischen Teil (analytische Betrachtungen auf Grund der veröffentlichten Rechnungslegungen der Aktienvereine) erweitert.

Zum ersten Teil möchte ich u. a. bemerken, daß, wie ich schon in meiner Kritik der ersten Auflage dieses Buches ausführte (in den „Handels-Hochschul-Nachrichten“, Beilage zur Deutschen Wirtschafts-Zeitung IX. Jahrg. S. 154), das auf S. 54 erwähnte englische Bilanzschema aus der Companies Act beseitigt worden ist. Auch sind m. E. die Halbfabrikate (vergl. S. 74) nicht

als Betriebs-, sondern als Veräußerungsgegenstände aufzufassen.

Im zweiten Teil behandelt Gerstner das Verhältnis der Aktiva zu den Passiva, wobei er auf S. 174 ausführt: „Passiva sind nötig, denn ohne Passiva keine Aktiva. Sie sind eher vorhanden als die Aktiva. Aus ihnen resultieren die Aktiva erst und bilden dann ihre Deckung.“ Diese Charakteristik des Verhältnisses ist m. E. unzutreffend. Vielmehr sind Aktiva und Passiva zwei verschiedene Erscheinungsformen derselben Sache, nämlich des Kapitals der Unternehmung, und man kann ebensowenig behaupten, daß die Passiva das primäre und die Aktiva das sekundäre sind, wie umgekehrt.

Interessant ist die Analyse des Vermögens im Zusammenhang mit den Beispielen, die der Verfasser bringt, während die Analyse der Gewinn- und Verlust-Rechnung zu wenig eingehend behandelt ist. Den Schluß des Buches bildet die Frage der Rentabilität.

Das Buch ist ein anerkennenswerter Beitrag, der dem Leser, der sich über den privatwirtschaftlichen Sinn des Bilanzinhalts unterrichten will, gute Dienste leisten wird.

Univ.-Prof. Dr. A. l b. C a l m e s,  
Frankfurt a. M.

## WELTWIRTSCHAFT.

### Deutschland, England, Amerika.

Angesichts des jetzigen wirtschaftlichen Krieges, in dem England die Vernichtung der deutschen Volkswirtschaft anstrebt, dürfte es von allgemeinem Interesse sein, einmal die Entwicklung der drei Länder Deutschland, England und Amerika zu betrachten und zu vergleichen, wo die Gestaltung günstiger gewesen ist und wo der Aufstieg sich schneller vollzogen hat. Für eine solche Zusammenstellung bietet ein sehr brauchbares Material eine kürzlich herausgegebene Statistik des Londoner Board of Trade, die einen Zeitraum von 20 Jahren umfaßt. Das Londoner Bureau hat sowohl die landwirtschaftliche, als auch die industrielle Entwicklung und schließlich die Ausbreitung des Außenhandels und des Verkehrswesens ins Auge gefaßt.

Dabei zeigen sich für Deutschland Ergebnisse, mit denen wir außerordentlich zufrieden sein können. In keiner einzigen Spalte finden wir bei Deutschland einen Rückgang, überall nur Steigerungen, die teilweise ganz ungeheuer gewesen sind, wenn sie auch naturgemäß hinter den amerikanischen Zahlen zurückbleiben. Bei keiner einzigen Ziffer finden wir, daß die Schnelligkeit der Entwicklung in England größer war als in Deutschland. Im Gegenteil, das Zeitmaß der Steigerung ist bei uns überall wesentlich flinker als im Inselreiche, wenn auch die absoluten Zahlen vielfach noch kleiner sind.

Bemerkenswert sind die Zahlen über die landwirtschaftlichen Verhältnisse in den drei Ländern. Die gesamte Anbaufläche hat sich in England im Laufe von 20 Jahren von

13,98 Mill. Acres (5,59 Mill. ha) auf 12,79 Mill. Acres (5,11 Mill. ha), d. i. um 9 vH verringert. Im Gegensatz dazu hat sich in Deutschland das Areal von 42,17 (16,86 Mill. ha) auf 45,41 Mill. Acres (18,16 Mill. ha), also um 8 vH erhöht. Diese Zahlen bleiben naturgemäß erheblich hinter den amerikanischen zurück, wo infolge der Inangriffnahme von Neuland die landwirtschaftliche Fläche von 165,46 auf 243,37 Mill. Acres, d. h. von 66,18 Mill. ha auf 97,34 Mill. ha gewachsen ist. Hier ist also eine Vermehrung um 47 vH eingetreten. Stellt man die einzelnen Getreidearten einander gegenüber, so ergibt sich, daß die Weizen-Ernte in der angegebenen Zeit in England um 6 vH zurückgegangen, in Deutschland um 38 vH gestiegen ist. Diese Zahl stellt der Leistungsfähigkeit der deutschen Landwirtschaft ein glänzendes Zeugnis aus, denn sie ist nur zu einem geringen Teil auf die Ausdehnung der Anbaufläche zurückzuführen, der größte Teil hängt vielmehr mit der Steigerung des Bodenertrages dank der verbesserten Arbeitsmethoden zusammen. Anders war die Entwicklung in den Vereinigten Staaten von Amerika. Dort ist die Anbaufläche um 47 vH, der Ertrag aber nur um 37 vH gestiegen. Der Durchschnittsertrag hat sich also in Amerika verringert. Ja, die Steigerung ist sogar kleiner als in Deutschland. Die absoluten Zahlen sind indes in Amerika ganz wesentlich höher als in Deutschland. England erzeugt 7,59 Mill. Quarters (1,65 Mill. t) Weizen, Deutschland 20,02 Mill. (4,35 Mill. t) und Amerika 85,74 Mill. (18,66 Mill. t).

Der Ertrag an Gerste ist in England um 24 vH zurückgegangen, in Deutschland dagegen um 44 vH und in Amerika um 182 vH gestiegen. Bei Hafer ist die Entwicklung für Deutschland noch günstiger. Einem Rückgang von 2 vH in England steht in Deutschland eine Steigerung um 80 vH gegenüber. In Amerika ist eine Vermehrung um 154 vH eingetreten. Am besten steht Deutschland in bezug auf die Roggen-Erzeugung da. Während England fast gar keinen Roggen hervorbringt, ist in Deutschland die Roggenernte von 37,37 Mill. Quarters (8,13 Mill. t) auf 60,28 Mill. Quarters (13,19 Mill. t), also um 61

vH gestiegen. Das ist sowohl absolut als auch relativ mehr als in Amerika, denn dort stieg die Roggenerzeugung nur von 3,58 (0,7 Mill. t) auf 4,18 Mill. Quarters (0,9 Mill. t), d. h. um 17 vH. Sehr glänzend ist auch das Verhältnis bei den Kartoffeln. Die englische Kartoffelernte hat sich nur um 2 vH vermehrt, nämlich von 5,63 auf 5,72 Mill. t, die deutsche dagegen von 27,53 auf 49,40 Mill. t, d. h. um 79 vH. In Amerika ist zwar der Grad der Steigerung beträchtlich höher als bei uns, die absolute Zahl aber niedriger. Amerika erhöhte seine Erzeugung von 4 auf 10,92 Mill. t, erzeugt also nur den fünften Teil der deutschen Kartoffelmenge. Der Prozentsatz der Steigerung beträgt aber 160 vH.

Mehr in die Augen fallend als die Gestaltung der landwirtschaftlichen Erzeugung sind die Ziffern des Montan-gewerbes. In England betrug die Roheisenerzeugung im Jahre 1893 6,97 Mill. t, im Jahre 1913 10,47 Mill. t. Sie ist also um 50 vH gewachsen. Deutschland, das im Jahre 1893 um 2 Mill. t in der Roheisenerzeugung zurückstand, hat England jetzt um 80 vH überflügelt; denn in Deutschland ist die Ziffer der Eisenerzeugung von 4,90 auf 18,98 Mill. t, d. h. um 287 vH gestiegen. Die Vereinigten Staaten können naturgemäß mit ganz andern Zahlen aufwarten. Hier betrug die Steigerung 337 vH, die Erzeugung im Jahre 1913 31,16 Mill. t.

Noch größer ist das Anwachsen der Stahlerzeugung in Deutschland. England fabrizierte im Jahre 1893 2,92 Mill. t; im Jahre 1913 betrug die Erzeugung 6,90 Mill. t, d. h. 136 vH mehr. Deutschland hat dagegen in der gleichen Zeit seine Stahlerzeugung sechsfacht, nämlich von 3 auf 18,65 Mill. t. Deutschland erzeugt also jetzt 3 mal soviel Stahl wie England, aber immer noch weniger als Amerika, das in der gleichen Zeit ein Anwachsen von 4,07 auf 32,76 Mill. t, d. h. um 715 vH zu verzeichnen hat.

Bei der Kohlegewinnung steht Deutschland allerdings sowohl hinter England, als auch hinter Amerika zurück. In England wurden 1893 164,32 Mill. t, 1913 287,11 Mill. t Kohlen gewonnen, d. h. 75 vH mehr. In Deutschland betragen die Zah-

len 72,66 und 188,43 Mill. t. Die Gewinnung hat sich also bei uns doppelt so schnell vermehrt wie in England, wenn sie auch zahlenmäßig hinter England zurückbleibt. In den Vereinigten Staaten von Amerika ist eine Steigerung um 210 vH, nämlich von 162,81 auf 504,46 Mill. t eingetreten. Amerika fördert demnach fast doppelt soviel Kohlen wie England.

Betrachtet man den Verbrauch der wichtigsten Rohstoffe in der Montanindustrie, nämlich Eisen und Kohle, so zeigt sich, daß Deutschland hierbei im Vergleich zu England sehr gut abscheidet. Diese Verbrauchsberechnung beruht auf der Erzeugung zuzüglich der Einfuhr und abzüglich der Ausfuhr. Der Verbrauch von Eisen in England stieg von 6,17 auf 9,57 Mill. t, d. h. um 55 vH. In Deutschland beträgt er jetzt doppelt soviel wie in England. Er wuchs von 5,01 auf 18,33 Mill. t, d. h. um 264 vH. In Amerika betragen die Zahlen: für 1893 7,15 Mill. t, für 1913 31,03 Mill. t, der Grad der Erhöhung ist also 334 vH.

Beim Kohlenverbrauch weist England eine Zunahme um 56 vH, nämlich von 134,99 Mill. t auf 210,13 Mill. t auf; Deutschland dagegen von 65,27 auf 153,55 Mill. t, das sind 135 vH. In Amerika ist der Kohlenverbrauch mehr als doppelt so groß wie in England. Er erhöhte sich von 161,13 auf 482,42 Mill. t, d. h. um 199 vH.

In den Einfuhrzahlen steht Deutschland bezüglich der Steigerung an der Spitze der drei Staaten. In England betrug der Wert der Einfuhr 1893 345,80 Mill. £, 1913 659,37 Mill. £, das sind 91 vH mehr. In Deutschland ist ein Anwachsen um 170 vH, nämlich von 194,79 auf 525,85 Mill. £ festzustellen. Viel geringer sind, was ja auch ganz natürlich ist, die Zahlen in Amerika. Die Einfuhr stieg von 177,03 auf 369,91 Mill. £, d. h. also um 109 vH. Zergliedert man die Einfuhr in Rohmaterialien und Fabrikate, so ergibt sich, daß in England die Einfuhr an Rohmaterialien um 117 vH, in Deutschland um 190 vH und in Amerika um 198 vH gestiegen ist, während die Einfuhr an Fertigfabrikaten in England um 116 vH, in

Deutschland um 180 vH und in Amerika um 110 vH angewachsen ist.

Am schnellsten hat sich die Ausfuhr in Deutschland entwickelt. England steigerte die Ausfuhr von 218,26 Mill. £ auf 525,46 Mill. £, Deutschland von 152 Mill. £ auf 495,63 Mill. £. Die Zunahme betrug in England 141 vH, in Deutschland aber 246 vH. Diese Zahl zeigt, daß vor dem Kriege die deutsche Ausfuhr an die englische Ziffer sehr nahe herangekommen war. Weniger schnell als in Deutschland ist die Ausfuhr in der Zeit von 1893 bis 1913 in den Vereinigten Staaten gestiegen, nämlich von 173,13 auf 505,93 Mill. £, d. h. nur um 192 vH. Zergliedert man die Ausfuhr in Rohmaterial und Fabrikate, so ergibt sich, daß in beiden Erzeugnissen Deutschland seine Ausfuhr mehr steigern konnte als England, zum Teil eine Folge der in den letzten Jahren angewachsenen Getreideausfuhr. Aber die Ausfuhr von Fertigfabrikaten ist in Deutschland doppelt so schnell gestiegen wie in England. Die Ausfuhr von Rohmaterial wuchs nämlich in der angegebenen Zeit in England um 238 vH, in Deutschland um 243 vH, in Amerika um 196 vH. Die absoluten Zahlen sind:

	Mill. £	
	1893	1913
England . . . . .	20,65	69,89
Deutschland . . . . .	32,84	112,74
Amerika . . . . .	51,51	152,28

Viel wichtiger als die Ausfuhr an Rohmaterialien ist diejenige an Fabrikaten. Hier hat Deutschland absolut die Amerikaner überflügelt, wenn auch relativ der Grad der Steigerung in Amerika höher war. Der Prozentsatz der Zunahme der Ausfuhr von Fabrikaten betrug in England 121 vH, in Deutschland 239 vH und in den Vereinigten Staaten von Amerika 563 vH. Die absoluten Zahlen sind:

	Mill. £	
	1893	1913
England . . . . .	185,93	411,57
Deutschland . . . . .	98,23	332,83
Amerika . . . . .	37,29	247,20

Ein sehr lehrreiches Bild gibt auch der Eisenbahngüterverkehr in den drei Staaten. Er wuchs in England in der angegebenen Zeit von 42,86 Mill. £ auf 64,04 Mill. £, d. h. um 49 vH, in der gleichen Zeit stei-

gerte er sich in Deutschland von 44,91 auf 108,41 Mill. £, d. h. um 141 vH. In Amerika war ein Anwachsen von 166,52 auf 409,42 Mill. £, d. h. um 146 vH festzustellen. Vergleicht man die Eisenbahneinnahmen für 1 km, so ergibt sich in Deutschland eine Steigerung um 73 vH, in England um 30 vH, in Amerika um 62 vH.

Schließlich sei aus der Statistik noch die Bevölkerungsbewegung hervorgehoben.

In England wohnten 1893 38,49 Millionen Einwohner, 1913 46,03 Millionen. Die Zunahme betrug also 20 vH. In der gleichen Zeit stieg die Einwohnerzahl in Deutschland von 50,75 auf 66,83 Millionen Einwohner, also um 32 vH. In Amerika sind die Zahlen absolut und relativ höher als bei uns. Es ist ein Anwachsen von 66,34 auf 97,02 Millionen Einwohner, d. h. um 46 vH festzustellen. Dabei ist aber zu bemerken, daß die Vermehrung in Deutschland und England fast ausschließlich auf Geburtenüberschuß zurückzuführen ist, in Amerika dagegen auch auf die Einwanderung aus andern Ländern.

Otto Jöhlinger.

#### Französische Kapitalanlagen in der Türkei.

Frankreich war bis zum Kriege der stärkste Geldverleiher Europas und Paris der größte internationale Kapitalmarkt der Welt. Während die übrigen Länder, wie beispielsweise England und Holland, ihre Kapitalien meist nach überseeischen Ländern leiteten und Deutschland vorwiegend auf dem amerikanischen Marke Anlage suchte, legte Frankreich seine Kapitalien zum größten Teil in Europa an. Wie stark das Verhältnis der Auslandsanlage zu der Anlage in inländischen Werten in Frankreich war, beweist der Umstand, daß beispielsweise von 24 Milliarden Werten, die in den letzten 20 Jahren von den französischen Banken ausgegeben wurden, 15 Milliarden auf ausländische Anlagewerte entfielen, während Deutschland von 42 Milliarden Werten, die es in den letzten 25 Jahren ausgab, nur 10 Milliarden im Ausland anlegte. Die Auslandsanlage Frankreichs in europäischen Werten nahm eine von Jahr zu Jahr steigende Richtung an. In dem letzten

Jahrzehnt legte Frankreich nur 9633 Mill. Fr in inländischen Staats- und Städtelanleihen sowie gewerblichen Unternehmungen an, während es zu demselben Zweck und im selben Zeitraum 25 090 Mill. Fr an das Ausland abgab. Daß dabei volks- und weltwirtschaftliche Motive geltend waren, ist zweifellos, doch spielten die politischen Gesichtspunkte eine mindestens ebenso wichtige Rolle. Ein schlagendes Beispiel hierfür ist Rußland, dessen geldliche Abhängigkeit von Frankreich mehr oder weniger auch eine politische bedingt. Uebrigens ist es eine allgemeine Erfahrungstatsache sowohl im Privat- wie auch im Staatenleben, daß der Geldnehmer nicht nur in eine gewisse materielle, sondern auch mehr oder minder in eine moralische Abhängigkeit vom Geldgeber gerät. Es ist daher besonders interessant für uns, festzustellen, welche finanziellen Interessen Frankreich in der Türkei hatte, bei der die französische Geldpolitik nicht verfiel, die sich vielmehr einige Monate nach Beginn des Weltkrieges auf die Seite der Mittelmächte stellte.

Im Jahre 1910 betrug der Anteil Frankreichs an den in der Türkei angelegten europäischen Kapitalien 2500 Mill. Fr, während Deutschlands Kapitalanlage 900 Mill. Fr und diejenige Englands 750 Mill. Fr betrug. Die geldlichen Interessen Frankreichs in der Türkei übertreffen also die Deutschlands und Englands zusammen um fast das Doppelte. Die Summe von 2500 Mill. Fr ist einesteils in Staatsanleihen angelegt, andernteils in verschiedenen Privatunternehmungen, von denen einzelne ausschließlich mit französischem Kapital arbeiten. Nach der Cote de la Bourse de Paris hat Frankreich 55 vH der ottomanischen Schuld gedeckt, während Deutschland 30 vH und England nur 5 vH der ottomanischen Staatsanleihe in Händen hat.

Nach dem Anlageobjekt gliedert sich die französische Kapitalanlage in der Türkei in 1500 Mill. Fr Staatspapiere, 375 Mill. Fr Eisenbahnen, 87,5 Mill. Fr Banken- und Kreditinstitute, 100 Mill. Fr Grundeigentum, 62,5 Mill. Fr Gruben und industrielle Anlagen, 56,25 Mill. Fr Geschäftshäuser, 50 Mill. Fr Seeunternehmungen. Namentlich ist Frankreich finanziell stark an der



Kaiserlich Ottomanischen Bank und an der Saloniker Bank beteiligt; es liefert etwa  $\frac{1}{2}$  des fremden Kapitals in den Kreditunternehmungen der Türkei. Von Eisenbahnunternehmungen ist es hauptsächlich beteiligt an der Linie Damaskus-Hamah und deren Verlängerung (122 Mill. Fr), an der Linie Salonik-Konstantinopel (160 Mill. Fr), an der Linie Smyrna-Cassaba (126 Mill. Fr) und an der Linie Salonik-Monastir (60 Mill. Fr).

Außerdem ist Frankreich an der türkischen Tabakregie mit 10 Mill. Fr

und an Hafen-, Gas-, Wasser- und Grubenanlagen in Beyruth und Konstantinopel mit mehr als 30 Mill. Fr interessiert.

Es ist hier nicht möglich, die einzelnen Unternehmungen namhaft zu machen, die mit französischem Kapital arbeiten. Die Höhe der angeführten Zahlen ergibt aber, sogar bei Ausschaltung der Saloniker Zone, ein Bild von den gewaltigen Interessen, die Frankreich vor Ausbruch des Krieges in der Türkei hatte.

Dr. Ungeheuer, Luxemburg.

## WIRTSCHAFT, RECHT UND TECHNIK; KULTURELLES.

### Ist ein Warenaufzug ein Bauwerk?

Unter Hinweis auf meine Arbeit „Was ist ein Bauwerk“ in dieser Monatschrift Jahrg. 1911, Seite 398 möchte ich auf eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 29. April 1913 VII 12 aufmerksam machen, welche sich in der Frage beschäftigte, ob ein Warenaufzug ein Bauwerk sei.

Bei Einklagung des Restguthabens für die einem Architekten gelieferten Arbeiten, zu denen auch zwei Warenaufzüge in einem von dem Architekten gebauten Hause gehören, erhebt dieser Widerklage und verlangt, daß die Aufzüge zurückgenommen und die darauf gezahlten Beträge zurückgezahlt werden. Der klägerische Lieferant erhebt hiergegen den Einspruch der Verjährung auf Grund des § 638 des B. G. B. und behauptet — meines Erachtens mit Recht —, daß die Aufzüge nicht als Bauwerk gelten können, wofür die Verjährung allerdings erst nach 5 Jahren erfolgt. Die Vorinstanzen haben die Widerklage des Architekten abgewiesen, das Reichsgericht jedoch hat über die Sache eine abweichende Auffassung, welche der Urteilsbegründung wie folgt entnommen ist. Es sagt u. a.:

„Unzureichend ist die vom Berufungsgericht für die Bestimmung der Verjährungsfrist gegebene Begründung. Diese Frist beträgt nach § 638 bei Bauwerken fünf Jahre, bei Arbeiten an einem Grundstück ein Jahr, in andern Fällen sechs Monate. Das Berufungsgericht nimmt an, die Leistung des Klägers habe nicht, wie vom Beklagten verlangt worden war, als ein Bauwerk, sondern als Arbeit

an einem Grundstück zu gelten, weshalb nicht die im Zeitpunkte der Erhebung der Widerklage allerdings noch nicht verstrichene fünfjährige, sondern die damals abgelaufene Einjährige Verjährungsfrist anzuwenden sei. Freilich würde daraus, daß die Aufzüge etwa nach ihrer Einfügung in das Lagerhaus als dessen wesentliche Bestandteile anzusehen wären, nicht mit dem Landgericht ohne weiteres gefolgert werden können, daß der Kläger ein Bauwerk im Sinne des § 638 geleistet habe. Das Verhältnis des wesentlichen Bestandteils kann vorliegen, wiewohl der Unternehmer mit der neben der Herstellung der Aufzüge, als an sich beweglicher Sachen, übernommenen Einfügung in das Gebäude nichts als gewöhnliche Zusammenstellungs- und Anbringungsarbeit geleistet hat. Andererseits aber erfordert der Begriff des Bauwerks im Sinne des § 638 keineswegs, daß, wenn es sich um ein Gebäude handelt, ein einziger Unternehmer das Gebäude als Ganzes hergestellt hat. Als Bauwerk sind auch die Einzelleistungen der verschiedenen Teile oder Gliedern herstellenden Unternehmer anzusehen, wenn, wie es nicht selten geschieht, die Bauverdingung nicht im Ganzen, sondern in dieser Weise gesondert ertolgt ist. Bauwerk leistet in solchen Fällen jeder Unternehmer, ohne dessen Leistung das Gebäude als solches nicht fertiggestellt ist. Sind für die Errichtung eines Lagerhauses, wie es hier anscheinend der Fall war, von vornherein Warenaufzüge vorgesehen, so wird

es, wenn der mit deren Herstellung betraute Unternehmer auch ihre Einfügung übernommen hat, ganz von der Art dieser Einfügung abhängen, ob man anzunehmen hat, daß er an seinem Teile das Gebäude als solches mit fertigstellt, oder daß er die Aufzüge nur in die erforderliche Verbindung mit dem an sich fertiggestellten Gebäude bringt. Im letzteren Falle leistet er eine Montearbeit, im ersteren ein Bauwerk. Zu der hier nach erforderlichen Beurteilung reichen die Feststellungen des Berufungsgerichts nicht aus. Insbesondere bleibt unklar, in welcher Weise die Führungsschienen, worin die Aufzüge auf- und niedergehen, vom Kläger angebracht, ob sie etwa nur an vorhandenes und dazu bereits entsprechend vorbereitetes Mauerwerk angeschraubt oder ob sie vom Kläger eingemauert worden sind.“

Danach will als das Reichsgericht es von der Art der Einfügung der Warenaufzüge abhängig machen, ob es sich um ein Bauwerk handelt oder nicht. Es kommt ihm darauf an, zu wissen,

ob die Führungsschienen bei dem Lieferanten des Warenaufzuges an vorhandenem Mauerwerk angebracht, ob sie etwa nur an vorhandenes oder dafür bereits vorbereitetes Mauerwerk angeschraubt, oder ob sie vom Lieferanten eingemauert worden sind. Im letzteren Falle scheint die Ansicht des Reichsgerichts die zu sein, daß der Lieferant Bauwerk geleistet hat. Zweifellos gehören die Führungsschienen, wie sie auch befestigt sind, zum Bauwerk, der Aufzug selbst aber nicht, wie ich das auch in meiner oben erwähnten Arbeit vom technischen Standpunkt dargestellt habe. Der Bahnkörper mit den Gleisen, gleichviel, wie sie befestigt sind, ist der Weg und unterscheidet sich deshalb scharf von den Fahrzeugen, wozu auch der Warenaufzug gehört, um so mehr, als er lediglich zur Förderung von Lasten dient. Technisch vollkommen untergeordnet bleibt die Befestigungsweise der Führungsschienen. Letztere gehören zum Bauwerk, der Förderkorb mit Gegengewichten jedoch nicht. Karl Bernhard.

## IV. NEUE LITERATUR

### DER WIRTSCHAFTLICHEN UND SOZIALEN GRENZGEBIETE DER TECHNIK<sup>1)</sup>.

#### Wirtschaftswissenschaft und -politik.

**Altmann-Gottheimer**, Elisabeth: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Frauenarbeit. Recht u. Wirtsch. 16 H. 1.

**Gemünd**, W.: Welche Umstände verteuern das städtische Bauland? Z. Sozialw. 16 H. 1 u. 3.

**Heinemann**: Wirtschaftliche Kriegsmaßnahmen im Lichte der Regierungsdokumente. D. Jur.-Ztg. 16 H. 1 und 2.

**Jäger**, Georg: Das Wesen des englischen Staates und seine Machtorganisation. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.

**Lamp**, Karl: Zollpolitik und Zollrechtstechnik. Z. Staatsw. 15 H. 4.

**Lederer**, Emil: Der Wirtschaftsprozess im Kriege. Z. Volkswirtsch. 15 H. 4 bis 6.

**Liefmann**, Robert: Ueber Objekt, Wesen und Aufgabe der Wirtschaftswissenschaft. II. Teil. JB. Nat.-Oe. 16 H. 1 u. 2.

—, Ueber die Unterscheidung von Wirtschaft und Technik. Z. Sozialw. 15 H. 5.

**Lindemann**, H.: Ueber Begriff und Bedeutung der Kommunalwissenschaft. Kommunal-Praxis 15 H. 51 u. 52.

**Linnenkohl**, Wilh. Th.: Kontinuität und Periodizität der Wirtschaftsvorgänge. Z. Sozialw. 15 H. 10.

**Lucken**, Emil: Vorstadtprobleme. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.

**Marchioni**, K.: Zur Technik in der Landwirtschaft. N. Zeit 15 H. 13.

<sup>1)</sup> Ein Verzeichnis der für diese Übersicht regelmäßig bearbeiteten Zeitschriften ist dem Januarheft beigelegt.

- Mayer, Adolf: Zur Geschichte und Theorie des Moratoriums; ein Beitrag zur Kriegswirtschaftslehre. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.
- Most, Otto: Gemeindebetriebe. JB. Ges. Verw. 16 H. 1.
- Pens, Heinrich: Die organisierte Verbindung zwischen Produktion und Konsum in der Lebensmittelversorgung. Soz. Monatsh. 15 H. 26.
- Plenge, Johann: Eine Kriegsvorlesung über die Volkswirtschaft. Berlin 1915, Jul. Springer. M 0,80.
- Rudloff, Hans L.: Der Bodenwert in Frankreich. JB. Ges. Verw. 16 H. 1.
- Schippel, Max: Uebertriebene Meistbegünstigungsorgen. Soz. Monatsh. 16 H. 1.
- Schneider, O.: Die Methodik der theoretischen Handelspolitik. JB. Ges. Verw. 16 H. 1.
- Schultze, Ernst: Nachtrag zu »Kraftaufspeicherung und Kraftanwendung«. Z. Staatsw. 15 H. 4.
- Skalweit, August: Getreidezölle und Bodenpreise. JB. Ges. Verw. 16 H. 1.
- Sombart, Werner: Die Entstehung der kapitalistischen Unternehmung. Arch. Sozialw. Nov. 15.
- Wirz, W.: Privatwirtschaftslehre und Volkswirtschaftstheorie. Z. Sozialw. 15 H. 6.
- , Der Preis als Grundlage der Verteilungslehre. Z. Sozialw. 15 H. 4.
- Wygodzinski: Vorratswirtschaft. Recht u. Wirtsch. 16 H. 1.
- Zahn, Friedrich: Die amtliche Statistik und der Krieg. JB. Nat.-Oe. Jan. 16.
- 
- Handel und Verkehr;  
Geldwesen; Weltwirtschaft.**
- 
- Ardt, Paul: Die Kapitalkraft Frankreichs. Weltw. Arch. 16 H. 1.
- Cunow, Heinrich: Vom Wirtschaftsmarkt. N. Zeit 16 Nr. 22.
- Dix, Arthur: Vom bulgarischen Wirtschaftsleben und seinen Aussichten. JB. Nat.-Oe. Jan. 16.
- Eggenschwyler, Walter: Statistisches zum Problem: Krieg, Produktionsfortschritt und Preisbewegung. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.
- E. S.: Das Petroleum in den Vereinigten Staaten. Z. Sozialw. 15 H. 10.
- , Die Baumwolle im englischen Wirtschaftsleben. Z. Sozialw. 15 H. 8 u. 9.
- Friedmann, Max: Die deutsch-österreichische Wirtschaftsgemeinschaft. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.
- Graf, Engelbert: Der Donauweg. N. Zeit 16 Nr. 20.
- Gundlach: Einwirkung der Höchstpreise auf die bestehenden Lieferungsverträge. D. Jur.-Ztg. Febr. 16.
- Harms, Bernhard: Deutschlands Anteil an Welthandel und Weltschiffahrt. Union Deutsche Verlagsgesellschaft Stuttgart 1916. 215 S. M 2,80.
- Hausenstein, Wilh.: Die Kontingentierung der Weltpolitik. Soz. Monatsh. 15 H. 26.
- Herbst: Zur Frage einer Zollunion der Zentralmächte. Z. Sozialw. 15 H. 5.
- Heyn, O.: Scheck und Banknote. Z. Sozialw. 15 H. 11.
- , Der Goldschatz der Reichsbank und seine Bedeutung im Kriege und nach dem Kriege. Z. Sozialw. 16 H. 1.
- Honig, N.: Schifffahrt und Schifffahrtspolitik der Türkei. Weltw. Arch. 16 H. 1.
- Jacobs, Paul: Zuckerindustrie und Zuckerhandel im Kriegsjahre 1914/15. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.
- Kasdorf, Otto: Der Wirtschaftskampf um Südamerika. Dietrich Reimer, Berlin 1916. 82 S. M 2,—.
- Kaßner, Karl: Bulgariens Donau-Verkehrswege. Weltwirtsch. 16 H. 11.
- Kautsky, K.: Mitteleuropa. N. Zeit 15 H. 14, 16 H. 15.
- Kellenberger, Eduard: Zur Theorie von Freihandel und Schutzzoll. Weltw. Arch. 16 H. 1.
- Kerner, Fritz: Zur Analyse von Handelsstatistiken. Weltw. Arch. 16 H. 1.
- Kirchhoff, Hermann: Der Bismarcksche Reichseisenbahngedanke. Cottasche Buchhandlung Nachf., Stuttgart u. Berlin 1916. 39 S. M 0,50.
- Kurth, Josef: Zur Frage eines Elektrizitätsmonopols. Z. Sozialw. 16 H. 4.
- Kreuzkam, J.: Die südwestdeutsche luxemburgische Montanindustrie und der Krieg. Z. Sozialw. 15 H. 8/9.
- , Die französischen Eisenbahngesellschaften und der Krieg. Z. Sozialw. 15 H. 8/9.
- , Französische Ausfuhrbestrebungen, insbesondere nach Südamerika. Z. Sozialw. 15 H. 10.
- , Die Wirtschaftsverhältnisse Finnlands. Z. Sozialw. 15 H. 7.
- Oberlach, J.: Buchhaltungsmaschinen. Z. Schmalenbach Febr. 16.
- Neumann, J.: Richtlinien der künftigen mitteleuropäischen Wasserstraßenpolitik. Weltwirtsch. 16 H. 11.
- Passow, R.: Der Anteil der großen industriellen Unternehmungen am ge-

- werblichen Leben der Gegenwart in Deutschland, England und den Vereinigten Staaten. Z. Sozialw. 15 H. 8/9.
- v. **Philippovich**, Eugen: Deutschland und der Weltkrieg. Z. Volkswirtschaft. 15 H. 4 bis 6.
- Quesel**, Ludwig: Das nationale Interesse an der Kolonialpolitik. Soz. Monatsh. 16 H. 1.
- Schädel**, Bernh.: Unsere kulturellen Beziehungen zu Südamerika vor und nach dem Kriege. Int. Mtschr. 15 H. 3.
- Schippel**, Max: Zwei Absagen an den Freihandel. Soz. Monatsh. 15 H. 26.
- Schmidt**, Axel: Die Bedeutung der baltischen Provinzen für Rußlands Stellung in der Weltwirtschaft. Weltwirtschaft. 16 H. 11.
- Schulte im Hofe**, A.: Die Welterzeugung von Lebensmitteln und Rohstoffen und die Versorgung Deutschlands in der Vergangenheit und Zukunft. Tropenpflanzer Beih. Febr. 16.
- Schulze**: Die englische Kohlenfrage. Z. Sozialw. 15 H. 7.
- , Der Baumwollanbau in Turkestan. Z. Sozialw. 16 H. 3.
- Somary**, Felix: Die neue belgische Notenbank. JB. Ges. Verw. 16 H. 1.
- Spectator**, Die mitteleuropäischen Staaten in ihren wirtschaftlichen Beziehungen zu einander. N. Zeit Febr. 16 Nr. 19.
- Waldschmidt**, W.: Die Meistbegünstigungsklausel. Recht u. Wirtschaft. 16 H. 1.
- Weber**, Hans Siegfried: Rücksiedelung Auslandsdeutscher nach dem deutschen Reich. JB. Nat.-Oe. 15 H. 6.
- Wiedenfeld**, Kurt: Sibirien in Kultur und Wirtschaft. Bonn 1916, A. Marcus u. E. Webers Verlag. 86 S.  
M 2,20.

---

## Unternehmer, Angestellte und Arbeiter; Soziales.

---

- Eberstadt**, Rud.: Das Aufsteigen des Handwerkerstandes im Mittelalter. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.
- Erdel**, Anton: Die Anstellungsverträge (Arbeitsverträge) während des Krieges und nach dem Kriege. Z. Handelsw. 16 H. 12.
- Fehlinger**, H.: Das Industriepersonal in den Vereinigten Staaten. Z. Volkswirtschaft. 15 H. 4 bis 6.
- Feuß**, Rudolf: Teuerung und Kriegsfürsorge. JB. Ges. Verw. 16 H. 1.
- Günther**, Adolf: Lebenskosten und Lebenshaltung. JB. Ges. Verw. 16 H. 1.
- Heiß**, Clemens: Arbeitszeit und Arbeitsleistung. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.
- Herbst**: Zur Frage der Kriegsbeschädigten Fürsorge. Z. Sozialw. 15 H. 6.
- , Die Fürsorge für die Kriegsbeschädigten. JB. Na. Oe. Jan. 16.
- Kleis**, Fr.: Auf dem Weg zum Arbeitsamt. Soz. Monatsh. 15 H. 26.
- Kloth**, Emil: Die Arbeiter und der Staat. N. Zeit 15 H. 14.
- Kommunales Jahrbuch**, herausgegeben von K. Lindemann, R. Schwander u. A. Südekum. 6. Jahrg., 1913/14. Jena, Gustav Fischer. 853 S. M 24,—
- Lehmann**, Heinr.: Die Klage auf Unterlassung von Dienstleistungen vertragsbrüchiger Arbeitnehmer. Arbeitsrecht Dez. 15.
- Leuthner**, Karl: Der englische Arbeiter im Weltkrieg. Soz. Monatsh. 16 H. 4.
- Lotmar**, Ph.: Streikbruch und Streikarbeit. Arbeitsrecht Dez. 15.
- Martell**, Paul: Die soziale Versicherung in Spanien, Belgien, Holland und der Schweiz. Z. Sozialw. 15 H. 8/9.
- , Die Lehrlingsprüfung in der Maschinenindustrie. Z. Sozialw. 15 H. 11.
- Mattutat**, H.: Arbeitslosenversicherung und Kriegserwerblosen-Fürsorge. N. Zeit 15 H. 14.
- Potthoff**, Heinz: Der Arbeitslohn nach dem Kriege und der Staat. Arbeitsrecht Dez. 15.
- Schmoller**, Gustav: Die Entstehung der deutschen Volkswirtschaft und der deutschen Sozialreform. JB. Ges. Verw. 15 H. 4.
- Soziale Rundschau**, herausgegeben vom k. k. Arbeitsstatistischen Amt im Handelsministerium. Okt.-Nov. 1915. Wien, Alfred Hölder. 40 h.
- Stier-Somlo**, Das Arbeitsrecht auf den kommunalen Hochschulen. Arbeitsrecht Dez. 15.
- v. **Stojentia**: Zur künftigen Entwicklung des Arbeitsnachweises in Deutschland. JB. Nat.-Oe. Jan. 16.
- Voigt**, A.: Kriegssozialismus und Friedenssozialismus. Z. Sozialw. 16 H. 1. u. 2.
- Walltschek**, Anton: Der Arbeitsmarkt in Oesterreich während des Krieges. Z. Volkswirtschaft. 15 H. 4 bis 6.