

TECHNIK UND WIRTSCHAFT

MONATSCHRIFT DES VEREINES DEUTSCHER
INGENIEURE * REDIGIERT U. HERAUSGEGEBEN
VON DR. HERMANN BECK UND D. MEYER

2. JAHRG.

JANUAR 1909

1. HEFT

P. 819/09

INDUSTRIE IN KANADA.

Von E. GERHARDT, Berlin.



Das Interesse, welches das Dominion of Canada in den letzten Jahren erregt hat, beruht auf dem außerordentlichen Aufschwung seiner Landwirtschaft, die selbstverständlich auch das Rückgrat seiner, wie jeder anderen Volkswirtschaft bildet. Die Aufmerksamkeit wird hauptsächlich in Anspruch genommen durch Berichte über die neuen großen Ländereien, die unter den Pflug kommen, über die vermehrte Zahl der Ansiedler, die Erträge der Weizenernte und anderer landwirtschaftlicher Produkte, meistens begleitet von Vergleichen zwischen Vergangenheit und Gegenwart und zuversichtlichen Schilderungen der Zukunft.

Man hört noch verhältnismäßig wenig von der Entwicklung der Industrie in Kanada, und doch ist auch auf diesem Gebiet ein mächtiges Vorwärtstreben im Gange, und auch hier scheinen sich Möglichkeiten zu eröffnen, die denjenigen der Landwirtschaft nicht allzuweit nachstehen dürften. Kanada ist keineswegs mehr nur ein großes Getreidegebiet und Viehweideland. Die landwirtschaftlichen Interessen sind wohl die ersten des Landes und werden es aller Voraussicht nach bleiben. Aber Industrie, Minenbetrieb, Transportwesen und Handel entfalten sich mit gleicher Energie und haben bereits beträchtlichen Umfang aufzuweisen. Betrachten wir zunächst den allgemeinen Charakter des industriellen Zweiges der kanadischen Volkswirtschaft.

Die Grundbedingungen für die Industrie: Rohmaterial, Betriebskraft und Transportwege sind jedenfalls vorhanden, besonders günstig gestalten sich die beiden letzteren Faktoren. Was das Rohmaterial anbetrifft, so fehlt die Baumwolle, aber Kanada besitzt reiche Quellen für die Erzeugung von Nahrungsmitteln, Vorräte an Holz und an Mineralien. Diese befinden sich zwar nicht immer in unmittelbarer Nähe der jetzigen Industrieorte; doch wird dieser Nachteil durch gute Verkehrsmittel in hohem Grade aufgehoben. Kanada teilt mit den Vereinigten Staaten die Kette der fünf großen Seen und hat außerdem den Vorzug der Wasserverbindung mit dem Ozean durch den

St. Lorenz. Die Ebenheit des Bodens über große Strecken erleichtert den Eisenbahnbau und dadurch den Landverkehr. Trotzdem haben die Wasserläufe starkes Gefälle und sind von größter Bedeutung für die industrielle Entwicklung — sie bieten wohlfeile Wasserkraft in sehr bedeutender Menge und weitester Verbreitung. Diese wird möglicherweise zu einem beherrschenden Einfluß im Wirtschaftsleben des Landes kommen. Man sagt bereits, daß „our Lady of the Waters“ ein richtigerer Beiname für Kanada sein würde, als „our Lady of the Snows“.

Das Vorhandensein von Wasserkraft und die Nähe von Kohle (von welcher für Ontario allerdings nur ausländische in Betracht kommt) in Verbindung mit guten Wasserstraßen und Eisenbahnen und erheblichem Vorrat an Rohmaterialien wird immer auf den Unternehmungsgeist anregend wirken; namentlich muß es der Fall sein bei einer Bevölkerung, die durch Abstammung übertragene Eigenschaften in industrieller Richtung bereits besitzt, ihre Anpassungsfähigkeit an die besonderen Einflüsse des Klimas und der Umgebung durch ihre landwirtschaftlichen Erfolge bewiesen hat und schließlich durch das Beispiel ihrer amerikanischen Nachbarn angefeuert wird. Das amerikanische Vorbild wird dadurch unterstützt, daß auch die Kanadier von der Größe ihres Landes und seiner Hilfsquellen erfüllt sind. Aber die Eigenschaften des englischen und namentlich des schottischen Charakters, der sehr stark im östlichen Kanada vertreten ist, scheinen bei der Verschmelzung der Anschauungen zu überwiegen und gegenüber der amerikanischen Geneigtheit zu gewagten, übergroßen Unternehmungen, kühner Finanzierung und übereilter, maßloser Produktion auf vorsichtigeres Arbeiten und Stabilität hinzuzielen, nachdem Auswüchse jener Art sich allerdings auch schon in Kanada bemerkbar gemacht hatten. Man will bemerkt haben, daß nicht nur Einzelunternehmungen, sondern auch große gesellschaftliche Betriebe, die in Kanada mit amerikanischem oder englischem Kapital gegründet wurden, die Neigung zeigen, schließlich in kanadische Hände überzugehen.¹⁾ Eine geringere Einwirkung auf die Industrie zeigt das französische Element, dessen Bedeutung mehr in materieller Arbeitsleistung besteht.

Unter solchen Vorbedingungen, unterstützt durch die Zollpolitik der Regierung, scheint eine gute Entwicklung der Industrie in Kanada unausbleiblich. Sie hat in der Tat auch schon sichtbare Fortschritte zu verzeichnen.

Das Canada Year Book (Ottawa 1907) enthält darüber folgende Zahlen (die sich auf das Kalenderjahr 1905 beziehen):

	Zahl der Betriebe	Kapital	Lohnarbeiter	Wert der Produktion
1891	75 964	\$ 353 214 300	369 595	\$ 469 847 886
1901	14 650	\$ 446 916 487	308 482	\$ 481 053 375
1906	15 796	\$ 846 585 023	356 034	\$ 718 352 603

NB.: Bei den Erhebungen von 1891 wurden Unternehmen mit einer geringeren Anzahl Arbeiter eingest. als an den späteren Jahren, wo nur solche mit über 5 Arbeitern aufgenommen wurden. Auf der gleichen Grundlage würden sich für 1891 ergeben: 14 075 Betriebe mit dem Produktionswert von \$ 368 696 723.

¹⁾ „Industrial Canada“ von Dr. Arthur Shadwell. Artikelreihe veröffentlicht in The Times 1907/08.

Für den Zeitraum 1901 bis 1906 ist eine Zunahme in der Anzahl der Betriebe von 7,7 vH und eine Zunahme in der Produktion von 49,37 vH ersichtlich.

In jenen Jahren waren an Großbetrieben vorhanden:

Zahl der Betriebe		Wert der Produktion in \$		Gesamtwert in \$	Durchschnitts- wert in \$
1906	479	200 000 und unter	500 000	145 587 183	303 940
1901	323			94 531 698	292 668
1906	139	500 000 „ „	1 000 000	92 065 800	662 334
1901	68			46 729 825	687 203
1906	81	1 000 000 und darüber		177 273 913	2 188 567
1901	39			71 051 834	1 821 242

Die 15 796 Betriebe, die der Zensus von 1906 aufweist, sind in 207 verschiedene Arten zerlegt, die unter 15 Gruppen verteilt werden. Nimmt man die Anzahl der beschäftigten Lohnarbeiter als Maßstab für die Wichtigkeit der betreffenden Zweige an, so ergibt sich folgende Rangordnung:

1. Holz, Bauholz und Erzeugnisse daraus, 80 252, 2. Gewebe 57 421, 3. Nahrungsmittel 45 520, 4. Eisen und Stahl 30 840, 5. Verschiedene 30 389, 6. Beförderungsmittel für Landverkehr 22 508, 7. Metalle und Erzeugnisse daraus, außer Stahl, 20 490, 8. Papier und Buchdruckerei 19 960, 9. Leder und Lederwaren 17 991, 10. Ton-, Glas- und Steinwaren 13 526, 11. Tabak und Erzeugnisse daraus 7 114, 12. Getränke 3 833, 13. Chemikalien 3 373, 14. Fahrzeuge für Seeverkehr 1 839, 15. Handwerke 1 338, zusammen 356 034 Personen.

Betrachten wir nun etwas eingehender die wichtigsten dieser Abteilungen, so sehen wir, daß die Holzindustrie, die älteste des Landes, bis jetzt auch die größte geblieben ist. Der Wald liefert noch heute das Rohmaterial für den bedeutendsten Fabrikationszweig. Die meisten Arbeiter sind wohl mit Herstellung von Balken und Bauhölzern beschäftigt, aber auch Böttcherwaren, Kisten, Möbel und wertvollere Gegenstände werden angefertigt. Vielversprechend ist der moderne Fabrikationszweig der Zellulosebereitung. Kanada wird sich ohne Zweifel in absehbarer Zeit zu einer führenden Stellung in der Holzstoff- und Papierfabrikation emporschwingen. Des Landes Bestände an guten geeigneten Holzarten sind außerordentlich reichhaltig, dabei stehen gewaltige Wasserkräfte zur Verfügung. Es besitzt auch große Schwefelkieslager, welche allerdings bisher in der Sulfitstofffabrikation noch keine Verwendung gefunden haben. Die Vereinigten Staaten sind Kanadas bester Markt für Sulfitzellulose, da die Wälder dort zum großen Teil abgeholzt sind und den Inlandbedarf nicht zu decken vermögen; auch gelangt zur Holzstoffbereitung geeignetes kanadisches Holz in ansehnlicher Menge zur Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten. Bisher hat man in beiden Ländern größeren Wert auf die Steigerung der Menge gelegt als auf Verbesserung der Güte.¹⁾

Im Textilfach ragt die Bekleidungsindustrie (Konfektion) hervor, die sowohl in Kleidern wie Gegenständen persönlichen Gebrauchs (Hüte, Mützen, Wäsche, Schlipse, Regenschirme usw.) Tüchtiges leistet.

Die Kleiderherstellung beschäftigte im Jahre 1901 1153 Betriebe mit 24 128 Arbeitern und 1906 1503 Betriebe mit 25 398 Arbeitern, während der

¹⁾ Nachrichten für Handel und Industrie 1908, No. 5 S. 6.

Wert der Produktion von \$ 24 314 937 auf \$ 32 573 898 stieg. In diesem Fache kommen die kanadischen Fabrikanten den deutschen und amerikanischen gleich, und sie sind hierin immer den englischen Fabriken fertiger Ware überlegen gewesen. Hier hat die kanadische Industrie sogar eine Ausfuhr nach Südafrika und anderen Ländern zu verzeichnen, hauptsächlich weil fertige Anzüge aus kanadischen Tweeds sich haltbarer erwiesen haben als die im Wettbewerb stehenden englischen Fabrikate.¹⁾

Die Baumwollenindustrie zählte 1901 20 Betriebe mit 11 882 Arbeitern und einem Erzeugniswert von \$ 12 033 052 gegen 20 Betriebe mit 10 214 Arbeitern und \$ 14 223 447 Erzeugniswert 1906, was auf lebhaftere Arbeitsgestaltung schließen läßt. Der am Fuße erwähnte Bericht von Grigg gibt nach dem Canadian Textile Directory die Anzahl der Spindeln 1899 mit 638 212 (in 21 Fabriken) und 1907 mit 832 437 (in 29 Fabriken) an.

Einen Rückgang hat die Wollenindustrie erfahren, die von 157 Fabriken mit 6388 Arbeitern und \$ 7 359 541 Erzeugniswert in 1901, auf 129 Betriebe mit 4252 Arbeitern und einer Erzeugung von \$ 5 764 600 1906 gesunken ist. Dies wird teilweise dadurch erklärt, daß die kanadische Statistik alle Betriebe mit über fünf Lohnarbeitern aufzählt und eine Anzahl kleiner Fabriken früher den Landleuten die Wolle abnahmen, sie aber nicht bezahlten, sondern gekämmelte Wolle dagegen lieferten, die in den Haushaltungen versponnen und verarbeitet wurde. Derartige Betriebe sind mit der modernen Wirtschaft verschwunden. Man hofft, daß durch vermehrte Wollproduktion in den neuen Mittelprovinzen auch diesem Industriezweig wieder aufgeholfen werden wird.

Erwähnenswert sind noch die wachsende Teppichweberei, welche die verschiedensten Materialien verarbeitet und 1906 Stoffe im Wert von \$ 910 340 erzeugte bei einer Arbeiterschaft von 726 Personen in 5 Fabriken; ferner 2 Leinwandwebereien, die aus eingeführtem Flachsgarn Tischtücher, Bezüge u. s. w. herstellen.

In der Nahrungsmittelindustrie erscheinen 1906 die Mühlenprodukte mit \$ 56 703 269; Butter und Käse mit \$ 32 402 265, Schlächtereien und Fleischverpackung mit \$ 29 082 626; Zuckerraffinerien mit \$ 18 268 260. Letztere Fabriken bezogen ihren Bedarf an Rohzucker früher zeitweise in erheblichen Mengen aus Deutschland. Durch die neue Zollgesetzgebung ist dieser Zweig der Einfuhr hauptsächlich den englisch-westindischen Kolonien zugefallen.

In der vierten der bedeutendsten Gruppen „Eisen und Stahl“ finden wir, als bei weitem den größten Posten, 470 Eisengießereien und Maschinenfabriken mit 15 972 Arbeitern, was eine Zunahme von über 4000 Arbeitern seit 1901 bedeutet; daneben sind besonders aufgeführt „boilers and engines“ (Kessel und Lokomotiven) mit 2245 Arbeitern.

Eisen- und Stahlwaren treten auf mit \$ 9 941 385 und 5196 Arbeitern, gleich einer Zunahme von über 1000 Arbeitern in obigem Zeitraum. Die an und für sich nicht bedeutende Industrie von Messern und Schneidwerkzeugen (cutlery and edged tools) ist dagegen, nach schon früherem Sinken, seit 1901 noch weiter zurückgegangen.

¹⁾ Richard Grigg: „Report upon the conditions and prospects of British trade in Canada“ S. 69.

Unter der Gruppe „Verschiedene“ finden wir vor allem die landwirtschaftlichen Geräte mit 88 Betrieben, 6711 Arbeitern und Erzeugnissen im Werte von \$ 12 835 748. Es ist eine der ältesten Industrien Kanadas, die sich noch heute einer großen Blüte erfreut und auch in der Güte ihrer Arbeiten den Fabrikaten anderer Länder nicht nachsteht.

Außerdem befinden sich unter „Verschiedene“ andere hervorragende Zweige, wie elektrische Geräte und Zubehör (34 Betriebe mit 4123 Arbeitern und \$ 8 996 907 Erzeugniswert), sowie elektrische Licht- und Kraftanlagen (157 Betriebe mit 1937 Arbeitern und \$ 7 587 899 Erzeugniswert). Auf letztere wird ihrer Wichtigkeit wegen unten noch besonders eingegangen werden. Diese Gruppe enthält auch musikalische Instrumente (38 Betriebe mit 2625 Arbeitern und \$ 3 689 205 Erzeugniswert), hierunter einige sehr gutgehende Pianofabriken, die zum Teil deutschen Ursprungs sind.

Nach diesen Darstellungen und in Anbetracht der anderen 10 Industriegruppen laut obiger Liste, die für sich selbst sprechen, darf man wohl sagen, daß unter dem Schutze der Zollgesetzgebung jetzt in Kanada so ziemlich alles angefertigt wird, was zu den Bedürfnissen der modernen Lebenshaltung gehört. Mögen manche Betriebe auch recht klein sein, so sind ihre Aussichten für die Zukunft bei der fortschreitenden Besiedlung des Landes doch günstig, und der Zug zum Großbetrieb ist unverkennbar. Etwas schwach ist es bei der kanadischen Industrie im Punkte der Güte mancher ihrer Erzeugnisse bestellt, wie es namentlich aus den amerikanischen Konsulatberichten hervorgeht. Diese Schwierigkeit dürfte sich im allgemeinen erst im Laufe der Zeit überwinden lassen; inzwischen wird für viele feinere Waren die Einfuhr aus anderen Ländern in Betracht kommen.

Die Fabrikanlagen größeren Umfangs sind fast ausschließlich im östlichen Kanada zu finden. Von den 1901 angeführten 14 560 Betrieben entfielen dahin ungefähr 13 000, hiervon die Hälfte auf Ontario. Fast der ganze Rest kommt auf Britisch-Kolumbien und Winnipeg. Wie in älteren Kulturländern, so tritt auch in Kanada die industrielle Entwicklung in großen Städten am meisten hervor. Ihre hauptsächlichsten Sitze sind Montreal, Toronto und Hamilton. Aber sie ist keineswegs darauf beschränkt. Eine Anzahl kleinerer Orte sind an ihr beteiligt, woraus man schließen kann, daß es sich nicht lediglich um eine künstlich aufgezogene Industrie handelt, die an besonders begünstigten Punkten gedeiht. Ihre weit verstreuten Anlagen im Osten (allerdings nicht diese allein, aber besonders in Ontario) zeigen, daß Kanada ein wirklich industrielles Land zu werden sich anschickt. Zwischen Montreal und Toronto liegen beispielsweise Peterborough, Kingston, Belleville, Smith Falls. Westlich von Hamilton hat sich ein förmlicher Industriebezirk gebildet. Aus der Reihe der Städte seien Bradford, London, St. Thomas, Stratford, Galt, Guelph, Dundas genannt und ferner, deutsche Bevölkerung andeutend, Berlin, Breslau, Neu-Hamburg, wo in der Hauptsache Knöpfe, Filz-, Gummi- und andere Galanteriewaren hergestellt werden. Es handelt sich also nicht um ein vereinzelt Auftreten der Industrie, sondern ein umfassender, vorwärts strebender Gewerbefleiß ist unverkennbar. Folgende Städte haben in dem Zeitraum von 1900 bis 1905 eine Zunahme in ihrer Produktion von 2 Millionen Dollars und darüber erfahren:

Städte	1905	1900	Zunahme
	\$	\$	\$
Amherst	4 174 929	1 551 907	2 623 022
Berlin	5 449 012	3 307 513	2 141 499
Brantford	8 545 679	5 564 695	2 980 984
Hamilton	24 625 776	17 122 346	7 503 430
Kingston	4 329 607	2 045 173	2 284 434
London	12 626 844	8 122 185	4 504 759
Montreal	99 746 772	71 099 750	28 647 022
Ottawa	10 641 378	7 638 688	3 002 690
Peterborough	11 566 805	3 789 164	7 777 641
Sault Ste. Marie	5 251 643	738 472	4 513 171
Sydney	4 058 659	631 396	3 427 263
Toronto	85 714 278	58 415 498	27 298 780
Vancouver	10 067 556	4 990 152	5 077 404
Winnipeg	18 983 290	8 616 248	10 367 042 ¹⁾

Wenn man die Produktion von Anlagen berücksichtigt, die weniger als 5 Arbeiter 1905 beschäftigten, ergibt sich für Montreal eine Produktion von \$ 100 433 764 und für Toronto von \$ 86 838 101. Nach dem Zensus von 1901 betrug die Zahl der in der Industrie beschäftigten Lohnarbeiter 5¼ vH der Bevölkerung²⁾, deren unmittelbare Beteiligung an der Industrie also nicht mehr unansehnlich ist.

Der kanadische Zolltarif ist nach dem Grundsatz aufgebaut, die Roh- und Halbfabrikate, deren die kanadische Industrie bedarf, frei einzulassen und gegen die Fabrikate anderer Länder einen starken Schutz zu gewähren, um der eigenen industriellen Entwicklung die größtmögliche Hilfe und Ermutigung zuteil werden zu lassen. Man hat hierbei aber nicht Halt gemacht. Außer dem Schutze, den der Zolltarif bietet, gewährt man einigen Industriezweigen noch Prämien (bounties), die stufenweise verschwinden sollen, wenn die Industrien genügend erstarkt sind. So betragen beispielsweise die Sätze für Stahl, dessen Bestandteile mindestens zu 50 vH ihres Gewichtes aus in Kanada gewonnenem Roheisen hervorgegangen sind, wenn es hergestellt ist während des Kalenderjahres 1907 \$ 165, 1908 \$ 165, 1909 \$ 105, 1910 \$ 070 für die Tonne.

Die Deutsche Industrie-Zeitung 1906 S. 194 bemerkt hierzu: „Wenn die Begünstigung der kanadischen Schienenindustrie durch den Schutzzoll, zu dem noch Prämien für Roheisen und Billets treten, weiter aufrecht erhalten wird, dann ist eine bedeutende Ausdehnung der Produktionskraft Kanadas für Eisenbahnschienen zu erwarten. Die jetzige Regierung ist jedenfalls den Schienenwalzwerken sehr günstig gesonnen und bestrebt, sie vor lästiger Konkurrenz des Auslandes zu bewahren. Andererseits sucht sie aber auch den Bahnbau zu fördern und würde sicher den Schutzzoll wieder fallen lassen oder ermäßigen, wenn die Schienenwerke in ihrem Eifer, das Land mit guten Schienen in ausreichender Menge zu versorgen, nachließen. Um den Bedarf in den

¹⁾ Canada Year Book 1906 S. XXXVI.

²⁾ Nach der Berufszählung von 1895 waren es in Deutschland 11½ vH.

nächsten Jahren zu decken, werden die bestehenden Schienenwalzwerke ihre Anlagen sicher verdoppeln müssen, wenn nicht neue Werke entstehen, wozu in kanadischen Unternehmerkreisen keine große Neigung zu bestehen scheint, weil der vor wenigen Jahren erfolgte Zusammenbruch der Clerqueschen Gründung noch zu frisch in der Erinnerung steht. Es würde aber wenig überraschen, wenn ein großes amerikanisches Unternehmen eine Filiale für die Schienenproduktion in Kanada errichtete, und in letzter Zeit wurde viel davon gesprochen, daß der große Stahltrust mit solchem Plane umging. Allem Anscheine nach würde für Deutschland, auch ohne den Zollkrieg mit Kanada, die Aussicht, sich an der Deckung des großen kanadischen Schienenbedarfs erfolgreich zu beteiligen, für die nächste Zeit ziemlich gering sein.“

Nach den Angaben auf S. 193 wurden 1904-05 für 5 472 846 Dollars Schienen aller Art eingeführt. Den Löwenanteil an der Einfuhr hatten die Vereinigten Staaten mit einem Werte von 4 750 559 Dollars, während Großbritannien nur für 621 800 Dollars und andere Länder für 100 407 Dollars liefern konnten. Die Einfuhr von Schienen aus Deutschland erreichte, soweit nachweisbar, nur den Wert von 69 215 Dollars und fiel natürlich in die Zeit vor der Zollpflichtigkeit der schweren Schienen.

Im Finanzjahre 1905-06 (mit dem 30. Juni 1906 abschließend) wurden folgende Prämien gezahlt:

für Roheisen	\$	687 632
„ gefrischtes Stangeneisen	„	5 875
„ Stahl	„	941 000
„ Fabrikate aus Stahl	„	369 832
„ Blei	„	90 196
„ Bindegarn	„	15 079
„ Rohpetroleum	„	291 157

im Ganzen \$ 2 400 771

Obleich das Ergebnis der Anlagen, die hauptsächlich dem Subventionssystem ihr Dasein verdanken, vielfach ungünstig ausgefallen ist, so sind doch durch die aufgewendeten sehr bedeutenden Summen Betriebe mit großer Produktion entstanden, die die Einfuhr ähnlicher Waren von auswärts erheblich beschränken. Der Herabsetzung der Subventionen auf den Erlöschungspunkt werden die interessierten Kreise gewiß den stärksten Widerstand entgegenzusetzen. Aber es scheint, daß die Politik der Subventionen im ganzen enttäuscht hat.¹⁾

Der kanadischen Industrie sind die Kohlen des eigenen Landes leider nur in beschränktem Umfange zugänglich. Die Kohlenfelder des östlichen Kanadas befinden sich im nördlichsten Teile Neuschottlands, wo sie auch große Eisen- und Stahlwerke und Nebenindustrien hervorgerufen haben. Diese Kohlen können jedoch nur im Sommer auf dem billigen Wasserwege den St. Lorenz hinauf und anderswohin verschifft werden. Ontario muß seine Kohlen aus Pennsylvanien beziehen. Aber in Kanada hat von jeher die Wasserkraft zum

1) Grigg: „Report upon conditions etc. S. 52.

großen Teile die Kohle ersetzt. Die Industrien mancher kleinen Orte sind wohl auf erstere zurückzuführen. Die Wasserkraft hat nun in der neuesten Zeit, durch die Fortschritte auf dem Gebiete der Elektrizität und deren Übertragung, allergrößte Bedeutung gewonnen. Der ungewöhnliche Vorrat an Wasserkraft gibt Kanada daher heute eine ganz besondere Wichtigkeit, indem er der Industrie daselbst den Vorteil einer weitverbreiteten wohlfeilen Betriebskraft verleiht.

Niemand kennt genau die Ausdehnung der Wasserkräfte in Kanada, man kann indes mit gutem Rechte behaupten, daß all die Wasserkraft im Dominion größer ist als in irgend einem anderen Lande der Welt.

Einen Begriff von dem, was in dieser Hinsicht im Lande steckt, wird man erlangen, wenn man hört, daß nach einer Schätzung ein einziges Wassersystem, das seinen Ursprung im Oberen See nimmt, alsdann an Sault Ste. Marie vorbeifließt, in dem weltberühmten Fall des Niagara herabstürzt und weiterhin die Stromschnellen des St. Lorenz bildet, nicht weniger als 11 Millionen PS entwickelt. Um sich diese ungeheure Kraftmasse zu versinnbildlichen, braucht man nur daran zu denken, daß sie ungefähr dem gesamten Bedarf an Triebkraft der Vereinigten Staaten für industrielle Zwecke gleichkommt. Der Ottawafuß und seine Nebenflüsse sollen in einer Entfernung von 80 km von der Landeshauptstadt die Möglichkeit zu einer Entwicklung von einer Million PS geben. Weitere 3 Millionen sind wahrscheinlich in angemessenen Entfernungen von anderen Zentren in Kanada verfügbar. Diese drei Quellen allein würden aber 15 Millionen PS in verhältnismäßig geeigneten Teilen des Landes liefern.

Wieviel noch in entlegenen Gegenden vorhanden ist, kann man unmöglich sagen. Wasserfälle sind bereits in jedem Strome von Bedeutung auf kanadischem Gebiete gefunden worden, aber meistens in Gegenden weit entfernt von den Mittelpunkten der Ansiedlungen, und sie werden es wahrscheinlich bleiben, bis alle Vorbedingungen sich von Grund aus geändert haben. Immerhin werden sie beständig näher gebracht durch den Fortschritt, der in der wirtschaftlichen Übertragung von Elektrizität auf weitere Entfernungen beruht. Alljährlich vermindert sich der Kraftverlust aus solcher Übertragung, und schon werden Entfernungen von 320 km nicht mehr als unüberwindliches Hindernis betrachtet. In Kanada hat man schon verschiedene Beispiele, wo ein Draht von 160 km Länge den Wasserfall mit dem Orte verbindet, in dem seine Kraft industriell nutzbar gemacht wird.

Abgesehen vom Niagara scheint die größte Masse von Wasserkraften in der Provinz Quebec vorhanden zu sein. Innerhalb der letzten zehn Jahre sollen daselbst etwa 50 Wasserquellen von zusammen 1 250 000 PS nutzbar gemacht worden sein. Die übrigen Provinzen des Dominion besitzen ebenfalls sämtlich große Wasserkräfte, am wenigsten anscheinend Manitoba und die anderen Mittelprovinzen. Das Verhältnis an verfügbarer Kraft, das in der Provinz Ontario vorhanden ist, ist größer als in irgend einer anderen Provinz.

Sowohl in Ontario wie in Quebec und anderen geeigneten Punkten des Dominion sind eine Anzahl Unternehmen zur Ausbeutung der Wasserkräfte bereits entstanden (allein 4 in Verbindung mit dem Niagara). Einige, wenn auch nicht zu den größten gehörend, dürften von besonderem Interesse sein.

Die Lake Superior Corporation verfügt über eine Kraftquelle von

30 000 PS, die sie leicht auf 50 000 bringen könnte, wenn sich ihr Veranlassung dazu böte. Die Gesellschaft betreibt Walzwerke, Hochöfen, Sägemühlen, Gießereien und Maschinenbauanstalten, in denen sämtlich keine Dampfkraft zur Verwendung gelangt. Die vorhandene Kraft findet außerdem für den Betrieb der Straßenbahn und der elektrischen Beleuchtung Verwendung.

Die jüngst vollendeten Versuche mit der elektrischen Schmelzung von Eisenerz, die von Dr. Heroult und Dr. Haanel für Rechnung der Regierung unternommen wurden, fanden hier statt.

Die Winnipeg General Power Company besitzt eine Kraftquelle von 30 000 PS in Lac du Bonnet, etwa 104 km von Winnipeg entfernt. Der Wasserfall hat eine Höhe von 12 m. Die Winnipeg Electric Railway nutzt die Kraft für den Betrieb ihrer elektrischen Bahn aus, außerdem für elektrische Beleuchtung und sonstige Kraftzwecke. Die Stadt Winnipeg selbst bildet ein Absatzgebiet für jede Pferdestärke, die nur abgegeben werden kann. Der Kraftverlust in 104 km langen Überleitung beträgt 10 vH.

Eine starke Kraftquelle befindet sich im State River, 51 km von Vancouver. Die Anlage soll eine Leistungsfähigkeit von 30 000 PS haben; die ganze Menge wird in Vancouver und Nachbarschaft Verwendung finden, teilweise zum Betrieb von Lokalbahnen. Ferner wird die Regierung einen Teil der Kraft gebrauchen, um ungeheure Pumpen zur Dränierung gewisser Bezirke zu treiben, die der Kultur von Früchten gewidmet sind.¹⁾

Alles zusammenfassend, kann man sagen, daß die kanadische Industrie zurzeit unter ziemlich günstigen Anzeichen arbeitet und auch bereits kräftige Wurzeln geschlagen hat. Angesichts der zunehmenden Bevölkerung und des verständnisvollen Schutzes, den sie durch die Handelspolitik des Landes genießt, dürfte es ihr wohl gelingen, dem amerikanischen Wettbewerb im eigenen Lande immer mehr die Spitze zu bieten, wenn dieses fortfährt, sich im allgemeinen kräftig zu entwickeln, wie es im letzten Jahrzehnt geschehen ist. Um so mehr darf man diese Erwartung hegen, als die Industrie auf nicht unerheblichem Mineralreichtum im Lande selbst fußen kann, zu dessen Betrachtung wir uns jetzt wenden.

Alle bekannten Teile des Landes haben Bodenschätze in größerem oder geringerem Umfange aufzuweisen.

Die nachstehenden Angaben sind aus dem „Canada Year Book 1906“, der „Canadian Annual Review of Public Affairs 1906 und 1907“ und „Canada's Resources and Possibilities“ von J. Stephen Jeans, London 1904, zusammengestellt, sofern andere Quellen nicht angegeben sind.

Gold wird fast in allen Provinzen gefunden; planmäßige Ausbeutung durch Minenbetrieb findet aber bisher nur in Neuschottland, Britisch Kolumbien und dem Yukon Distrikt statt.

Während mehr als 40 Jahren bearbeitet man Goldminen in Neuschottland.

¹⁾ „Wasserkraft in Kanada“ von Woldemar Schütze, Hamburg; erschienen im „Prometheus“, illustrierte Wochenschrift über die Fortschritte in Gewerbe, Industrie und Wissenschaft. 1907. Nr. 914 S. 465 usw.

Waschgold ist daselbst nie gefunden worden. Seit 1862 bis 1904 betrug die Gesamtausbeute \$ 16 728 319 oder \$ 389 00 im jährlichen Durchschnitt.

Der Goldgürtel British Kolumbiens ist eine Fortsetzung der goldhaltigen Adern der westlichen Vereinsstaaten. Die Erzeugung an Waschgold in der Provinz seit 1857, als sich der Strom der Goldsucher von Kalifornien auch dorthin wandte, bis 1905 werden auf \$ 67 772 703 und die aus Erz gewonnenen auf \$ 36 385 058 angegeben. Zwischen den Jahren 1898 und 1905 ist infolge Entwicklung der Minenindustrie der Ertrag stetig von \$ 2 939 852 auf \$ 5 902 402 jährlich gewachsen.

Der Yukon Distrikt befindet sich in einem Stadium des Überganges von der oberflächlichen Waschgoldausbeutung (placer mining) zum intensiven und teuren Minenbetrieb. Von den 1898 bis 1906 gewonnenen 116 Millionen Dollars bezog die Regierung eine Prämie von \$ 3 400 000. Nachdem die Produktion in 1900 auf dem Höhepunkt von \$ 22 275 000 angelangt war, ist sie allmählich auf etwas über 6 Millionen Dollars 1906 gesunken. Die Goldwäscherei ist der Anzahl der Betriebe nach noch im Steigen, aber die Zukunft der Industrie beruht auf der wissenschaftlichen Ausbeutung, die jetzt in Händen großer Gesellschaften liegt. Auch Silber und Kupferminen sind in dem Bezirk vorhanden, doch haben sie noch keine Bedeutung erlangt.

Goldhaltiger Sand kommt auch in einigen Flußläufen der Provinz Quebec vor, hat aber in den letzten 60 Jahren nur rd. 1—2 Millionen Dollars an Wert hervorgebracht. Die Gesamterzeugung der Provinz an Mineralien belief sich 1905 auf \$ 3 750 300, worunter Asbest für \$ 1 476 450 (eine Zunahme von beinahe einer Million in vier Jahren). Für diesen Artikel ist Kanada die Hauptversorgungsquelle. Den Rest bilden hauptsächlich Glimmer und Baustoffe.

In Ontario wurde Gold zuerst im Jahre 1866 entdeckt, und obgleich sich die Funde seitdem an verschiedenen Stellen im nördlichen Ontario, namentlich westlich vom Oberen See, wiederholt haben, beträgt das Gesamtergebnis bis 1905 nur \$ 2 100 000.

An Wert haben die Kohlen das Gold jetzt überholt. 1905 belief sich die Kohlenerzeugung von ganz Kanada auf \$ 17 520 273, dessen Goldausbeute in demselben Jahre \$ 14 510 395 betrug. 1906 waren es \$ 19 945 032 bzw. \$ 12 023 932.

Quebec und Ontario entbehren ganz dieses wichtigen Feuerungsmittels. Die Kohlenlager Neubraunschweigs und des Festlandes von Neuschottland haben sich bis jetzt nicht sehr ergiebig erwiesen. Bedeutend an Zahl und Tiefe sind sie aber auf der zu Neuschottland gehörigen Insel Cape Breton. Von hier aus deckt auch die Industrie der Neuglandstaaten einen Teil ihres Bedarfs an Dampfkohlen. Von der Erzeugung des Jahres 1905, die 5 050 420 t betrug, gingen 652 538 t nach den Vereinigten Staaten, 1 492 398 t nach Quebec. Neuschottland verbrauchte 1 651 738 t und der Rest verteilte sich auf Neubraunschweig, Prinz Edward Insel und Neufundland bis auf 2524 t, die nach Westindien ausgeführt wurden. Die Hochöfen, die neben den Kohlengruben in Sydney, Cape Breton, errichtet sind, beziehen das erforderliche Eisenerz aber aus dem benachbarten Neufundland.

(Schluß folgt.)

ARBEITGEBERVERBÄNDE.**Von W. MATSCHOSZ, Charlottenburg.**

Arbeitgeberverbände sind keine willkürlich geschaffene Einrichtung, bestimmt, die Arbeiter niederzuhalten, sie sind etwas organisch Gewordenes, etwas Notwendiges, eine Einrichtung, welche ganz bestimmte, wichtige Aufgaben in der Volkswirtschaft zu erfüllen hat. Will man ihr Wesen, ihre Entstehung und Geschichte, ihren Zweck und ihre Daseinsberechtigung, ihre Daseinsnotwendigkeit richtig erfassen, so muß man auf Wesen und Zweck des gewerblichen Unternehmens zurückgehen.

Der privatwirtschaftliche Zweck eines jeden industriellen Unternehmens ist die Erzielung eines möglichst hohen geschäftlichen Reingewinnes.

Der Reingewinn besteht in dem Überschuß des Erlöses über die Herstellungskosten. Je geringer die Herstellungskosten, je höher der Erlös, desto größer der Nutzen.

Sehr frühzeitig haben die deutschen Unternehmer sich zusammengeschlossen, um die Herstellungskosten, soweit sie das Rohmaterial und andere Hilfsstoffe betrafen, nach Möglichkeit herabzumindern. Das allernötigste für die junge, eben sich entwickelnde Industrie waren gute Verbindungen, waren Eisenbahnen, Schiffsfahrtswege, auf denen die Rohmaterialien schnell und billig herangebracht, die fertige Ware verschickt werden konnte, und so sehen wir in den Anfangsjahren unserer Industrie zahlreiche Vereine deutscher Unternehmer entstehen, die in erster Linie Verkehrspolitik treiben.

Die bergbaulichen Vereine von Dortmund (1858), Oberschlesien (1861) u. a., zahlreiche Handelsvereine, besonders in Süddeutschland, sodann der große Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westphalen (1871) bilden sich, Verkehrsvereine hat man sie nicht zu Unrecht genannt.

Doch eine neue Gefahr droht der inzwischen schon erstarkten Industrie, die Gefahr, durch den ausländischen Wettbewerb erdrückt zu werden. Wiederrum schafft sie sich ein neues Organ, das den Kampf um hohe Zollschränken für sie führt. Der Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller (1874), in vorderster Linie aber der Zentralverband deutscher Industrieller, dieser ausgesprochenste Schutzzollverein, erscheint auf dem Platze.

Hatte man sich derart den Frieden nach außen gesichert, so legten die der weiteren Entwicklung der deutschen Industrie nicht sonderlich günstigen Jahre 1880 bis 1895 nahe, die Güterherstellung und den Absatz der fertigen Ware im Lande selbst zu regeln; der Überproduktion und der Schieberkonkurrenz, dem Verkauf der Erzeugnisse zu Preisen, welche die Herstellungskosten kaum noch deckten, galt es zu begegnen. Und so verpflichten sich die Unternehmer, ihre Waren nicht unter einem gewissen Mindestpreis abzugeben —, die Preis-kartelle entstehen —, sie setzen die Menge der Waren fest, die von den Einzelnen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes auf den Markt gebracht werden darf, — das Produktionskartell tritt auf —, ja man geht noch weiter und teilt den Markt unter sich; jeder erhält sein bestimmtes Gebiet angewiesen, wo er seine Ware vertreiben darf, und Strafen treffen den, der „zu weit greift

und seinen Bruder im Handel übervorteilt“. Das Gebietskartell kommt zur Geltung.

So hatten die deutschen Unternehmer mit klugem Bedacht überall Rat gewußt, wo ihrem Fleiße und ihrer Arbeit Gefahr drohte. Gute Transportwege und damit zugleich billige Rohstoffe hatten die Verkehrsvereine erkämpft. Die Überschwemmung des deutschen Marktes mit billigen Erzeugnissen des Auslandes hatten die Schutzzollvereine nicht nur abgewehrt, die deutsche Industrie war selbst zum Angriff übergegangen, hatte ausländische Märkte sich erobert. Im eigenen Lande regelten die Kartelle den Umfang des Absatzes und das Verhältnis des Angebotes zur Nachfrage. Der deutsche Unternehmer war demnach auf der ganzen Linie Sieger geblieben. Aber eines hatte er bei seinem fleißigen, unermüdlischen und erfolgreichen Vorwärtstreben nicht genügend beachtet: die Tatsache, daß aus den fügsamen, anspruchslosen, geistig wenig regsamen Hörigen vom Lande, die in großen Massen der reichliche Verdienst in die Stadt und Fabrik gelockt hatte, ein gebildeter, selbstbewußter und mit Recht Ansprüche an das Leben stellender Arbeiterstand erstanden war, daß mit den überwältigenden Fortschritten, welche die deutsche Industrie in den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts gemacht, auch der Arbeiter selbst fortgeschritten war. Er war sich seines Wertes als Mensch wie als Mitarbeiter am großen Werk der deutschen Industrie bewußt geworden. Er hatte seine Unentbehrlichkeit für den Unternehmer klar erkannt, er fühlte instinktiv, daß er mit dieser Erkenntnis eine scharfe Waffe gegen den bisherigen „Herrn“ hatte, dem er nun als freier Arbeiter gegenüberstand. Der Zuwachs an Intelligenz, der dem deutschen Arbeiter diese Zusammenhänge vermittelte, führte ihn zum Zusammenschluß. Der Unternehmer, der bisher jede Äußerung des erwachten Selbst- und Standesbewußtseins seines Arbeiters je nach der eigenen persönlichen Veranlagung mit väterlichem Wohlwollen als kindischen Trotz getadelt oder im unerschütterten Gefühl seiner unumschränkten Macht mit Kündigung des Arbeitsvertrages bestraft hatte, stand jetzt der geschlossenen Schlachtreihe der organisierten Arbeiter gegenüber. Hatte er bislang durch seine Machtmittel, durch seine Persönlichkeit dem einzelnen Arbeiter gegenüber gewissermaßen allein eine Koalition dargestellt, so sah er sich jetzt als Einzelner dem Gesamtwillen einer zum Kampf entschlossenen Arbeiterschaft gegenüber, und waren nicht seine Machtmittel sehr bedeutend, hatte er nicht große Reserven an Kapital hinter sich, so war der Ausgang des Kampfes nicht zweifelhaft. Der einzelne Unternehmer mußte unterliegen.

Die straff organisierten Arbeiter wollten aber auch ihre Macht gebrauchen. Und da wohl nichts schwerer ist, als eine große Fülle von Macht besitzen und weisen Gebrauch davon machen, so darf es nicht wunder nehmen, daß wie früher zuweilen der Unternehmer, so jetzt auch der des Herrschens ungewohnte Arbeiter die Macht, welche ihm die Organisation verlieh, des öfteren mißbraucht hat.

Diese mißbräuchliche Ausnutzung der Macht von seiten der Arbeiterorganisation war es in erster Linie, welche den deutschen Unternehmer veranlaßte, den straff gefestigten Arbeiterorganisationen gleich straffen, festen Zusammenschluß entgegenzusetzen. Die schon bestehenden Interessenvertretungen erschienen nicht hinreichend, gewissermaßen nebenher, neben ihrer

vielseitigen wirtschaftlichen Tätigkeit, den Kampf gegen die vereinigten Arbeiter aufzunehmen. Es mußten neue Verbände geschaffen werden, Verbände, die all ihre Tätigkeit, ihre ganze Kraft, all ihre Mittel nur gegen den gemeinsamen Gegner zur Anwendung bringen sollten; denn der Gegner hatte einen allzu großen Vorsprung gewonnen, er hatte viele Hunderttausend entschlossener Kämpfer hinter sich, verfügte über Millionen in seinen Kassen.

So entstanden die Arbeitgeberverbände.

Naturgemäß war die Erkenntnis der veränderten Lage nicht bei allen Unternehmern gleich weit vorgeschritten. In den Betrieben, wo schon Schlachten geschlagen waren, wo schon die organisierte Arbeiterschaft ihre Kräfte mit dem Unternehmer gemessen hatte, in den Industriezweigen, die schon schlimme Zeiten durch den Streik der Arbeiter erlebt, große Verluste erlitten hatten, brach sich das Bewußtsein: nur im Zusammenschluß liegt Rettung, natürlich viel stärker und schneller Bahn als an Orten, wo der Druck der Arbeiterorganisation fehlte oder gering war.

Aus diesem Umstand erklären sich die großen Verschiedenheiten in den Entstehungsjahren, den Schutzeinrichtungen, der Straffheit der Arbeitgeberverbände. Aus dieser Überlegung heraus wird es auch verständlich, daß es noch Unternehmer gibt, welche keinem Arbeitgeberverband angehören, die noch glauben, die Ruhe in ihren Betrieben werde auch weiterhin erhalten bleiben, und was etwa an Arbeiterfragen auftauche, könne in den alten Organisationen erledigt werden. Hierzu gehört z. B. die chemische Industrie, die im Verein zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie Deutschlands seit 1877 zusammengeschlossen die Gründung eines großen Arbeitgeberverbandes abgelehnt hat.

Die darüber geführten Verhandlungen sind ebenso ehrenvoll für diesen großen Verein wie typisch für das oben Ausgeführte; daß nämlich die beati possidentes, die Industriezweige, welche noch vor großen Streiks usw. verschont geblieben sind, geringe Neigung haben, sich zu Arbeitgeberverbänden zusammenzuschließen. Sie scheuen mancherlei Unbequemlichkeiten, Kosten, Verpflichtungen usw., welche der neue Verband auferlegt, und hoffen, es werde schon gehen.

In der Generalversammlung des obengenannten Vereines, der in 285 Betrieben 207 704 Arbeiter mit 230 223 733 M Lohnsumme beschäftigt, wurde am 23. September 1904 die Frage der Begründung eines Arbeitgeberverbandes eingehend erörtert.

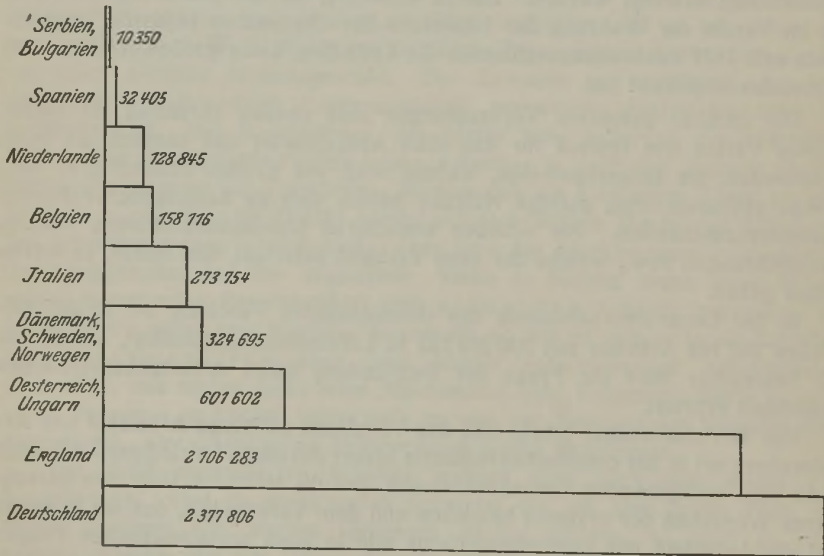
Der Berichterstatter führte aus, das Verhältnis zwischen Arbeitern und Arbeitgebern sei in der chemischen Industrie bisher durchaus befriedigend gewesen dank dem weitgehenden Entgegenkommen, das die letzteren stets den berechtigten Wünschen der ersten bewiesen und dem Verständnis, das sie in bezug auf die Aufgaben des Unternehmertums wie in allen sozialpolitischen Fragen stets bekundet hätten. Das Bewußtsein, einen starken Verband hinter sich zu haben, könne leicht dazu verleiten, auch berechnete Forderungen der Arbeiter zurückzuweisen und diese dadurch der Sozialdemokratie in die Arme zu treiben. Nun könne man allerdings eine Verpflichtung des Vereines aus Rücksicht auf die Solidarität der Arbeitgeberinteressen nicht bestreiten, aber auch dann sei die Bildung eines ganz Deutschland umfassenden Fachverbandes der chemischen Arbeitgeber nicht zu empfehlen, sondern die Bildung örtlicher

Streikabwehrverbände, die eine größere Bewegungsfreiheit besäßen und die sich dann dem Verein d. A. G. V. anschließen könnten. Jedenfalls würden die Arbeitgeberverbände eine segensreiche Wirksamkeit nur dann entfalten können, wenn sie ihre Aufgabe nicht lediglich darin erblickten, sich gegenseitig im Kampfe zu stärken und jedem Versuch der Arbeiter zur Erlangung günstigerer Lohn- und Arbeitsbedingungen einen unbeugsamen Widerstand entgegenzusetzen, sondern wenn sie von dem Geiste der Versöhnung beherrscht würden und ein richtiges Verständnis hätten für die Rechts- und Wirtschaftsanschauungen ihrer Zeit und bereit wären, den in der Natur begründeten Wünschen auf immer weitere Besserung der wirtschaftlichen Lage nach Möglichkeit entgegenzukommen. In diesem Sinne müßten die Vertreter der chemischen Industrie in den Arbeitgeberverbänden wirken.

Doch abgesehen von diesen und ähnlichen vereinzelt Fällen hat sich überall in der deutschen Unternehmerschaft ein mehr oder weniger straffer Zusammenschluß betätigt. Die Macht des Gegners, des organisierten Arbeiters, war doch zu groß, ein Blick auf die mächtige Entwicklung, die er genommen, war zwingend.

Die vier Skizzen, welche hierunter folgen, reden eine beredte Sprache.¹⁾

Skizze 1 zeigt die Verteilung der in Industrie, Handel und Verkehr Organisierten auf die dem Internationalen Sekretariat angeschlossenen Länder.

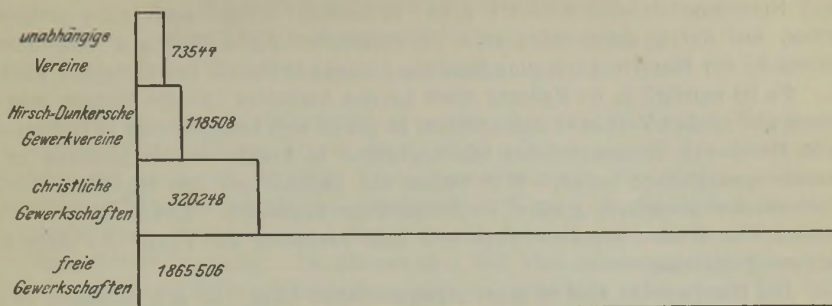


Summe der Organisierten 1906—07: 6 013 856.

Skizze 2 zeigt die Verteilung der gewerkschaftlich Organisierten in

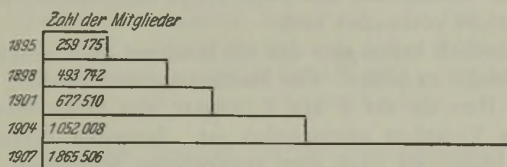
¹⁾ Die Zahlenangaben zum größten Teil nach Louis Brunner „Die deutschen Gewerkschaften“, Berlin 1898, Verlag der Generalkommission der Gewerkschaften.

Deutschland auf die vier Hauptgruppen gewerkschaftlicher Organisationen 1906 bis 1907.

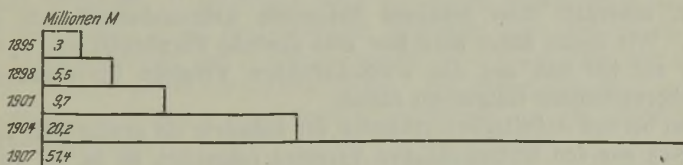


Summe der in Deutschland Organisierten: 2 377 806.

Skizze 3 zeigt das Anwachsen der freien Gewerkschaften in Deutschland 1895—1907.



Skizze 4 zeigt die Einnahmen der freien Gewerkschaften in Deutschland 1895—1907



Die 1906 gezahlte Streikunterstützung betrug 8,25 M auf den Kopf der Mitgliederzahl und erreichte die gewaltige Höhe von insgesamt 14 000 000 M. An Agitationskosten wurden 12,5 Millionen M gezahlt, an Unterstützungen aller möglichen Art 6 Millionen, an Arbeitslosenunterstützung 3 Millionen M.

Es ist einleuchtend, daß diese geradezu glänzende Entwicklung der Arbeiterorganisationen den größten Teil des Unternehmertumes mobil gemacht und zur Gründung von Arbeitgeberverbänden getrieben hat.

Es sei hier gleich erwähnt, daß die wirtschaftlichen Vereine, welche für die Arbeiterfragen besondere Arbeitgeberverbände gebildet haben, sich dadurch maßgebenden Einfluß zu sichern verstanden, daß ihre Vorsitzenden und Geschäftsführer zugleich den Vorsitz im neugegründeten Arbeitgeberverband einnahmen. So finden wir den Geschäftsführer des Zentralverbandes deutscher Industrieller als Leiter der größten Arbeitgeberorganisation Deutschlands, der Hauptstelle deutscher Arbeitgeberverbände, wieder.

Außerdem ist er aber noch Geschäftsführer des Vereins der deutschen Zuckerindustrie, Abteilung der Raffinerien und des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller. Keßler¹⁾ nennt in seinem Werke noch zehn andere Fälle, wo durch eben solch eine Personalunion die einheitliche und dem Wunsche der Mutterorganisation Rechnung tragende Politik gewährleistet wird.

Es ist unmöglich, im Rahmen eines kurzen Aufsatzes alle die kleinen, mittleren und großen Verbände aufzuzählen, zu denen sich Unternehmer in Industrie und Handwerk zu einheitlicher Stellungnahme in Arbeiterangelegenheiten zusammengeschlossen haben. Wir wollen uns deshalb mit den typischen Vertretern der einzelnen großen Fachindustrien begnügen. Zuvor aber noch einige Worte über das Handwerk und sein Verhalten zur Frage der Arbeitgeberorganisation.

Die Handwerker sind in einer eigentümlichen Lage. In den Innungen und Innungsverbänden gesetzlich fest zusammengefügt, wäre es das nächstliegende gewesen, die Innungszusammengehörigkeit als Arbeitgeberverband auszunutzen, weil die Wünsche der Handwerker meist nicht den Rahmen der Innung überschreiten und derart vielgespaltene, auseinandergehende Interessen, wie sie die große Ausdehnung der industriellen Unternehmen nötig im Gefolge haben müssen, nicht vorhanden sind.

Selbstverständlich haben sich das die Innungen auch gesagt und versucht, Arbeitgeberverbände zu bilden. Der Handelsminister, dem sie unterstellt sind, hat jedoch mit Hinweis auf § 81a 2. Absatz der Gewerbeordnung verfügt, daß ein solches Vorgehen ungesetzlich sei. Innungen dürfen nicht Arbeitgeberverbände bilden, da nach dem angezogenen Paragraph „die Förderung eines gedeihlichen Verhältnisses zwischen Meister und Gesellen“ vorgeschrieben sei. Arbeitgeberverbände aber seien Kampfverbände, welche dem gedachten Zwecke widersprächen. Und so wurden denn die Handwerker gezwungen, außerhalb ihrer Innungen besondere Arbeitgeberverbände zu begründen. Wir finden daher auch hier eine ähnliche Parallelität der Verbände, wie wir sie bei den aus den wirtschaftlichen Vereinen hervorgegangenen Arbeitgeberverbänden festgestellt haben.

Wenn bei den Arbeitgeberverbänden der Industrie ein großer Teil der Mitglieder sich aus den wirtschaftlichen Vereinen rekrutiert, so ist bei den Verbänden der Handwerker die Übereinstimmung zwischen Innungsmitgliedern und Angehörigen der Arbeitgeberverbände natürlich noch viel genauer.

Und so kann es nicht wunder nehmen, daß sich sehr oft nur zur Umgehung des Gesetzes, zum Schein Arbeitgeberverbände bilden. Keßler erzählt von der Freien Innung der Baumeister in Leipzig, die den Verband der Bauarbeiter in Leipzig und Umgegend gegründet hat, daß beide Vereinigungen ihre Mitgliederversammlungen am selben Tage und im selben Lokale abzuhalten pflegen, unter der Leitung des gleichen Vorsitzenden, nur daß die Innung stets pünktlich um $\frac{1}{2}$ 4 Uhr und der Arbeitgeberverband um 5 Uhr begann. In Nimptsch in Schlesien, so schreibt Keßler weiter, führt die Ortsgruppe des Arbeitgeberbundes sogar den Namen Arbeitgeberverband für die vereinigte Maurer-, Zimmer- und Steinmetzinnung.

(Fortsetzung folgt.)

¹⁾ s. die Literaturangaben am Schluß des Aufsatzes.

DIE NEUEREN ERGEBNISSE DES PREUSZISCHEN STEINKOHLEN-BERGBAUES.

Von **BRUNO SIMMERSBACH**, Charlottenburg.

(Fortsetzung aus 1908 S. 493.)

In zweiter Linie interessieren aus der neueren Entwicklung unseres heimischen Steinkohlenbergbaues die Förderergebnisse sowohl des Deutschen Reiches als auch der einzelnen Oberbergamtsbezirke. Da Preußens Steinkohlenförderung den Hauptanteil, nämlich 93,3 vH, an dem gesamten deutschen Kohlenbergbau ausmacht, so haben sich die Mengen beiderseitig in gleichmäßiger Weise vermehrt. Im allgemeinen läßt sich zusammenfassend sagen, daß der deutsche Steinkohlenbergbau 1907 ein günstiges Jahr gehabt hat, die Erzeugung vermochte nicht der Nachfrage zu genügen, alle verfügbaren Mengen wurden verbraucht, das Kohlensyndikat mußte ausländische Kohle einführen und die Ausfuhr möglichst einschränken. Die Kohlenpreise zogen daher an, und das finanzielle Gesamtergebnis war für die Bergwerksgesellschaften günstig. Die Steinkohlenerzeugung im Deutschen Reich betrug für 1907 insgesamt 143 222 886 t gegenüber 136 479 885 t im Jahre 1906. Die Förderung an Braunkohlen erreichte 62 319 802 t im Jahre 1907 gegen 56 241 353 t im Jahre 1906. Ferner wurden erzeugt 21 938 038 t Koks 1907 gegen 20 275 572 t 1906 und an Briketts 16 414 478 t gegen 14 500 851 t 1906.

Das Jahr 1907 brachte demnach bei der Steinkohlenförderung eine Zunahme um 6 743 000 t und bei der Braunkohlenförderung eine solche um 6 084 000 t. Die drei wichtigsten Oberbergamtsbezirke förderten im Jahre 1907 folgende Mengen Steinkohle: Dortmund 80 422 746 t, Breslau 37 648 314 t und Bonn 15 273 879 t. An Braunkohlen wurden im Bezirk Halle 38 934 141 t und im Bezirk Bonn 11 337 542 t gefördert. Schlesien zeigt 1907 eine Steigerung seiner Kohlenförderung um 8 vH gegenüber dem Jahre 1906 und Bonn im gleichen Zeitraum um 16 vH für Braunkohle. Die Briketterzeugung des Jahres 1907 entfällt mit 3 524 017 t auf Steinkohlenbriketts und mit 12 890 461 t auf Braunkohlenbriketts.

Seit Beginn dieses Jahrhunderts nahm die Steinkohlenförderung im Deutschen Reich folgende Entwicklung. Sie betrug im Jahre

1900	109 290 237 t
1901	108 539 444 t
1902	107 473 933 t
1903	116 637 765 t
1904	120 794 098 t
1905	121 187 715 t
1906	136 479 885 t
1907	143 222 886 t



Trotzdem also innerhalb der ersten drei Jahre des laufenden Jahrhunderts die deutsche Steinkohlenförderung stetig zurückging, hat sie dennoch für die ersten acht Jahre eine Zunahme von fast 40 vH zu verzeichnen, was einer jährlichen Steigerung von durchschnittlich 5 vH entspricht.

Im preußischen Steinkohlenbergbau zeigen die Fördermengen der einzelnen Oberbergamtsbezirke das nachstehende Bild für die letzten drei Jahre:

	in t		
	1905	1906	1907
Oberbergamtsbezirk Breslau	32 271 851	34 971 775	37 648 314
„ Halle	6 601	10 262	10 200
„ Clausthal	919 000	945 708	947 909
„ Dortmund	65 313 884	76 288 708	80 422 746
„ Bonn	14 560 341	15 654 681	15 273 879
Preußen	113 071 677	127 871 134	134 303 048
im Vorjahr	112 808 409	113 071 677	127 871 134
Zunahme somit	0,2 vH	13 vH	5 vH

Im Jahre 1907 förderte außer Preußen noch Bayern 1 497 038 t und Sachsen 5 214 895 t Steinkohle. Aus den vorstehend angeführten Zahlen ersieht man, daß die Ruhr, Oberschlesien und das Saarrevier die größten Kohlenmengen fördern, und die Produktionssteigerung gibt ein treffendes Bild der regen industriellen Tätigkeit, die hier in den jüngsten Zeiten geherrscht hat. Sollten die nächsten Jahre eine Abschwächung der wirtschaftlichen Lage bringen — was bis Ende 1907 beim Steinkohlen- und Branukohlenbergbau, wie nachher gezeigt wird, noch nicht zu bemerken war —, so wird dank den Syndikaten dieser Rückgang jedenfalls ohne allzu große Schädigung der volkswirtschaftlichen Kräfte Deutschlands vorübergehen.

Die deutsche Kokserzeugung bezifferte sich in den letzten drei Jahren auf folgende Mengen:

	in t		
	1905	1906	1907
Oberbergamtsbezirk Breslau	2 052 520	2 172 826	2 395 054
„ Halle	133 103	135 945	139 030
„ Clausthal	204 523	165 743	153 318
„ Dortmund	12 097 861	15 555 786	16 603 621
„ Bonn	1 935 896	2 228 807	2 580 582
Preußen	16 423 902	20 259 107	21 871 605
im Vorjahre	14 754 102	16 423 903	20 188 625
Sachsen	67 524	66 947	66 433
Deutsches Reich	16 491 421	20 326 054	21 938 038
im Vorjahre	14 816 829	16 491 427	20 326 054
Zunahme	11,5 vH	22 vH	9,8 vH

Bei der deutschen Kokserzeugung ist somit eine stärkere Steigerung zu verzeichnen, sie beträgt für die letzten drei Jahre 33,3 vH. oder im Jahresdurchschnitt 11,1 vH.

Infolge der gesteigerten wirtschaftlichen Anspannung und der regen Tätigkeit war die Nachfrage nach Kohlen sehr stark, und deshalb hat das Jahr 1907 auch etwas höhere Preise zu verzeichnen als das Jahr 1906.

Die Preise loco Grube lagen nach dem jeweiligen Stande zu Ende des Jahres und für die einzelnen Kohlsorten für die Tonne folgendermaßen:

	1907 M	1906 M
Gaskohle und Gasflammkohle	11.— bis 15.—	10.50 bis 13.50
Fettkohle	11.— „ 13.25	10.50 „ 12.60
Magerkohle	10.— „ 12.25	9.50 „ 12.25
Anthrazit	18.50 „ 23.50	17.50 „ 23.50
Koks	16.50 „ 24.—	15.50 „ 19.50

Die bedeutendste Preissteigerung haben indessen im Jahre 1907 die Braunkohlen zu verzeichnen, wie überhaupt dieses Jahr für die Braunkohlenwerke ganz erheblich günstiger war als für den Steinkohlenbergbau. Große bedeutsame Gruppierungen von Braunkohlenwerken vollzogen sich, das Braunkohlensyndikat für die Lausitz wurde weiter ausgebaut und auf sechs Jahre verlängert, und ferner wurde im Frühjahr 1908 ein Braunkohlenverkaufskontor für den Bezirk Halle-Zeitz-Weißfels gegründet. Indessen haben nicht alle Braunkohlenwerke gleichmäßig günstig gearbeitet, sondern verschieden hohe Löhne und Unkosten, sowie zeitweiliger Wagenmangel haben auch hier ihre hemmenden Einflüsse nicht vermissen lassen.

Der deutsche Außenhandel in Steinkohlen, Braunkohlen und Koks nahm in Ausfuhr und Einfuhr während der Jahre 1907 und 1906 folgende Entwicklung in Tonnen:

Einfuhr.

	1907	1906
Steinkohlen (Gesamteinfuhr)	13 729 296	9 253 711
davon aus England	11 962 574	7 601 363
Österreich-Ungarn	792 728	818 078
Belgien	600 053	540 654
Braunkohlen	8 963 103	8 430 441
Koks	584 221	565 561

Ausfuhr.

Steinkohlen (Gesamtausfuhr)	20 017 688	19 550 964
davon nach Österreich-Ungarn	8 459 226	6 860 403
Holland	4 303 490	4 544 093
Belgien	3 069 594	3 071 882
der Schweiz	1 584 768	1 358 011
Frankreich	1 324 903	1 933 344
Braunkohlen	22 065	18 759
Koks	3 792 580	3 415 347
davon nach Frankreich	1 710 106	
Österreich-Ungarn	780 994	

Belgien	275 908
Rußland	213 806
der Schweiz	205 494

Aus dieser zahlenmäßigen Gegenüberstellung geht hervor, daß die deutsche Steinkohlenausfuhr trotz einer Gesamtförderzunahme von rd. 7 Millionen t im Jahre 1907 nur um 500 000 t gegen 1906 höher war, daß dagegen unsere Steinkohleneinfuhr von 9,2 auf 13,7, also um $4\frac{1}{4}$ Millionen t = 50 vH gestiegen ist. Im Jahre 1907 wies der inländische Kohlenbedarf gegen 1906 eine Zunahme von über 8 vH auf, der eine Zunahme der Kohlenenerzeugung von nur 4 vH gegenübersteht. Unser deutscher Kohlenbergbau war nicht in der Lage, dem hoch gestiegenen Bedarf ebenso schnell mit der Leistung nachfolgen zu können. Dies hatte das Kohlensyndikat schon bald eingesehen und deshalb zur Befriedigung des Inlandes große Mengen Kohlen im Auslande gekauft und ebenso Lieferungen nach dem Auslande hin durch Einschlebung englischer Kohle, ja selbst durch Zahlung von Reugeldern abgelöst. Daß solche Maßnahmen des Kohlensyndikates zum Schutze der heimischen Verbraucher zweifellos oft sehr kostspielig sein können, liegt wohl auf der Hand.

(Fortsetzung folgt.)

NEUE MASCHINENZÖLLE.¹⁾

A. Serbien.

Nachdem der unterm 14. März v. Js. zwischen Österreich-Ungarn und Serbien abgeschlossene Handelsvertrag inzwischen von der serbischen Skupschтина angenommen worden ist, bedarf er, um wirksam zu werden, noch der Genehmigung des österreichisch-ungarischen Parlaments, die jedoch von den dortigen Agrariern nach Tunlichkeit hinauszuschieben oder gar zu vereiteln versucht wurde. Nunmehr hat aus politischen Erwägungen das österreichisch-ungarische Gesamtministerium auf Grund des vom Reichsrat und dem Kaiser genehmigten Ermächtigungsgesetzes das Handelsabkommen *provisorisch* mit Wirkung vom 1. September v. Js. ab in Kraft gesetzt. Nach Lage der Verhältnisse kann über die endgültige Annahme des Vertrages durch das Parlament ebenfalls kein Zweifel bestehen.

Da die Österreich-Ungarn von Seiten Serbiens zugestandenen Zollermäßigungen auch den deutschen Waren infolge der Meistbegünstigungsklausel zugute kommen, so kann unsere Ausfuhr von dem genannten Zeitpunkt ab mit folgenden ermäßigten Zollsätzen bei der Einfuhr von Maschinen usw. nach Serbien rechnen. (Die bisher zur Anwendung gekommenen Tarifsätze fügen wir zum Vergleich bei):

Tarif-Nr.	Warengattung	Zollsatz für 1 dz neuer bisheriger
617	Kesselschmiedearbeiten (Kessel und andere Waren, Deckel für diese Kessel, Destillierapparate), mit Ausnahme der Dampfkessel:	

¹⁾ Anm. d. Red. Wir geben hier einige uns zugegangene Mitteilungen über Veränderungen in der Tarifierung von Maschinen und Maschinenteilen für Serbien und Dänemark wieder, soweit sie für die deutsche Maschinenindustrie von Interesse erscheinen.

Tarif-Nr.	Warengattung	Zollsatz für 1 dz	
		neuer	bisheriger
	1. roh	60 Dinar	80 Dinar
	2. gewöhnlich bearbeitet	80 „	100 „
	3. fein bearbeitet	120 „	130 „
634	Bussolen, Kompass, Zirkel, Rechenmaschinen, Schreibmaschinen; Schrittzähler und ähnliche Taschenzählwerke ohne Uhrwerk; selbstätige Meß- und Registriervorrichtungen ohne Uhrwerke; Präzisionswagen, selbstätige Wagen und selbstätige Verkaufsvorrichtungen; alle diese, soweit sie nicht durch ihre Verbindungen mit anderen Stoffen unter höhere Zollsätze fallen	150 „	300 „
642	Dynamomaschinen, Elektromotoren, Umformer und andere elektrische Motoren nebst Zubehör und Teile derselben:		
	1. bei einem Gewichte der Maschine von mehr als 30 dz	12 „	15 „
	2. bei einem Gewichte der Maschine von mehr als 5 bis zu 30 dz	17 „	22 „
	3. bei einem Gewichte der Maschine von 5 dz oder weniger	22 „	30 „
644	Elektrische Apparate mit kleinen elektrischen Motoren, wie elektrische	100 „	150 „
545	Krane, Winden und Hebezeuge, gehörigen Ketten	18 „	30 „
	Außerdem interessieren an dieser Stelle wohl noch folgende Tarifänderungen:		
542	Eisenkonstruktionen für Brücken, Dächer, Werkstätten und dergleichen mehr, zusammengesetzt oder zerlegt, mit einem rauhen Farbanstrich oder mit Mennige überzogen	9 „	10 „
540	Eisenbahnschienen (ohne Rücksicht auf das Profil), auch gelocht; Schienenbefestigungsmittel, Eisenbahnschwellen und Eisenbahnunterlagsplatten	1,50 „	6 „
541	Ausweichvorrichtungen, Signale, Eisenbahnnachsen, Eisenbahnräder, Eisenbahnradreifen (verschiedene Teile), Bremsen, Puffer und anderes Eisenbahnmateral	3 „	10 „
	Anmerkung zu Nr. 540 und 541. Hierher gehören auch Schienen und anderes Material für Straßenbahnen. — Die in diesen beiden Tarifnummern genannten Gegenstände unterliegen keinem Zolle, wenn sie für Eisenbahnen bestimmt sind, welche vom Staate gebaut und betrieben werden.		
543	Hämmer, Ambosse und Schraubstöcke, im Gewichte von 2,5 kg und mehr; Anker	8 „	32 „
	Hämmer, Ambosse und Schraubstöcke, im Gewichte von weniger als 2,5 kg; Brecheisen (für Steinmetze)	20 „	32 „

Tarif-Nr.	Warengattung	Zollsatz für 1 d neuer bisheriger	
544	Achsen (mit Ausnahme der Eisenbahnachsen), Achsteile, auch in Verbindung mit Teilen aus an- deren unedlen Metallen:		
	1. unbearbeitet, roh oder einfach bearbeitet . . .	9 Dinar	15 Dinar
	2. fein bearbeitet	18 „	30 „
500	Schmelztiegel, Retorten, Muffeln, Kapseln und andere technische Gegenstände aus Graphit, Graphitmasse, Magnesia-Zement und anderen feuerfesten Stoffen .	4 „	5 „

Bemerkung sei, daß die Zollsätze für Maschinen usw. anderer Art keine Änderung erfahren.

Die zugestandenen Zollermäßigungen sind nicht unerheblich und geeignet, das serbische Einfuhrgeschäft in diesen Gegenständen zu beleben. Jedenfalls wird seitens der österreichisch-ungarischen Industrie, welche bisher in erster Linie an dieser Einfuhr beteiligt gewesen ist, hiermit gerechnet. Unsere deutschen Interessenten werden daher gut tun, beizeiten dem serbischen Markt ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden, damit sie nicht in das Hintertreffen geraten. Deutschlands Anteil an der Maschinenversorgung Serbiens stellt sich in den Waren der vorstehend angegebenen Tarifposten im Verhältnis zur Gesamteinfuhr folgendermaßen (bemerkt sei, daß in den nachstehend nicht angegebenen Posten eine nennenswerte Einfuhr nicht stattgehabt hat):

Nr. der Tarifpos.	Einfuhr überhaupt		davon aus Deutschland	
	Menge kg	Wert Dinar	Menge kg	Wert Dinar
634	5 147	64 853	1 799	16 536
642	86 871	147 230	35 277	70 205
545	17 594	14 301	5 262	4 340
542	262 546	97 841	10 448	10 700
540	1 428 426	294 954	46 123	13 749
541	195 898	92 313	23 659	23 631
543	30 792	24 255	14 240	14 562
544 Ziff. 1	44 292	24 325	—	—
544 „ 2	144 233	80 862	49	110

Diese Zahlen, welche der serbischen Handelsstatistik für 1906 entnommen sind, lassen sich durch reges Interesse für den serbischen Markt zweifellos erhöhen.

B. Dänemark.

Das dänische Parlament hat den von der Regierung ausgearbeiteten Entwurf eines neuen Zolltarifs angenommen und zum Gesetz erhoben. Er ist am 1. Januar d. J. in Kraft getreten und kommt auf alle solche Waren in Anwendung, die sich zu diesem Zeitpunkt auf Kredit- oder Transitlager befinden.

Es können indessen nur Waren, für die im Tarif eine Mindest-Einlagerungsmenge angegeben ist, auf Kreditlager genommen werden; hierzu gehören Maschinen zurzeit noch nicht. Die Zollbehörde kann jedoch auch für andere Waren (also auch für Maschinen) die Benutzung des Kreditlagers, sei es allgemein, sei es an einzelnen Orten, gestatten, wenn sich auf Grund der ge-

machten Erfahrungen ein Bedürfnis hierzu herausstellen sollte, erforderlichenfalls unter Hinzufügung weiterer Aufsichtsbestimmungen über die schon bestehenden allgemeinen hinaus, wie es das Interesse der Zollkasse etwa erheischt.

Wenngleich im neuen Tarif im allgemeinen der Grundsatz des Freihandels, welcher dem jetzt in Kraft befindlichen sein Gepräge gibt, beibehalten wird, so enthält er doch zum Teil nicht unerhebliche Abweichungen, die für unsere Ausfuhr von Wichtigkeit sind. Die an dieser Stelle interessierenden Bestimmungen seien daher unten wiedergegeben. Vorab sei noch bemerkt, daß der neue Tarif anstelle des alten Münz-, Maß- und Gewichtssystems die Kronenwährung (1 Krone Silber = 100 Öre = 1,125 M.) und metrische Maße und Gewichte zur Anwendung bringt.

Die in Betracht kommenden Tarifstellen lauten in der Übersetzung wie folgt:

Tarif-Nr.	Warengattung	Zollsatz
	Maschinen aller Art und Maschinenteile, nicht besonders tarifiert: Maschinen:	
166	elektrische Maschinen (Dynamos und Elektromotoren)	v. Werte 7½ vH
167	andere	„ „ 5 vH
168	Maschinenteile nach Wahl des Verzollers:	
	entweder nach dem Werte	„ „ 5 vH
	oder tarifmäßig nach der Beschaffenheit des Materials.	

A n m e r k u n g 1. Als Maschinen sind nur solche Gegenstände anzusehen, die im engeren Sinne unter den Begriff Maschinen fallen, und namentlich nicht gewöhnliches Werkzeug oder Geräte, auch wenn diese gewöhnlich als Maschinen bezeichnet werden.

2. Unter Maschinenteilen, die unter Nr. 168 nach dem Werte verzollt werden können, sind solche zu verstehen, die sich als Teile der eigentlichen Maschine darstellen, nicht aber Waren, die im übrigen erforderlich sind, damit die Maschine gehen und gebraucht werden kann, wie Treibriemen, Weberschiffchen, Spulen usw.

3. Der Verzoller hat vor der Zollabfertigung zu erklären, ob er Verzollung nach dem Werte der Beschaffenheit wünscht.

169 Maschinenpackung und Isolierstoffe:

aus verschiedenen, zum Teil zollpflichtigen Bestandteilen oder aus zollfreien Stoffen in geformtem Zustande, darunter Korkstein 1 kg 0,10 Kronen
sonst: nach Beschaffenheit des Materials. —

Maschinenteile werden also auf Wunsch des Einbringers auch je nach Beschaffenheit des Materials als Eisen-, Kupfer- usw. Waren in Gemäßheit der Bestimmungen des Tarifs zur Verzollung gezogen. Die Zollbehandlung gewisser Arten von Maschinenteilen in vorstehendem Sinne ist im Tarif besonders vorgesehen und sei daher nachstehend wiedergegeben:

Tarif-Nr.	Warengattung A. Eisen und Stahl.	Zollsatz für 1 kg in Kronen.
aus 176	Ungebogene Kesselböden und dergleichen; geschweißte Dampfdome und Kanäle, Galloway-Röhren, wellenförmige Kanäle, auch mit abgerichteten Enden; Schienen und Schwellen für Gleise, auch zusammengenietet oder zusammengeschräubt, sowie alle gewalzten oder gegossenen, auch mit Löchern versehenen Verbindungsteile dazu; Eisen und Stahl roh verarbeitet, gerade oder gebogen, zum Schiffs-, Maschinen-, Haus- und Brückenbau; Wagenachsen, Radreifen und dergleichen, wenn diese Gegenstände nach dem Auswalzen, Aushämmern oder Pressen keinerlei Behandlung unterzogen worden sind; Schiffsanker; Ankerketten und Ketten, sowie einzelne Glieder und Verbindungsteile zu solchen, von 9 mm Stärke und darüber; gezogene Röhren, auch mit Schraubengewinde, sowie gegossene, gerade Röhren von 6,5 mm Metallstärke und darüber, wenn sie nicht emailliert oder mit abgedrehten Flanschen versehen sind; Retorten zu Gaswerken; — alle vorgenannten Gegenstände, selbst wenn sie blank gewalzt, angestrichen oder dergleichen, verzinkt, verzinkt oder mit anderem, auch auf galvanischem Wege hergestellten Überzuge versehen sind . . .	frei
aus 177	Umgebogene Böden zu Kesseln und dergleichen; geschweißte Dampfdome und Kanäle, Galloway-Röhren, wellenförmige Kanäle, Eisen und Stahl, roh verarbeitet, gerade oder gebogen, zum Schiffs-, Maschinen-, Haus- und Brückenbau, Wagenachsen, Radreifen und dergleichen; — diese sämtlichen Gegenstände, sofern sie mit geschlagenen oder gebohrten Löchern versehen sind . . .	1 kg 0,01 ½
aus 181	Ankerketten und Ketten, sowie einzelne Glieder und Verbindungsteile zu solchen, sofern sie unter 9 mm stark sind; ferner allgemeines Zubehör zu Ketten, wie Ringe, Wirbel, Haken, Schlußstangen oder Federhaken; Deizimalwagen; Schraubstöcke	1 kg 0,04
aus 182	Die in Nr. 177 genannten Gegenstände, wenn sie zusammengenietet sind; Schrauben aller Art, sowie Bolzen und Schraubenmütern, mit und ohne Schraubengewinde; Nietnägeln, Nietscheiben und Nietringe, Nähmaschinen-gestelle ohne Verbindung mit Holz; gröbste geschmiedete und gegossene Gegenstände, wie Dampfkessel, Wasserkästen, Wagenachsen (ohne Schmierbüchse-einrichtung); Gußwaren im Stückgewichte von mehr als 2,5 kg, wie grobe Maschinenteile, Gewichte, Ambosse, grobe Hammer, Hähne und dergleichen; andere als die in Nr. 176 genannten gegossenen Röhren, sowie alle Arten Verbindungsteile zu Röhren (Fittings); ferner gepreßte oder nur roh gegossene, zu weiterer Verarbeitung bestimmte	

Tarif-Nr.	Warengattung A. Eisen und Stahl.	Zollsatz für 1 kg in Kronen.
	Gegenstände wie Schlüssel, Schloßteile, Nähmaschinen, Fahrräder und dergleichen	1 kg 0,03
aus 190	Wagenachsen mit Schmierbüchseineinrichtung (sogen. Patentachsen); Wagen (zum Wiegen), ausgenommen De-zimalwagen; Nähmaschinen aller Art; Karden	1 kg 0,10

B. Andere Metalle.

aus 192	Akkumulatorplatten und Tuben aus Blei, Zinn oder Zink	1 kg 0,04
aus 195	Rohe Kesselschalen und Böden	1 kg 0,10

Unsere deutschen Ausfuhrgeschäfte werden hiernach gut tun, ihre geschäftlichen Maßnahmen rechtzeitig nach diesen neuen Zollsätzen entsprechend ein-zurichten.

Es sei darauf hingewiesen, daß gegenwärtig noch Handelsvertragsver-handlungen zwischen Deutschland und Dänemark schweben, welche die Ab-änderung des einen oder anderen Zollsatzes noch bedingen könnten.

Ausweislich der letzten Zahlen aus unserer Handelsstatistik ist Deutsch-land besonders an der dänischen Einfuhr nachstehender Artikel interessiert:

Warengattung	Deutschlands Ausfuhr nach Dänemark	
	Januar bis August	
	1908	1907
Tenderlokomotiven über 100 dz; Lokomotiven ohne Tender	12 468 dz	1 672 dz
Dampfmaschinen	275 „	1 352 „
Verbrennungs-, Explosionsmotoren; Hochofengasmotoren, ausgenommen die für Kraftzwecke	216 „	1 803 „
Anderweit nicht genannte Kraft-(Antriebs-) Maschinen außer Elektromotoren); Windmotoren, Göpelwerke	808 „	910 „
Nähmaschinen für Handbetrieb, ohne Gestell, Köpfe von Nähmaschinen, Teile davon (ausgen. Nadeln)	1 285 „	1 525 „
Maschinen für Vorbereitung der Verarbeitung und für Spinnerei, von Streichgarn	990 „	1 137 „
Zurichte-(Appretur-) Maschinen (mit Ausnahme von Kupferwalzen)	649 „	569 „
Feuerspritzen; Pumpen für Menschen- oder Tierbetrieb zur Förderung von Flüssigkeiten	723 „	623 „
Maschinen zur Bearbeitung von Metallen	5 650 „	5 688 „
Maschinen zur Bearbeitung von Hölzern	447 „	696 „
Dreschmaschinen	1 372 „	756 „
Rasenmäher u. a. n. g. landwirtschaftliche Maschinen	11 561 „	10 507 „
Maschinen, Geräte der Zuckerindustrie	3 442 „	1 770 „
Müllereimaschinen	1 306 „	1 457 „
Maschinen für Holzstoff-, Papierherstellung	1 567 „	3 927 „
Buchdruckmaschinen	1 179 „	1 008 „
Maschinen für Kalk-, Lehm-, Ton-, Zement- usw. Industrien	1 579 „	1 629 „
Anderere nicht besonders genannte Maschinen (Maschinen zum Polieren von Spiegelglas, Teigwaren-, Material-prüfungsmaschinen usw.)	1 618 „	1 901 „

II. DER GELD- UND WARENMAKT.

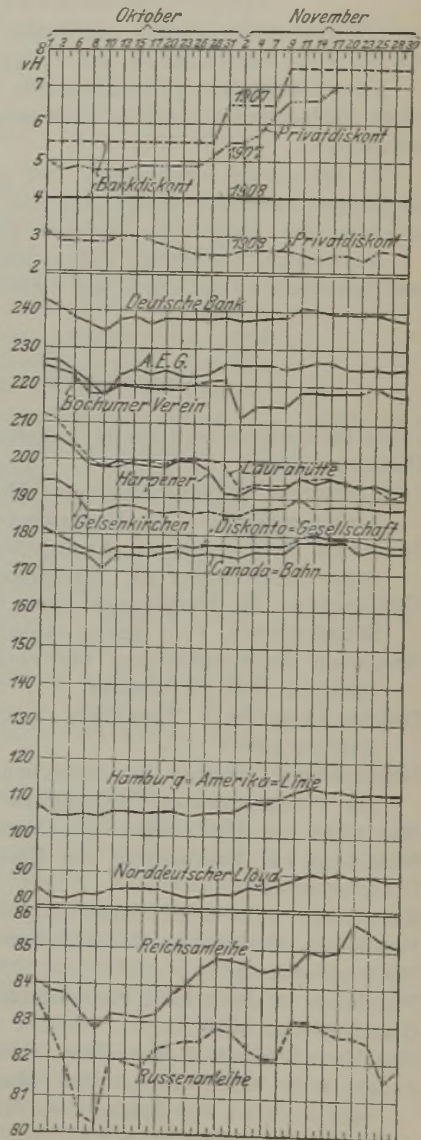
Diskont- und Effektenkurse an der Berliner Börse Oktober und November 1908.

Die Effektenkurse an der Berliner Börse, die um die Septemberwende eine leichte Aufwärtsbewegung aufwiesen, haben zunächst eine stark abwärts gerichtete Bewegung zu verzeichnen gehabt. Hierfür waren fast ausschließlich die Vorgänge am Balkan maßgebend, deren Zuspitzung auch von den übrigen westlichen Börsen mit großer Verstärkung aufgenommen wurde. Die Vorgänge im Orient haben dauernd am stärksten die Börse in den letzten beiden Monaten beeinflusst, zeitweise stand die in den letzten Jahren völlig in den Hintergrund getretene Wiener Börse durchaus im Vordergrund. Die innerpolitische Lage hat gleichfalls die Börse mehrmals stark beunruhigt, bis durch die Beilegung der Kanzlerkrise dieser abschwächende Grund fortfiel. Die neuen Steuerpläne haben dauernd wohl keine Allgemeinwirkung ausgeübt, wenn auch auf den Sondergebieten die Aussichten der Annahme dieses oder jenes Vorschlages — man hat in erster Linie an die Gas- und Elektrizitätssteuer zu denken — sich mehr oder minder scharf zum Ausdruck brachte. Dagegen hat der Aufschwung, wie er sich in New York nach dem Vollzug der Präsidentenwahlen einstellte, auch an der Berliner Börse vorübergehende Wirkung geübt.

In der Fülle der mehr unfreundlichen als freundlichen Einflüsse blieb die anhaltende Geldflüssigkeit der ruhende Pol. Sie war allerdings auch den Umständen mit zuzuschreiben, daß die politischen Ereignisse der Spekulation andauernd Zurückhaltung auferlegten, so daß es zu keiner nennenswerten Geschäftstätigkeit gekommen ist, während die Industrie infolge des Daniederliegens der Beschäftigung gleichfalls keinen Mut fand, für Anlagen neuen Geldbedarf in Anspruch zu nehmen. Die Geldflüssigkeit ist im wesentlichen dem Rentenmarkt zugute gekommen. Die häßlichen Anleihenwerte zeigen eine nicht unerhebliche, wenn auch langsam steigende Aufbesserung. Dies galt sowohl für die 3- als auch für die 4proz. Titres. Ebenso hat der Städteanleihenmarkt festeres Gepräge getragen. Von fremden Rentenwerten haben allerdings sowohl die österreich-ungarischen als auch die russischen, vornehmlich jedoch die Orientwerte (Türken, Türkenlose, Serben usw.) mehr oder minder starke Entwertungen erfahren. Für Russen kamen auch noch die nicht verstemmen wollenden Anleihegerüchte in Betracht.

Die Haltung des Montanmarktes stand zunächst unter dem Einfluß der Abschlüsse, soweit diese nicht schon vorher eskomptiert waren. Stärkere Entwertungen in einzelnen Montanwerten sind mit auf die Dividendenablösung zurückzuführen. Vor allem aber wirkte andauernd abschwächend die ungünstige Lage der Industrie, die sich in dem Zusammenbruch des Roheisensyndikats und dem vergeblichen Versuche, es noch vor seinem Ablauf Ende Dezember wieder zu erneuern, aussprach. Die Herabsetzung der Kohlenpreise hat endlich auch auf die Kohlenwerte in abschwächendem

Sinne gewirkt. Immerhin bleibt nicht zu verkennen, daß die Kurseinbußen des Oktobers im Laufe des Novembers für einzelne Werte wenigstens einen teilweisen Ausgleich gefunden haben. Auf dem Schiffahrtsmarkt läßt sich im Laufe des Novembers eine langsame, aber stetige Besserung erkennen, die in der Besserung des Aus-



wandererverkehrs ihren Hauptgrund hatte. Elektrizitätswerte verfolgten eine zunächst abwärts gerichtete Haltung, stiegen aber im November wieder ein wenig. Anregend wirkten die günstigen Abschlüsse der führenden Gesellschaften sowie die weiteren Aussichten des Zustandekommens der Elektrifizierung größerer Bahnstrecken, abschwächend dagegen die Befürchtungen wegen der Gas- und Elektrizitätssteuer. Die Durchschnittskurse der in der Effektenkurstabelle berücksichtigten Werte waren:

	Oktober	November
Deutsche Bank	237,80	239,23
Diskonto-Gesellschaft	177,23	178,80
Gelsenkirchen	187,89	187,67
Harpfen	199,23	193,39
Bochumer Verein	220,27	216,34
Laurahütte	201,69	193,63
Canada-Pacific-Bahn	174,87	176,40
Hamburg-Amerika-Linie	105,85	110,75
Norddeutscher Lloyd	84,43	88,42
Allgem. Elektrizitäts-Ges.	223,15	224,99
3 prozentige Reichsanleihe	83,67	84,91
2 " Russenanleihe	82,11	82,44

Die Gelderleichterung kommt vor allem darin zum Ausdruck, daß die Reichsbank an ihrem Diskont von 4 vH unentwegt festgehalten hat, während sie ihren offiziellen Satz im Vorjahr am 29. Oktober von 5½ auf 6½ und am 9. November auf 7½ erhöhte. Es besteht immerhin eine Marge von anfangs 2½, später sogar 3½ vH gegenüber dem Vorjahre. Der Privatskont schlug gleichfalls mit dem Beginn des letzten Vierteljahrs mit 3½ vH eine weichende Richtung bis auf 2½ ein, um dann gegen Ende November wieder leicht auf 2½ vH anzuziehen. Im Vorjahre ist der Privatskont im Oktober nur von 5 auf 4½ vH gesunken, um dann sehr bald bis auf 5½ vH im Oktober und bis auf 7 vH im November anzuziehen. Die Anfang Oktober gegenüber dem Vorjahre 1½ vH betragende Marge ist Ende Oktober auf 3 vH, Ende November auf über 4½ vH gestiegen. Während sich im Vorjahre der Privatskont Ende Oktober nur 1 vH unter dem Bankdiskont, Ende November sogar nur ½ vH unter demselben bewegte, sind diesmal Unterschiede von durchschnittlich 1½ bis 1½ vH zu verzeichnen. Die Durchschnittsätze des Bankdiskonts waren im Oktober 4 vH gegen 5,59 vH im Oktober 1907, im November 4 vH gegen 7,25 vH im Vorjahre. Die Sätze des Privatskonts im Oktober 2,74 (i. V. 4,91), im November 2,53 (6,64).

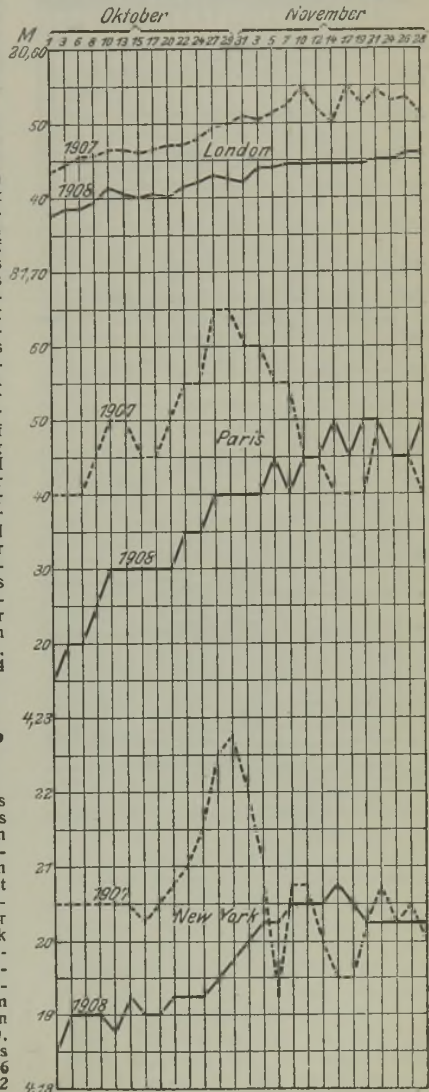
Wechselkurse London, Paris, New York.

Das Zusammenwirken der Steigerung des Londoner Privatskonts mit dem Sinken des Berliner Diskonts hat ein leichtes Anziehen des Schecks London zur Folge gehabt. Freilich notierte er erheblich unter dem Satze des Vorjahres. Die Devisen Paris hat ebenso nicht unbeträchtlich angezogen, während im Vorjahre auf ein Anziehen im Oktober ein Rückgang im November folgte. Scheck New-York hat im Oktober eine sinkende Richtung verfolgt, im November wieder leicht angezogen. Infolge der leichteren Geldmarktverhältnisse notierte er erheblich unter dem vorjährigen Werte. Scheck London stand im Durchschnitt im Oktober 20,406 (i. V. 20,469), im November 20,447 (20,524). Scheck Paris im Oktober 81,30 (81,50), im November 81,46 (81,46), Scheck New-York im Oktober 4,192 (4,210), im November 4,204 (4,202).

Der Warenmarkt im Oktober und November 1908.

In dem Schaubild sind die Tagespreise für Weizen und Roggen (Dezember-Termin, Berlin 2 Uhr) für Kupfer, Zinn, Zink, Blei, Silber (Londoner Notierungen), sowie Eisen (Glasgower Schlußnotierungen) angegeben. (Erklärung der Notierung s. Heft 1, 1908.)

Die Weizenpreise haben sich im Oktober unter mannigfachen Schwankungen anfangs abwärts bewegt, im November dagegen eine Aufwärtsbewegung erfahren. Maßgebend

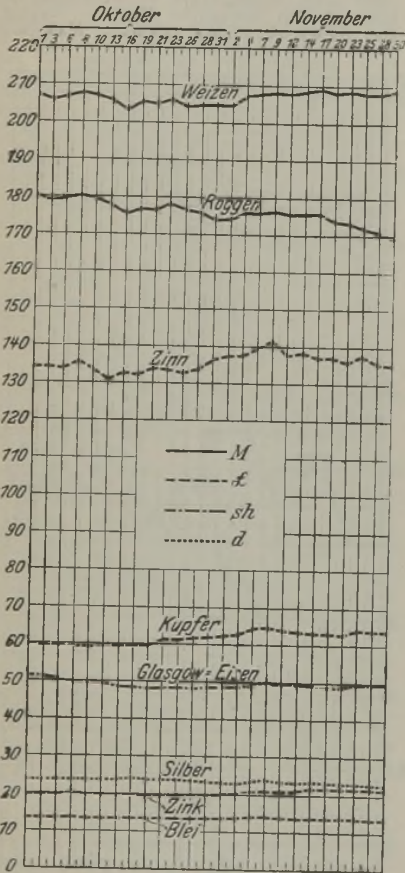


für den Umschwung waren vor allem die günstigen Witterungsmeldungen im Inlande, die günstigen Ernteaussichten in den La Plata-Staaten und die Zunahme der amerikanischen Getreidevorräte. Die festere Haltung lag in dem Witterungsumschwung, den ungünstigen Saatenstandmeldungen, die sich für Argentinien dahin verschärften, daß ein Teil der Ernte durch Frost vernichtet worden sei, begründet. Roggen verkehrte aus denselben

Gründen anfangs abgeschwächt, ist aber im November unter vorübergehender Erholung weiter rückwärts gegangen, vornehmlich deswegen, weil sich die Ausfuhrfähigkeit und das infändische Angebot mehrten und auch Rußland billiger anbot. Dem lebhaften Angebot stand gleichfalls eine wenig bedeutende Nachfrage gegenüber. Die politischen Einflüsse haben anfangs den Getreidemarkt freilich befestigt, weil man an eine Erschwerung der Zufuhren aus den Balkanländern dachte. Das Geschäft litt teilweise auch unter dem Einfluß der höchst ungünstigen Wasserstandsverhältnisse bei den deutschen Flüssen und der dadurch bedingten höheren Frachtsätze, welche die Ausfuhr ausländischer Ware erschwerten. Nach dieser Richtung hin sind die preissteigernden Einflüsse gegenüber den die Geschäftstätigkeit hemmenden nicht zum Ausdruck gekommen.

Von den Metallmärkten hat der Kupfermarkt nach anfänglicher Abschwächung wieder eine gute Befestigung bei steigenden Preisen zu verzeichnen gehabt. Einem Niedrigstpreis von 59¹/₁₀ £ Mitte Oktober stand ein Höchstpreis von 64¹/₁₀ £ im ersten Drittel im November gegenüber. Indessen hat dieser Höchstpreis nicht voll aufrecht erhalten werden können. Auf eine lebhaftere Hausse folgte später eine rückläufige Bewegung, die erst Ende November zum Stillstand kam. Es scheint, daß der Verbrauch zunächst wiederum abwartete. Auf dem Zinnmarkt ist dagegen nach einer anfänglichen Baisse eine starke Aufwärtsbewegung eingetreten, die ihren Höhepunkt am 9. November mit 141¹/₁₀ £ erreichte, wo dann abermals ein lebhafter Rückschlag eintrat. Immerhin stehen die Preise Ende November eine Kleinigkeit höher als Anfang Oktober. Blei verkehrte anfangs im ganzen stetig unter leichten Schwankungen. Nach einer leichten Aufwärtsbewegung ist Ende November ein leichter Rückgang eingetreten. Zink nahm namentlich im November eine festere Haltung an. Die Eisenpreise in Glasgow gingen im Oktober zurück. Im November waren die Notierungen leicht schwankend, ohne indessen auf ihren Stand von Anfang Oktober zurückzukehren. Das Geschäft hielt sich in ziemlich engen Grenzen, die Vorräte haben eine Vermehrung erfahren.

Die Durchschnittskurse der im Schaubilde des Warenmarktes berücksichtigten Werte waren:



	Oktober	November
Weizen	205,46	207,76
Roggen	177,55	173,99
Kupfer	60,18	63,46
Zinn	133,65	137,48
Zink	19,78	20,88
Blei	13,47	13,59
Silber	23,71	23,01
Eisen	49,26	49,24

III. KLEINE MITTEILUNGEN AUS LITERATUR UND PRAXIS.

BILDUNGSWESEN.

Die Universität Tokio.

Der Jahresbericht der Universität Tokio für das Jahr 1907/08, der kürzlich erschienen ist, ist ein stattliches Buch, das viel Wissenswertes über japanisches Bildungswesen enthält. Der Lehrkörper der Universität besteht aus 121 Professoren, 64 Assistenten, 73 „Instruktoren“ und 16 ausländischen Professoren, im ganzen also aus 274 Personen. Die Zahl der Studenten betrug im Berichtjahre 4393, zu denen noch 808 Personen hinzu kamen, die die allgemeinen Fachstudien beendet, ihre Prüfungen abgelegt haben und nunmehr noch an der Universität arbeiten, um Sonderstudien zu betreiben. Die Universität hat 6 Fakultäten: für Rechtswissenschaft, Medizin, Ingenieurwissenschaften, Sprachwissenschaften und Literatur, Naturwissenschaften und Landwirtschaft. Ihre jetzige Einrichtung und Einteilung stammt aus dem Jahre 1886; damals wurden durch einen Kaiserlichen Erlaß zwei getrennte Anstalten, die Tokio-Daigaku, die damalige Universität, und die Kōbu-Daigaku, die damalige technische Hochschule, unter dem Namen Teikoku-Daigaku oder Kaiserliche Universität mit einander verschmolzen. An der technischen Fakultät bestehen 9 Abteilungen: je eine für Bauingenieurwesen, Maschinenbau, Schiffbau, Waffentechnik, Elektrotechnik, Architektur, angewandte Chemie, Technik der Sprengstoffe und Berg- und Hüttenwesen. In jeder dieser Abteilungen wird das betreffende Gebiet in erschöpfender Weise behandelt; eine jede besitzt umfangreiche, ausgezeichnet ausgestattete Arbeits- und Ausstellungsräume für praktische Versuche und zur Unterbringung der Sammlungen von Modellen, Mustern, Probestücken, Werkzeugen, Instrumenten u. dergl., die beim Entwerfen als Vorbilder und bei praktischen Arbeiten benutzt werden.

Das Studium an der technischen Fakultät dauert 3 Jahre, ebenso dasjenige an der naturwissenschaftlichen,

wo besondere Abteilungen für Mathematik, Astronomie, theoretische Physik, Experimentalphysik, Chemie, Zoologie, Botanik, Geologie und Mineralogie bestehen. Als Nebenanlagen der Universität seien erwähnt die Sternwarte, die Erdbebenstation, der botanische Garten und die biologische Anstalt.

Die landwirtschaftliche Fakultät, die sich besondere Verdienste durch Einführung der höher entwickelten landwirtschaftlichen Betriebsweisen Europas und Amerikas in Japan erwirbt, wendet ihr Hauptaugenmerk zur Zeit der Forstwirtschaft zu.

Im Lande wird der Universität lebhaftes Interesse entgegengebracht: es ist zur Zeit weniger beliebt, berühmten Männern, deren Andenken man ehren will, ein Denkmal zu setzen, als ihnen zu Ehren eine Stiftung, die ihren Namen trägt, an der Universität zu errichten, eine Sitte, die auch anderen Ländern zur Nachahmung empfohlen werden könnte. So besteht u. a. eine besondere Anstalt an der Universität zur Aufnahme der bereits erwähnten Mitglieder, die den regelmäßigen Studiengang abgeschlossen haben und nunmehr Sonderstudien treiben wollen.

Die Universitätsbücherei enthält 379 000 Bände; sie wird beständig durch Kauf, Tausch und Schenkungen, besonders aus dem Auslande, bereichert. Der Lesesaal bietet Raum für etwa 300 Studenten.

Die Veröffentlichungen, die von den verschiedenen Fachabteilungen herausgegeben werden, stehen wissenschaftlich auf hoher Stufe und beweisen, daß die Studenten sich nicht mit der Aufnahme dessen begnügen, was ihnen in Vortrag und Übung dargeboten wird, sondern in eigener, selbständiger Arbeit auf dieser Grundlage weiter arbeiten und wichtige, bisher noch wenig beachtete Gebiete zu erforschen suchen.

Ein Berichterstatter in der Zeitschrift Engineering, der den Jahresbericht bespricht, hält die Universität Tokio für eine der am besten ausge-

statteten der Welt und ist überzeugt, daß Japan den hohen Stand der Entwicklung, den es in den letzten 40 Jahren erreicht hat, hauptsächlich dem Umstand verdankt, daß es

auf sein Bildungswesen, sowohl was die Universität als auch was die sonstigen Bildungsstätten anbelangt, ganz außerordentliche Sorgfalt verwendet hat. Wk.

INDUSTRIE UND BERGBAU.

Britische Kohle in deutschen Großstädten.

Obwohl im allgemeinen der Absatz von britischer Kohle auf dem deutschen Markt im laufenden Jahr einen starken Rückgang aufweist, konnte doch in unseren Großstädten der Wettbewerb der britischen Kohle noch zunehmen. In den ersten acht Monaten des Jahres 1907 betrug die Einfuhr britischer Kohle 7,47 Mill. t, in der gleichen Zeit des laufenden Jahres nur 6,52 Mill. Die Abnahme beträgt somit fast eine Million t. In zwanzig der wichtigsten deutschen Großstädte nahm aber trotz des allgemeinen Rückganges der Absatz von britischer Kohle im laufenden Jahre noch um 209 644 t gegenüber 1907 zu. Die

	1907	1908	Zu- bzw. Abnahme
Rheinland-Westfalen	3 703 148	3 528 245	— 174 903
Schlesien	2 224 289	2 102 901	— 121 388
Großbritannien	1 699 499	1 909 143	+ 209 643

Die rheinisch-westfälische Zufuhr ist um 4,7 vH, die schlesische um 5,5 vH zurückgegangen. Großbritannien aber lieferte um reichlich 12 vH mehr Kohlen an deutsche Großstädte. Dieser sichtliche Vorsprung Großbritanniens in der Kohlenversorgung deutscher Großstädte ist allerdings nicht neuesten Datums. Er tritt

	1903	1908	Steigerung in vH
Rheinland-Westfalen	3 096 298	3 528 245	14
Schlesien	1 860 468	2 102 901	13
Großbritannien	906 236	1 909 143	112

Im Jahre 1903 betrug die britische Zufuhr noch nicht ein Drittel der rheinisch-westfälischen, im laufenden Jahre aber schon weit mehr als die Hälfte. Sie hat, 1903 erst halb so groß wie die schlesische Zufuhr, diese nunmehr fast erreicht. Die Hauptzufuhr Großbritanniens richtet sich nach den Städten Berlin, Altona, Bremen und Lübeck. In Altona und Bremen steht sie mit der rheinisch-westfälischen, in Berlin sowohl mit der rhei-

nisch-westfälischen als mit der schlesischen Kohle in Wettbewerb. Innerhalb der letzten sechs Jahre hat die britische Kohle sehr erfolgreich gegen die Vermehrung des rheinisch-westfälischen und schlesischen Absatzes angekämpft. Großbritannien lieferte in diesem Jahre z. B. nach Berlin 923 426 t Steinkohlen gegen 313 333 t von Januar bis August 1902. Rheinland-Westfalen steigerte seine Zufuhr nach Ber-

nisch-westfälischen als mit der schlesischen Kohle in Wettbewerb. Innerhalb der letzten sechs Jahre hat die britische Kohle sehr erfolgreich gegen die Vermehrung des rheinisch-westfälischen und schlesischen Absatzes angekämpft. Großbritannien lieferte in diesem Jahre z. B. nach Berlin 923 426 t Steinkohlen gegen 313 333 t von Januar bis August 1902. Rheinland-Westfalen steigerte seine Zufuhr nach Ber-

lin dagegen nur von 157 190 auf 278 891 t, Schlesien von 1 413 916 auf 1 525 721 t. Besonders Schlesien ist im Kampf um den Berliner Absatz hinter Großbritannien weit zurückgeblieben. In den anderen Städten hat Großbritannien wieder Rheinland-Westfalen den größeren Vorsprung abgewonnen. Altona bezog im August dieses Jahres z. B. 32 880 t aus Großbritannien gegen 4551 t im August 1902; im August 1903 hatte die Zufuhr auch erst 10 481 t betragen. In Lübeck stellte sich die britische Zufuhr im August auf 41 836

t oder mehr als das Vierfache des Jahres 1902, die rheinisch-westfälische Zufuhr hat sich dagegen noch nicht einmal verdoppelt. In Bremen allerdings ist die Versorgung mit rheinisch-westfälischer Kohle erheblich stärker gewachsen als die mit britischer Kohle. Gerade in den erwähnten Städten wird die Verschiebung der Versorgung durch die Preisbewegung scharf beleuchtet. Britische Kohle hat in all diesen Städten eine Preisermäßigung erfahren; es kostete nämlich im Großhandel 1 t im August in M:

	1907	1908
Berlin, engl. Schmiedekohle	23—25	20,50—21,50
Berlin, Durham-Gaskohle	20,50—22	17—18
Altona, West Hartley Steam, grobe	18—21	16—18
Altona, schottische Nusskohle, dopp. gesiebt	19—21,40	16—17,7 5
Bremen, Fettkohle	27,20—31,20	22,40—25,7 0
Lübeck	23	20

Westfälische Kohle kostet in Berlin unverändert 24 M, in Bremen bei einzelnen Sorten ebenso viel oder auch mehr als im Vorjahr und ist nur bei wenigen Sorten und auch da nicht sehr viel billiger geworden. In Lübeck kosten westfälische Steinkohlen 22 M gegen 24 M; die Preisermäßigung für britische Kohle ist

also viel größer. Schlesische Kohle hat in den umstrittenen Gebieten etwas mehr im Preise nachgegeben als westfälische, aber doch nicht entsprechend der Verbilligung britischer Kohle. Es ist klar, daß die günstigere Entwicklung der britischen Kohlenzufuhr durch die verschiedenartige Preisgestaltung stark beeinflußt wird.

Der Auslandabsatz des Maschinen-gewerbes.

In den ersten drei Vierteljahren 1908 nahm die Ausfuhr deutscher Maschinen um rund 12 vH gegen 1907 zu; sie betrug dem Gewichte nach 2,72 Millionen Doppelzentner gegen 2,43 im Vorjahre. Die Steigerung der Ausfuhr beträgt genau 291 556 Doppelzentner, was einem Betrage von 33,3 Millionen M nach den Einheitswerten des Jahres 1907 entspricht. Sehr stark an der günstigen Entwicklung der Ausfuhr sind die Lokomotivbauanstalten beteiligt. Sie konnten nicht nur der Menge nach ihre Ausfuhr steigern, sondern auch zu guten Preisen ihre Abschlüsse für das laufende Jahr machen. Die Ausfuhr von Lokomotiven stieg dem Werte nach von 27,92 Millionen M in den ersten drei Vierteljahren 1907 auf 43,55 Millionen im laufenden Jahre; das ist ein Mehr von 15½ Millionen M zugunsten dieses Jahres. Besonders hat unser westliches Nachbarland eine große Nachfrage nach deutschen Lo-

komotiven bekundet. Nach Frankreich, das voriges Jahr Lokomotiven nur im Gewicht von 17 219 Doppelzentnern aus Deutschland bezog, führten wir im laufenden Jahre nicht weniger als 98 773 Doppelzentner aus. Die Ausfuhr nach Frankreich hat sich also mehr als verfünffacht. Welch einen Aufschwung die gesamte deutsche Ausfuhr von Lokomotiven und Lokomobilen in den letzten Jahren erfahren hat, zeigt sich daran, daß die diesjährige Ausfuhr die der Vergleichszeit des Jahres 1900 um 329 760 Doppelzentner übersteigt; sie betrug damals rd. 90 000, in diesem Jahre aber 426 405 Doppelzentner. Nächst Frankreich sind es noch Italien, Spanien, Portugal und Brasilien, die sich als äußerst aufnahmefähig für deutsche Lokomotiven erwiesen haben. Auch die Betriebe, die an der Ausfuhr von Dampfmaschinen beteiligt sind, können mit der Entwicklung des diesjährigen Ausfuhr-geschäftes, soweit die Umsätze in Betracht kommen, sehr zufrieden sein.

Es wurden in den ersten drei Vierteljahren 374 656 Doppelzentner Dampfmaschinen ins Ausland versandt gegen 274 081 im vorigen Jahr, also 100 575 Doppelzentner oder fast 40 vH mehr. Österreich-Ungarn und Rußland zeigten besonders lebhaften Bedarf. Weiter wurden einige Sorten von Spezialmaschinen sehr viel stärker im Auslande abgesetzt, so vor allem Maschinen zur Bearbeitung von Metallen, die Österreich-Ungarn, Belgien, Rußland und auch Japan in größeren Mengen bezogen. Die Steigerung, die die Ausfuhr dieser Maschinengattung aufweist, stellt einen Wert von rd. 4 Millionen M dar. Einige Länder, besonders solche, in denen die Lage des Metallgewerbes sehr unbefriedigend ist, verminderten ihre Bezüge, so Großbritannien, Frankreich, die Schweiz und Schweden. Es fehlt natürlich auch nicht an Zweigen der Maschinenindustrie, die mit dem Ausfuhrgeschäft im laufenden Jahre unzufrieden sind. Hierher gehören besonders die Fabriken, deren Hauptartikel Nähmaschinen und Zubehör sind. Die Ausfuhr von Nähmaschinen blieb der Menge nach hinter der vorjährigen zurück. Es wurden in den ersten neun Monaten nur 132 663 Doppelzentner ausgeführt gegen 146 553 im Vorjahr. Der Rückgang von 12 890 Doppelzentner, der dem Werte nach mindestens 2,3 Millionen M ausmachen dürfte, ist vornehmlich auf die geringere Aufnahmefähigkeit Großbritanniens und Südamerikas zurückzuführen; auch Frankreich schränkte

seine Bezüge ein. Immerhin überwiegt bei den meisten Maschinengattungen im laufenden Jahre die Ausfuhr. Ob freilich die günstige Gestaltung der Ausfuhr noch für den Rest des Jahres anhalten wird, ist fraglich. Denn schon die Bewegung der Ausfuhr im September zeigte ein Nachlassen der Lebhaftigkeit des Ausfuhrgeschäftes. Bis August betrug nämlich die Ausfuhrsteigerung gegen 1907 noch 13,2 vH, bis Ende September war sie auf 12 vH herabgegangen. Das bedeutet, daß im September die Ausfuhr nicht mehr so lebhaft war wie in den Vormonaten. So günstig nun auch der Auslandsabsatz den Geschäftsgang der deutschen Maschinenindustrie im laufenden Jahre beeinflusst hat, die Abnahme an Inlandaufträgen konnte nicht ausgeglichen werden. Nicht nur war die Nachfrage der Industrie geringer, es nahm auch der gegenseitige Wettbewerb der Maschinenfabriken zu und wirkte preisdrückend. Auf der vollen Höhe des Vorjahres blieb nur der Bedarf landwirtschaftlicher Maschinen, der auch gegenwärtig noch anhält. Die Abschlüsse der Maschinenfabriken aus letzter Zeit ergeben meist einen Rückgang des Reingewinnes gegen 1906/07, der aber durchschnittlich nur sehr gering ist. Daß der Rückgang nicht größer ausfällt, liegt zweifellos nur darin begründet, daß das Auslandsgeschäft im allgemeinen noch zu guten Preisen lebhaft blieb und einen Teil der Ausfälle aus dem Inlandgeschäft deckte.

HANDEL UND VERKEHR.

Bagdad als Markt für Maschinen.
Bagdads Bedeutung als Einfuhrmarkt für Waren aller Art ist in den letzten Jahren nicht unerheblich gestiegen. Einerseits ist der Eigenbedarf infolge verstärkter Kaufkraft in stetem Steigen begriffen, andererseits zeigt auch die Entwicklung des dortigen Durchgangshandels mit Süd- und Mittelpersien einen beachtenswerten Aufschwung. Die Regulierung des Schat el Arab, welche die Transportdauer für Waren von Bassorah (am Persischen Golf) nach Bagdad verkürzt, sowie der Ausbau der Bagdadbahn sind ebenfalls geeignet, die Bedeutung Bag-

dads für die Folge noch weiter zu heben.

Die Einfuhr von Eisen, Leder, Papierwaren, Drogen und dergleichen hat im letztvergangenen Jahr einen beträchtlichen Zuwachs erhalten. Auch der Bezug von Maschinen hat einen bemerkenswerten Anfang gemacht: Während in der Statistik des Kaiserlich Ottomanischen Zollamtes in Bagdad für das Jahr 1905 überhaupt noch keine Einfuhr von Maschinen verzeichnet wird, ist ihr Wert für das folgende Jahr bereits nach unserem Gelde mit 72 860 M angegeben. Die Zahlen für das Jahr

1907 liegen zwar noch nicht vor, ein Bericht des Bagdader Konsuls der Vereinigten Staaten läßt jedoch über eine weitere günstige Entwicklung dieser Einfuhrbewegung keinen Zweifel.

Gegenstand der Einfuhr bildeten bisher in erster Linie Pumpmaschinen und Petroleummotoren, wonach besonders im letztvergangenen Frühjahr rege Nachfrage war. Auch für die Folge wird mit einem nicht unerheblichen Absatze von Maschinen dieser Art gerechnet werden können, da sie für Zwecke der Bewässerung immer mehr in Aufnahme kommen. An der Lieferung von Pumpmaschinenanlagen für den mesopotamischen Markt waren bisher englische Fabrikanten in hervorragender Weise beteiligt. Die Engländer haben sich, so heißt es in einem amerikanischen Konsulatsbericht, mit anerkanntem Eifer auf diesem neuen Absatzgebiete betätigt: Sie haben zur rechten Zeit sachverständige Vertreter zum Studium der dortigen Marktverhältnisse und zur Abgabe von Angeboten entsandt. Die von ihnen gelieferten Anlagen entsprechen den örtlichen Bedürfnissen durchaus, und die Abnehmer sind mit ihren Leistungen sehr zufrieden. Unter diesen Umständen wird es naturgemäß den nicht englischen Geschäftsleuten, welche später am Platze gewesen sind, nicht gerade leicht gemacht, in das Geschäft zu kommen, da die Kauflustigen erklärlicherweise den ihnen als gut bekannten Erzeugnissen vor anderen noch nicht eingeführten Arten den Vorzug geben. Dies darf selbstverständlich unsere leistungsfähige Pumpenindustrie nicht abhalten, dem mesopotamischen Geschäft ungesäumt die ihm gebührende Aufmerksamkeit entgegen zu bringen, zumal jetzt gute deutsche Geschäfte in Bagdad und Basra — hiervon wird weiter unten die Rede sein — mit den dortigen englischen Häusern in erfolgreichen Wettbewerb zu treten begonnen haben. — Was den Absatz von Motoren anbelangt, so sei darauf hingewiesen, daß in Mesopotamien als Betriebsstoff einzig und allein Petroleum in Betracht kommt. Es ist naturgemäß unbedingt nötig, daß eine für den mesopotamischen Markt be-

stimmte Maschine gebrauchsfertig mit allen ihren Teilen abgeliefert wird.

Außer Pumpen und Motoren können in Bagdad auch Müllereimaschinen sowie Motorboote auf Absatz rechnen: So steht jetzt ein amerikanischer Motorboot-Fabrikant im Begriff, eines seiner Erzeugnisse als Muster an eine große Firma in Bagdad zu versenden. Nach Ansicht des dortigen amerikanischen Konsuls ist es beinahe gewiß, daß das Motorboot sofort nach seiner Ankunft einen Abnehmer finden wird, und daß nicht unbeträchtliche Aufträge folgen werden. Es heißt also für unsere deutschen Fabrikanten, rechtzeitig bei der Hand zu sein, da sonst die Gefahr, zu spät zu kommen, nicht zu verkennen ist. Steht doch auch zu erwarten, daß mit der Zunahme der wirtschaftlichen Entwicklung Mesopotamiens, wie sie besonders durch den Ausbau der Bagdadbahn vorauszusehen ist, das zurzeit noch verhältnismäßig beschränkte dortige Absatzfeld für Maschinen erheblich an Umfang gewinnen wird.

Abgesehen von Lieferungen, welche der Bahnbau, die Anlagen von Straßenbahnen zeitigen werden, sind es vor allem landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, in welchen in absehbarer Zeit zweifellos ein Geschäft zu machen sein wird. Bedarf an Telephongeräten, elektrischen Beleuchtungsgegenständen und dergleichen wird sich ebenfalls einstellen, nachdem vor einiger Zeit die die Einfuhr dieser Gegenstände hindernden Verbote aufgehoben worden sind. Die Aufnahme des Grubenbaues, die Einrichtung von Sägewerken usw. steht mit der wirtschaftlichen Erschließung des Landes gleichfalls zu erwarten.

Bezüglich der Anknüpfung von Geschäftsverbindungen mit Mesopotamien, insbesondere mit Firmen in Bagdad und Basra, dürften nachstehende Ausführungen von Wert sein:

Es liegt im eigenen Interesse der deutschen Fabrikanten, keine Handelsbeziehungen mit einheimischen Firmen Mesopotamiens (insbesondere türkischer und persischer Staatsangehörigkeit) anzuknüpfen, ohne vorher genaue Auskunft über die betreffende Firma an zuständiger und zuver-

lässiger Stelle eingezogen zu haben. Verkehrt ist es auch, wenn Interessenten sich an Bagdader europäische oder orientalische Handelshäuser direkt wenden, um von diesen Auskunft über das Geschäft irgend einer anderen Firma zu erfragen. Denn es darf seitens der heimischen Fabrikanten nie außer acht gelassen werden, daß auf dem mesopotamischen Markte ein „Krieg aller gegen alle“ herrscht und daß es auch nicht zwei irgendwie erhebliche Handelsfirmen am Platze geben dürfte, die in geschäftlichem Einverständnis oder nicht im Wettbewerb miteinander ständen. Es muß in bezug auf jede Erkundigung an mesopotamischen Plätzen ausdrücklich betont werden, daß die einzigen Auskunftsquellen, an welche sich europäische Fabrikanten mit der Hoffnung auf zuverlässige und namentlich auf unparteiische Auskunft wenden können, die Bagdader und Basraer Berufskonsulate (d. h. die Basraer Vertretungen Großbritanniens und Rußlands, sowie die Bagdader Vertretungen Deutschlands, Großbritanniens, Rußlands, Frankreichs und Nordamerikas) oder die in jeder Beziehung vortrefflich eingerichtete und gut geleitete, in Bagdad wie in Basra Nebenstellen besitzende Banque Impériale Ottomane sind.

Es ist, wie schließlich noch bemerkt sei, für Fabrikanten von weittragender Bedeutung, die bestellte Ware unter möglichst genauer Beobachtung auch der kleinsten Einzelheiten nach dem bestellten Muster oder Güte zu liefern. Jede, auch die kleinste Abweichung davon bietet den einheimischen Kaufleuten die erwünschte Handhabe zu Einwänden. Der gewöhnliche Weg für diese Leute ist der, die Ware unter einem wichtigen Vorwande abzulehnen und dann den Fabrikanten durch langes Warten auf Verkauf mühe zu machen, um schließlich die Überlassung der als „pas conforme à l'échantillon“ bezeichneten Ware für einen Spottpreis zu erzielen.

Was die Eingangszölle für Maschinen anbetrifft, so sei bemerkt, daß die Maschinen bis zum Jahre 1907 als nicht besonders genannte Waren einem Wertzoll von 8 vH unterlagen. Hierzu ist nach der unterm 25. April 1907 mit den Traktats-

mächten in Konstantinopel getroffenen Vereinbarung vom 25. Juni 1907 ab ein Zuschlag bzw. eine Erhöhung um 3 vH des Wertes für die Dauer von 7 Jahren getreten, so daß also jetzt im ganzen ein Wertzoll von 11 vH zur Erhebung gelangt.

Die Rentabilität der Straßenbahnen.

Während die auf den Güterverkehr hauptsächlich oder auch ausschließlich angewiesenen Transportgesellschaften unter dem gewerblichen Rückgang eine Verminderung ihrer Gewinne seit Mitte 1907 zu verzeichnen haben, konnten die dem Personenverkehr dienenden Straßenbahnen im Jahre 1907/08 durchschnittlich noch einen höheren Reingewinn und eine höhere Dividende erzielen als 1906/07. Für 53 Straßenbahngesellschaften, die zusammen ein Aktienkapital von 327,36 Millionen M darstellen, stellt sich der Reingewinn nach Abzug der Verluste, die vereinzelt Gesellschaften ausweisen, auf 28,35 Millionen M oder auf rd. 9 vH des Aktienkapitals. Im Jahre zuvor hatte der Reingewinn für die nämlichen Gesellschaften nur 25,70 Millionen M oder 8 vH des Aktienkapitals betragen. Mit Verlust in Höhe von zusammen 1,35 Millionen M schlossen 5 Straßenbahngesellschaften unter den 53 berücksichtigten ab. Nicht ganz im gleichen Grade wie der Reingewinn ist die Dividende gestiegen, da die Rückstellungen vor allem reichlicher ausgefallen sind als 1906/07. Eine Reihe Gesellschaften, die höhere Reingewinne auswiesen, verteilten gleichwohl nur dieselbe Dividende wie im Vorjahr. Zusammen ergibt sich für die 53 Gesellschaften im Jahre 1907/08 eine Dividendensumme von 21,19 Millionen M gegen 20,96 im Jahre zuvor. In vH des Aktienkapitals ausgedrückt stellte sich die Dividende auf 7,5 vH gegen 6,4 im Jahre 1906/07. Fünf Gesellschaften verteilten keine Dividende, weil sie mit Verlust arbeiteten, außerdem aber sind noch zwei vorhanden, die gleichfalls keine Dividende ausschütteten, sodaß bei 7 Gesellschaften die Aktionäre leer ausgingen. Bei den übrigen 46 Gesellschaften gestaltete sich die Höhe der Dividende wie folgt: es verteilten 20 eine Dividende zwischen 2 und 5, 23 eine solche über 5 bis 10 und 3 eine Dividende von mehr als 10 vH. Von den Berliner Bahnen

verteilen die größten die gleiche Dividende wie im Jahre zuvor, während die kleineren eine durchschnittliche Zunahme aufwiesen. In den übrigen Großstädten macht sich gleichfalls das Bestreben geltend, trotz höheren Reingewinnes die Dividende nicht zu erhöhen, so z. B. in Magdeburg, Bremen, Posen, Danzig, Kassel, Straßburg. Höhere Dividenden als 1906/07 wurden verteilt für die Straßenbahnen in Stuttgart und Hannover. In letztgenannter Stadt war freilich die absolute Dividendenhöhe sehr gering; sie betrug 2 vH. Von den drei Leipziger Straßenbahnen verteilte die größte mit 12 Millionen Kapital eine gleich hohe Dividende wie 1906/07, während die beiden anderen mit zusammen 7,25 Millionen M Kapital ihre Dividende erhöhten. Auch in Hamburg schüttete die Straßeneisenbahn-Gesellschaft mit 21 Millionen wie im Vorjahre 10 vH aus, während die Hamburg-Altonaer Zentralbahn 16 statt 14 vH verteilte. In Breslau zeigte sich allerdings bei der mit dem größten Kapital ausgestatteten Gesellschaft eine Abnahme von 11 auf 10 vH, während die etwas kleinere wie im Vorjahre 6 vH gab. Bei den Straßenbahnen in kleineren Städten bleibt ja die Rentabilität im allgemeinen sehr erheblich hinter der in Großstädten zurück. Immerhin aber hatten sie 1907/08 durchschnittlich mit einer merklichen Zunahme der Einnahmen zu rechnen, was sich aus der Bewegung ebensowohl des Reingewinnes wie der Dividendensumme ergibt. Auch die verschiedenen zwischenörtlichen Straßenbahnen im rheinisch-westfälischen Industriebezirk wurden bisher, wie man wohl hätte erwarten sollen, nicht von dem Konjunkturrückgang in Mitleidenschaft gezogen, verteilten vielmehr die nämliche Dividende wie im vorangegangenen Jahre.

Sollen Staatseisenbahnen mit Gewinnabsicht betrieben werden?

Zu dieser Frage, die in Preußen bekanntlich mit einer Selbstverständlichkeit bejaht wird, als sei ein anderer Standpunkt für einen modernen Staat gar nicht möglich, liefert ein Aufsatz über die Verkehrs- und Sozialpolitik der Schweizer Bundesbahnen interessante Gesichtspunkte. Prof. Milhaud schreibt hierüber in dem kürzlich erschienenen Dezember-

heft der „Dokumente des Fortschritts“ (Verlag Georg Reimer, Berlin):

„Die derzeitige Finanzlage der Schweizer Staatseisenbahnen, deren Voranschlag für 1909 ein Defizit von 5 776 000 Fr aufweist, hat die Aufmerksamkeit neuerdings auf Organisation und Betrieb der Schweizer Bundesbahnen gelenkt, und in jenen Ländern, wo derzeit die Frage der Eisenbahnverstaatlichung auf der Tagesordnung steht, vor allem in Frankreich, haben die Gegner dieser Maßregel eifrig auf dieses scheinbar ungünstige Ergebnis als eine Stütze für ihre Beweisführung hingewiesen.

„Demgegenüber ist es vielleicht von Wert, zu untersuchen, inwieweit der Übergang zum staatlichen Betrieb den Interessen der Allgemeinheit zum Vorteile gereicht hat. Zunächst sind die Tarife sehr wesentlich herabgesetzt worden, und diese Reform hat dem Personenverkehr auf den Schweizer Linien einen außerordentlichen Anstoß gegeben. Die Zahl der Reisenden ist von 44 494 079 im Jahre 1902 auf 69 920 007 im Jahre 1907 gestiegen, das ist binnen fünf Jahren eine Vermehrung um 57 vH.

„Die Zahl der Fahrten, für die Angestellten- und Arbeiterfahrkarten verwendet wurden, stieg von 8 006 200 auf 13 783 950 und die Zahl der Fahrten mit Karten der letzten Kategorie von 9 213 914 auf 15 487 440. Diese außerordentlichen Erleichterungen, die von der Eisenbahnverwaltung den Arbeitern und Angestellten gewährt wurden, haben in hohem Grade das ganze Wohnungsproblem modifiziert. Sie haben vielen Arbeitern es ermöglicht, außerhalb der Städte, in denen sie arbeiten, zu wohnen, haben die Überfüllung der Städte sehr vermindert, günstigere hygienische und soziale Bedingungen für diese Personen und ihre Familien geschaffen. Hier zeigen sich aufs klarste die großen Möglichkeiten staatlicher Bahnverwaltung; indem sie rein finanzielle Gesichtspunkte in zweite Linie treten läßt und das bedeutsame Machtmittel der Eisenbahn zur Förderung ökonomischer und sozialer Reformen verwendet, kann sie manchen, sonst unlösbaren Problemen unserer Wirtschaftsentwicklung beikommen.

„Auch die Gütertarife wurden nach der Verstaatlichung herabgesetzt. Die

Zahl der Tonnen stieg von 8 781 846 im Jahre 1904 auf 11 900 051 im Jahre 1907, was binnen vier Jahren eine Vermehrung von 3 118 205 t oder 35,5 vH repräsentiert.

„Auch die Beziehungen der Bahnverwaltung zu ihrem Personal haben sich seit der Verstaatlichung wesentlich gebessert. Einige kleine, wenn gleich nützliche Verbesserungen will ich bloß streifen; so die Anpassung der Uniformen an die Jahreszeit, unentgeltliche Verabreichung einer Tasse warmer Milch, Schokolade oder Suppe zweimal des Tages, sofern das Thermometer unter die Temperatur von -5° fällt; Einrichtung von Um-schlagsesseln in den Durchgängen der Wagen für die diensthabenden Beamten. Wichtiger sind die Arbeitszeit und die Lohnhöhe. Das Maximum der ersten wurde von 12 auf 11 Stunden herabgesetzt, und bald nachher für die Weichensteller auf 9 Stunden. Beamte und Arbeiter haben im Jahre 52 freie Tage, von denen 17 Sonntage sein müssen. Sie haben ein Recht auf einen ununterbrochenen Urlaub von mindestens 8 Tagen im Jahr, der in die erstbezeichnete Gesamtzahl mit eingerechnet wird. Nach dem neunten Dienstjahr oder dem 33. Lebensjahr wird jedoch die Urlaubszeit nicht mehr eingerechnet, so daß der Arbeiter tatsächlich 60 freie Tage im Jahr hat. Nach je weiteren drei Jahren wird der Urlaub um je einen Tag verlängert und volle Bezahlung für diese Urlaubszeit gewährt.

„Anderseits wurden die Bezüge der Angestellten wesentlich vermehrt, ausgenommen die der höchsten Beamten, die sogar vermindert wurden.

„Eine weitere wichtige Reform liegt in der Vermehrung der ständigen Angestellten. Im Jahre 1905 zählte man 10 043 Tagelöhner und 14 409 Angestellte; im Jahre 1907 dagegen, unter dem Regime des Staates, 11 737 Tagelöhner und 19 498 ständig Angestellte. Das Verhältnis hat sich also entschieden zugunsten der letzteren verschoben. Die Zahl derjenigen, die allem Elend der Gelegenheitsarbeit und der Arbeitslosigkeit preisgegeben sind, tritt gegenüber den über das schlimmste Elend Hinausgehobenen mehr und mehr zurück. Gewiß sind dem Staate dadurch wesentliche fi-

nanzielle Lasten erwachsen; allein er kann nicht, gleich den Privatgesellschaften, jede Ersparnis machen, die in seiner physischen Macht stände. Wenn der Gewinn der Privatgesellschaften, den sie aus der Verabschiedung eines Teils ihrer Arbeiter während der Zeit einer Krise erzielen, sich für die Volksgemeinschaft in physischer und moralischer Verheerung, im Anwachsen der Armenunterstützung, der Kosten für Hospitäler und Gefängnisse ausdrückt, so hat das für sie keine Bedeutung, der Staat jedoch darf nicht so handeln. Sein Interessenkreis ist ein viel weiterer als der einer Privatgesellschaft; was ihm auf der einen Seite unmittelbaren finanziellen Vorteil bringen würde, hätte viel größeren ökonomischen und sozialen Nachteil auf der andern Seite zur Folge. Die schlimmste Verschwendung für ihn ist die Verschwendung von Menschenkraft und Menschenglück.

„Aus dem Vorhergehenden ersehen wir, daß die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen der Bevölkerung eine Verbilligung der Reisegelegenheit, der Industrie eine Ermäßigung der Warentarife, ihrem Personal bessere Arbeitsbedingungen gegeben hat. Die Frage erhebt sich nun, ob diese ökonomischen und sozialen Vorteile um den Preis großer finanzieller Nachteile der Erschütterung des finanziellen Gleichgewichtes des Unternehmens erkauft wurden. Gleich zu Beginn dieser Untersuchung sei festgestellt, daß es sich nur um ein solches Gleichgewicht und nicht um Gewinn handeln kann. Das Gesetz selbst, durch das die Verstaatlichung vollzogen wurde, erklärt ausdrücklich, daß die Staatsbahn kein auf Gewinn berechnetes Unternehmen sein soll und keinerlei Beiträge an die Staatskasse zu entrichten habe. Die etwaigen Gewinne sollen zu weiterer Herabsetzung der Tarife, zur Ausdehnung des Bahnnetzes und Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Personals verwendet werden. Anderseits sollen die Bahnen der Staatskasse auch nichts kosten, sie sollen sich selbst genügen. Ihr Haushalt ist von dem allgemeinen staatlichen vollständig unabhängig, er soll im Gleichgewicht sein. Die obige Frage muß also dahin einge-

schränkt werden; Decken die Einnahmen der Staatsbahn ihre Ausgaben und Lasten?

„Diese letzteren sind zweierlei Art, zunächst Betriebsausgaben, des weiteren dann Verzinsung und Amortisierung (binnen 60 Jahren) des Kaufschillings bzw. der Anleihen, die zur Bezahlung desselben und zur weiteren Ausgestaltung des Bahnnetzes aufgenommen wurden, im ganzen etwa eine Milliarde zweihundert Millionen Franken.

„Das bisherige Ergebnis läßt sich dahin zusammenfassen, daß sowohl die Einnahmen als die Ausgaben wesentlich gewachsen sind. Die Tarifreform hat im Endresultat eine wesentliche Erhöhung auch der ersteren herbeigeführt. Die Einnahmen aus letzteren betragen im Jahre 1902: 42 395 808 Fr, im Jahre 1907 56 283 797 Fr, somit in fünf Jahren eine Erhöhung von 13 887 989 Fr, d. i. 32,75 vH. Die Einnahmen des Güterverkehrs hoben sich von 55 958 824 Fr im Jahre 1903 auf 72 476 753 Fr im Jahre 1907, was eine Erhöhung von 16 517 929 Fr oder 29,51 vH bedeutet. Dank diesem Anwachsen der Einnahmen konnte das finanzielle Gleichgewicht gewahrt werden. Das Gewinn- und Verlustkonto schloß bisher am Ende jeden Jahres mit einem Überschuß ab: 1902 3 254 600 Fr, 1903 2 745 511 Fr, 1904 582 159 Fr, 1905 2 740 133 Fr, 1906 4 828 523 Fr, 1907 2 854 206 Fr. So sind bisher Überschüsse die Regel gewesen, niemals gab es ein Defizit. Aber, wird man einwenden, die Bundesbahnen sehen in ihrem Voranschlag für 1909 ein Defizit voraus! Gewiß; es muß aber in Rechnung gezogen werden, daß die Schweizer Behörden und besonders die Staatsbahnverwaltung in ihrem Voranschlag stets überaus vorsichtig sind, und daß bisher immer, außer im Jahre 1902, ein Defizit im Voranschlag vorgemerkt wurde, während die tatsächlichen Ergebnisse dann dieses Defizit in einen Überschuß verwandelten, ferner daß selbst ein einmaliges Defizit keineswegs den Schluß erlauben würde, daß die Schweizer Bundesbahnen schlecht geleitet sind oder daß ihr finanzielles Gleichgewicht gefährdet sei. Dann ist zu bedenken, daß wir zurzeit eine wirtschaftliche Krise durchmachen. Wird sie

die Schweizer Bundesbahn mehr angreifen als eine Privatbahngesellschaft? Der Vergleich ist möglich, denn die Schweiz besitzt noch heute die private Gotthardbahn; erst im Jahre 1909 wird deren Übernahme in Staatsbetrieb erfolgen. Wenn also derzeit eine Unterbrechung in der Regelmäßigkeit der Überschüsse der Schweizer Bahnen eintritt, eine Verschiebung zum Ungünstigen (von Januar bis September 1908 5 772 998 Fr), so gibt es genau den gleichen Rückgang für die Gotthardbahn, nämlich eine Verschiebung zum Schlechteren um 1 504 671 Fr. Ja, dieser Rückgang ist sogar für die Gotthardbahn relativ bedeutender als für die Staatsbahn, er beträgt für die erstere 17,52 vH und für die letztere 14,16 vH.

„Hierüber dürfen wir aber keineswegs die Größe des vollbrachten Werkes vergessen. Bedeutsame Vorteile für das Publikum und das Personal sind erzielt worden, ebenso wesentliche Amortisierung des Kapitals. In 55 Jahren werden die Staatsbahnen mit ihren eigenen Erträgen, durch das automatische Spiel der Amortisierung, ihren eigenen Kaufschilling verdient haben, das Schweizer Volk wird durch die Verstaatlichung der Bahnen, von allen anderen Vorteilen abgesehen, sich ein Eigentum von 1½ Milliarden (die Gotthardbahn eingerechnet) erworben haben, und solches Vorgehen als einen Fehler hinzustellen, scheint auch vom rein finanziellen Standpunkte aus ein unmögliches Beginnen. Vom Standpunkte fortschrittlicher, planvoller Ausgestaltung der Schweizer Industrie, Hebung der sozialen Lage der so überaus zahlreichen Schicht der Bahnarbeiter, Verminderung der Arbeitslosigkeit und der Gefahren ökonomischer Krisen, Erleichterung des Verkehrs haben die Schweizer Bundesbahnen Bedeutendes geleistet. Jene Länder, die vor die Lösung der gleichen Frage ob staatlichen oder privaten Bahnbetriebes gestellt sind, können sie nur zu dem Entschlusse ermuntern, ersteren Weg zu wählen, anderen, wie Deutschland, welches sich bereits für Staatsbetrieb entschieden hat, zeigen, daß der Ehrgeiz einer Staatsbahnverwaltung nicht im Er-

zielen von Überschüssen von vielen hundert Millionen zur Deckung der Heeresausgaben, sondern in Förderung der allgemeinen Staats- und

Volksinteressen durch weitblickende Tarif- und Sozialpolitik gesucht werden muß.“

FABRIKORGANISATION UND -VERWALTUNG.

Arbeiterkarten und Einzellohnlisten.
Ein einfaches Mittel, um alle zur Beurteilung eines Arbeiters nötigen Angaben stets zuverlässig und rasch zur Verfügung zu haben, bieten die der amerikanischen Gepflogenheit entnommen Einzelkarten und Einzellohnlisten. Während letztere über alle Lohnfragen unterrichten, geben die ersteren alle Angaben, die zur Be-

urteilung des Werdeganges und der Führung eines Arbeiters nötig sind.

Ein Beispiel, das für besondere Verhältnisse selbstverständlich umgeändert werden kann, zeigt Fig. 1. Die Karte wird in 2 Stücken für jeden Arbeiter ausgestellt. Der Kopf wird vom Aufnahmebeamten ausgefüllt, worauf eine Karte in der Aufnahme-stelle zurückbleibt und die andere in

Fig. 1.
Vorderseite.

NAME: <i>Marx, Franz II.</i>				Werkzeugschein Nr.			
geboren am 2. 4. 82 in Saarbrücken				wohnh.: *) x-Straße Nr. 25			
Familienstand: *) ledig				vorherige Praxis: 2¼ Jahre			
Schulung: Fachschule.				Sprachkenntnisse: Deutsch Französisch			
Datum		Abteil.	Fach	Nr.	Lohn Tg.Pr.Akk gem.	Ursache	Anmerkung
Eintritt	6. 5. 2	Fräseerei	Fräser	F 223	0,30 Tg.		
Versetzung	7. 4. 3	Dreherei	Dreher	D 24	0,22 Pr.	eig. Ansuchen	
Lohnerhöh.	22. 3. 4	"	"		0,24 Pr.	Streik	ruhig verhalten
Austritt	10. 5. 6					eig. Ansuchen	wieder aufnehmen
Wiedereintr.	13. 2. 7	Dreherei	Dreher	D 38	0,24 Pr.		
Unfall	25. 3. 7	Quetschung der Hand				eig. Schuld	Werkspital
Wiedereintr.	12. 6. 7	Dreherei	Dreher	D 38	0,24 Pr.		
Austritt	5. 7. 8					unanständ. Benehmen	nicht wieder aufnehmen

*) in Bleistift.

das betreffende Abteilungsbureau bzw. zum Werkmeister der Abteilung, der der Arbeiter zugeteilt ist, gesendet wird, um ihn von hier aus auf allen seinen ferneren Wegen zu begleiten. Jede Änderung wird in die Karte eingetragen, und zwar durch

die die Änderung vornehmende Abteilung, und dann mittels eigenen Formulars, Fig. 2 (S. 40), der Aufnahme-stelle mitgeteilt, die sie in die bei ihr verwahrte Karte einträgt. Wohnungsangabe und Familienstand sind in die Karten mit Bleistift einzutragen,

Fig. 1. Rückseite

Verspätungen						Verpufschte Arbeiten			
Datumangabe						Dat.	Auftrg. Nr.	Fehler	ungefähr. Schaden M
10	8	2				16/4	7	5234 - 2	5.-
20	5	3							
25	3	3							

damit sie bei Änderungen ausradiert werden können. Die in der Lohnspalte ersichtlichen Buchstaben Tg. Pr. Akk. gem. bedeuten Taglohn, Prämien-, Akkord- und gemischtes Verfahren. Die Buchstaben sind der Lohnziffer, die als Grundlage der Berechnung dient, als Index beizufügen; das gemischte Verfahren wird ohne weiteres in die Spalte eingesetzt. Die Rückseite dient zur Anmerkung der Verspätungen und verpufschten Arbeiten. Die Werkstättenkarten werden am besten in einem flachen Kästchen in alphabetischer Reihenfolge aufbewahrt; die Karten der Aufnahme stelle in einem beispielsweise nach Anzahl der Buchstaben in Fächer geteilten wagerechten Kasten, dessen Höhe den Kopf der Karte soweit hervorragen läßt, daß der Name sichtbar ist. In der Aufnahme stelle empfiehlt es sich, die Karten nach 3 Hauptgruppen zusammenzulegen, nämlich 1. Karten solcher, die zurzeit in Arbeit stehen, 2. Karten solcher, die nicht in Arbeit


sind, gegen deren Wiederaufnahme aber nichts einzuwenden ist, und 3. Karten solcher, die nicht wieder aufgenommen werden sollen. Verläßt ein Arbeiter seine Stelle, so wird seine Werkstättenkarte an die Aufnahme stelle gesandt und neben der Karte der Aufnahme stelle eingereiht, wo sie bis zu seinem Wiedereintritt bleibt. Es ist nun für den Aufnahmebeamten leicht, sich zu überzeugen, ob ein Arbeitsbewerber schon früher in Arbeit stand (was übrigens auch aus dem Arbeitsbuch zu ersehen ist), unter welchen Bedingungen und wie er entlassen worden ist. Auf der Karte können selbstverständlich auch Spalten geschaffen werden, wie z. B. für Krankenkassen- und Unfallversicherungsnummer, sowie andere je nach Art des Betriebes.

Einzellohnlisten sind in Fig. 3 gegeben. Sie können auch als Bestätigungen für den Lohnempfang benutzt werden. Solange sie in Gebrauch sind, sind sie im Abrechnungsbureau aufzubewahren, nur nach

Fig. 2

An Aufnahme-Kanzlei von Abteil.				Dreherei		
ÄNDERUNGSANZEIGE betreffend:						
NAME: <i>Marx Franz II.</i>				Werkzeugschein Nr.		
Adresse:				Verschiedenes		
Datum	Abteil.	Fach	Nr.	Lohn Tg.Pr.Akk gem.	Ursache	Anmerkung
Wiedereintr.	12. 6. 7	Dreherei	Dreher	D 38	0,24 Pr.	
mitgeteilt am: 12. 6. 07				übertragen am: 13. 6. 07.		

Fig. 3.

Abteilung: B 7				Nummer: B 7 54					
NAME: <i>Maier, Karl</i>				Werkzeugschein Nr. 623					
Zahlperiode 1907	Gesamt- lohn		Abzüge			aus- gezahlt M.	Stun- den- zahl	Durch- schnitts- lohn aus Gesamt- lohn M.	Aus- zahlung bestätigt
	M.	Pfg.	Krank- kasse M	Werk- zeug M.	Strafe M.				
Jan. 1—15	55	20	1,50	2,—	—	51,70	102	54	Maier, K.
Jan. 15—31	61	50	1,50	—	—	60,00	100	61,5	Maier, K.
Febr. 1—15									
Febr. 15—28									
Mrz. 1—15									
Dez. 1—15									
Dez. 15—31	46	35	1,50	—	0,20	44,65	108	48	Maier, K.
1907	1326	70	0,36	3,20	0,50	1287	2200	60	

Beendigung des Jahres oder Austritt des Arbeiters sind sie in das Archiv zu senden, welches vorteilhaft mit der Aufnahmestelle zu verbinden ist. Hier werden sie alphabetisch und nach Abteilungen geordnet eingereiht. Noch nicht erledigte Listen, z. B. infolge unbehobener Löhne, können gesondert aufbewahrt werden.

Aus diesen Karten und Lohnlisten kann man sich leicht wieder Auszüge machen, z. B. über Arbeiter mit Sprachkenntnissen, fachlicher Schulbildung u. a., die mitunter sehr zu-
statten kommen und jeden Augenblick zur Benutzung bereit stehen. Selbst als Mittel gegen das störende „Blau-
machen“ kann man die Lohnlisten benutzen, indem man für den Arbeiter mit größter Stundenzahl im Jahre eine Prämie aussetzt, je nachdem die Besonderheit des Betriebes dies erlaubt.

Diese Einzelkarten und Einzellohn-

listen bieten einen großen Vorteil gegenüber den Gesamtlisten, da sie alle Fragen rasch und zuverlässig beantworten. Ebenso vorteilhaft sind sie bei der Auswahl einzelner Arbeiter für besondere Stellen oder bei Fragen über Lohnaufbesserungen, da sie das oft nicht einwandfreie Urteil des Werkmeisters ausschließen, endlich auch bei allen Fragen, die im Verkehr mit Behörden oder Gewerkschaften auftreten können. Vor allem aber wird der Betriebsleiter stets zutreffendere Aufklärungen über den Werdegang seiner Arbeiter bekommen, als wenn er sich nur auf die mündlichen Aussagen der unmittelbaren Vorgesetzten verläßt, da es eine psychologisch begründete Tatsache ist, daß man eine Unwahrheit viel leichter ausspricht als niederschreibt.

Ing. F. Kerner, Pittsburg.

RECHT UND TECHNIK.

Kammern für Industriesachen.

Im Januar- und März-Heft der „Technik und Wirtschaft“ wurde unter dem Titel „Kammern für gewerblichen Rechtsschutz“ von mir vorgeschlagen, für die mannigfachen Prozesse technischer Natur, wie solche bei der Industrie und den Gewerben so zahlreich vorkommen, doch besondere Gerichtshöfe im Interesse einer sachkundigen Rechtspflege zu bilden, die ähnlich den Kammern für Handelssachen an den Landgerichten mit einem Richter und zwei technisch gebildeten Beisitzern (aus Fabrikanten und Gewerbetreibenden bestehend) zu besetzen seien; fast zu gleicher Zeit wurde genau derselbe Gedanke von einem Juristen, wenn auch in anderer Form befürwortet, der Öffentlichkeit übergeben.

In der Deutschen Juristen-Zeitung vom 1. April 1908 tritt nämlich der Geh. Reg.-Rat. Dr. Damme, Direktor im Kaiserlichen Patentamt, in einem größeren Aufsatz auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen dafür ein, für technische und gewerbliche Streitsachen Gerichtshöfe zu bilden, die außer dem Richter mit Technikern zu besetzen sind.

Dr. Damme will den Techniker (In-

genieur, Architekt, Chemiker usw.) fernerhin nicht mehr als Gutachter allein verwenden, sondern der technische Sachverständige soll für den Urteilspruch mit verantwortlich gemacht werden. Das Richterkollegium soll durch Hinzuziehung von Technikern selbst sachverständig gemacht werden, damit der Richter nicht mehr, wie jetzt in den allermeisten Fällen, nur das Ausführungsorgan des Sachverständigen ist. Dieser Ansicht kann nur in vollstem Maße beigegeben werden; denn wenn der Sachverständige weiß, daß sein Gutachten von einem andern Techniker — welcher nicht wie er, gerade Spezialist zu sein braucht — in einer öffentlichen Sitzung etwa einer sachgemäßen Prüfung unterworfen wird, so wird dasselbe in vielen Fällen zweifellos anders ausfallen als jetzt, wo der Richter das Gutachten nur als Material zu einem Urteilspruch verwendet.

Es wird dann auch vermieden werden, daß (nicht wie jetzt) vom Gericht zuweilen auch solche Personen zu Sachverständigen ernannt werden, welche von dem zu beurteilenden Gegenstände nur geringe Ahnung haben. Es liegt dies zum größten

Teil daran, daß dem Richter die erforderliche Sachkenntnis fehlt, um zu beurteilen, ob der Betreffende auch für den besonderen Fall gerade als Sachverständiger die erforderlichen Eigenschaften besitzt; anderseits fehlen dem Richter aber vielfach auch wieder die geeigneten Sachverständigen, weil die Gerichte sich nicht entschließen können, für das Gutachten die üblichen Preise zu vergüten, wie solche nach § 4 der Gebühren-Ordnung vom Jahre 1878 doch zulässig sind.

Wenn Dr. Damme über die sogenannten „ersten“ Sachverständigen nun schreibt, daß sie für gewöhnlich keine Zeit und zahlreiche Gründe haben, ihre Mitwirkung zu versagen, oder nicht immer die Gabe oder die Lust haben, sich so ausführlich auszudrücken, daß andere Sterbliche ihnen zu folgen vermögen, oder daß sie das Gutachten ungebührlich lange verzögern und sich dabei recht teuer bezahlen lassen, so wird er, gestützt auf seine langjährigen Erfahrungen, hierzu wohl seine guten Gründe haben. Daß das monatelange Hinausziehen der Gutachten „erster“ Sachverständiger sich bereits zu einer wahren Not gestaltet und auch mit die Ursache so vieler Prozeßverschleppungen ist, kann ich aus eigener Wahrnehmung bestätigen.

Inzwischen sind ja nun auf Veranlassung des Justizministers bei einer Anzahl von Landgerichten bestimmte Zivilkammern und Kammern für Handelssachen, welche die Bezeichnung „Kammern für gewerblichen Rechtsschutz“ führen, damit beauftragt worden, die Streitsachen auf dem Gebiete des Patent-, Marken- und Gebrauchsmusterschutzes sowie der Warenbezeichnung zu beurteilen. Infolgedessen wird sich für die noch zu schaffenden Kammern, welche die Streitsachen auf industriellem und gewerblichem Gebiete zu erledigen hätten, wohl die Bezeichnung „Kammern für Industriesachen“ am besten eignen.

Entgegen meinem damaligen Vorschlage, diese Kammern für Industriesachen ähnlich den Kammern für Handelssachen mit 1 Richter und 2 Industriellen oder Gewerbetreibenden zu besetzen, weil diese neben

ihren Fachkenntnissen auch noch kaufmännische Erfahrungen haben, will Dr. Damme diese Gerichte mit 2 Technikern als Richtern im Hauptamt besetzt wissen, wie es ja auch im Patentamt allgemein geschieht. Meiner Ansicht nach würden diesen technischen Richtern dann aber die kaufmännischen Erfahrungen fehlen, welche bei dieser Tätigkeit doch nicht gut zu entbehren sind. Hierfür kann und wird ja noch Rat geschafft werden müssen; in erster Linie dürften sich für diese richterliche technische Tätigkeit im Nebenamt doch wohl ältere erfahrene Ingenieure aus leitenden Stellungen der Industrie besonders eignen, weil diese aus ihrer Praxis sowohl kaufmännische Erfahrungen, als auch allgemeine wirtschaftliche Kenntnisse mitbringen. Es dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen, daß sich für eine derartige Tätigkeit hinreichend Bewerber finden werden, insbesondere wenn diesen Herren nach einiger Zeit etwa noch der Titel Kgl. Gerichts-Ingenieur verliehen wird.

Daß kaufmännische Erfahrungen aber nicht gut zu entbehren sind, gibt Dr. Damme in der Begründung seiner Forderung technischer Richter selbst zu, indem er schreibt: „Was uns Juristen fehlt, ist die Anschauung. Sie lernen wir im ständigen Verkehr mit den Technikern. Das Prinzip der Technik ist der Fortschritt, der Aufschwung, der Nutzen. Daher rücken wirtschaftliche Gesichtspunkte in den Vordergrund. Man fragt nach dem Bedürfnisse und nach dessen Abhilfe. Auch das kann uns nichts schaden, wenn wir von dieser Seite mehr in uns aufnehmen für die praktische Handhabung der Rechtspflege.“

Gleichgültig nun, ob die richterliche Tätigkeit des Technikers im Nebenamt oder im Hauptamt, beides gegen Entschädigung, ausgeübt wird, die Hauptsache ist zunächst die, daß der Techniker als Richter überhaupt zur Rechtsprechung in technischen Prozessen hinzugezogen wird. Dieses Verlangen spricht Herr Dr. Damme folgendermaßen aus: „Sollte es nicht an der Zeit sein, die Technik, der wir einen nicht unerheblichen Teil unserer Größe verdanken, auch an der Rechtsprechung teilnehmen zu lassen in denjenigen

Streitfällen, die sie besonders angehen? Ist es nicht nur ein Gebot sozialen Ausgleiches, wenn wir in diesem Belange unserer Gerichtsverfassung ein größeres Maß von Elastizität verleihen? Das Eindringen der Technik in alle moderne Lebensverhältnisse sollte uns aber mahnen, daß die historischen Errungenschaften in der Organisation unserer Gerichte auch in dieser Richtung einer Umbildung bedürfen, die der urwüchsigsten Forderung Rechnung tragen, den Sachverstand auch wieder innerhalb des Gerichtes selbst heimisch zu machen."

Wenn ein Richter in so hervorragender Stellung, wie Dr. Damme als Direktor im Kaiserlichen Patentamt es ist, sich in derartiger Weise über die Zuziehung der Techniker zur Rechtsprechung ausdrückt, dann werden solche geringschätzende Äußerungen über den Techniker als Richter, wie sie der Privatjustiziar A. Klöß-Dresden in einem Aufsatz: „Technische Juristen oder Justizingenieure?“ in No. 16 der Zeitschrift für Industrierecht vom 15. August 08 zum besten gibt, wie z. B., daß der Techniker die technischen Fragen nicht juristisch richtig zu beurteilen vermag, auch keinen Schaden mehr auszuüben. Herr Klöß scheint demnach gar nicht zu wissen, daß auf Grund kaiserlicher Verordnung vom 29. April 1904 (im Beschwerdeverfahren) der Präsident des Kaiserlichen Patentamtes den Vorsitz des Gerichtshofes auch einem technischen Mitgliede übertragen kann.

Dagegen ist anzunehmen, daß in nicht allzuferner Zeit auch die „Kammern für Industriesachen“ in Wirksamkeit treten werden, womit nicht nur dem allgemeinen Wirtschaftsleben ein großer Dienst erwiesen, sondern auch dem Ingenieur dann noch ein neues Feld der Tätigkeit erschlossen würde.

Köln-Deutz.

Ernst Stöcker,
Zivilingenieur und
Gerichtl. Sachverständiger.

Wann ist die „Ablieferung“ einer Maschine erfolgt?

Ein Fabrikant hatte mit einer Maschinenfirma einen Kaufvertrag abgeschlossen, demzufolge letztere ihm eine Maschine zu liefern hatte, und

zwar sollte diese in dem Betriebe des Bestellers betriebsfähig aufgestellt und übergeben werden. Die Maschine gelangte auch zur Aufstellung, arbeitete aber nicht zur Zufriedenheit des Käufers, und als letzterer nun die Mängel der Maschine geltend machte, wandte die Verkäuferin ein, die Ansprüche seien gemäß § 477 Abs. 1 des BGB. bereits verjährt. Hiernach verjähre der Anspruch auf Rückgängigmachung oder Minderung sowie der Anspruch auf Schadenersatz wegen Mangels einer zugesicherten Eigenschaft bei beweglichen Sachen in sechs Monaten von der Ablieferung an. Die seit der Ablieferung der Maschine vergangene Zeit überschreite aber bei weitem die gesetzliche Verjährungsfrist. — Die Vorinstanz hatte die Ansicht vertreten, daß es zu einer „Ablieferung“ im Sinne des § 477 überhaupt nicht gekommen und ein Beginn der Verjährungsfrist daher gar nicht nachgewiesen sei, denn die Lieferung habe durch Übergabe der betriebsfähig hergestellten und die garantierte Leistung liefernden Maschine vollzogen sein sollen. Wenn auch die Übergabe nicht buchstäblich ausgedrückt zu werden brauche, so könne sie doch nur in einer dem anderen Teile deutlichen, ihm zur Wahrung seiner Rechte Veranlassung gebenden Erklärung des Verlangens um Übernahme bestehen. Eine solche Erklärung sei hier aber nicht erfolgt. — Gegen dieses Urteil rief die Maschinenfirma die Entscheidung des Reichsgerichts an, wobei sie sich vor allem darauf berief, daß die Vorinstanz in ihrem Erkenntnisse den Begriff der Ablieferung verletze. Das Reichsgericht hat diesen Einwand auch für berechtigt erachtet. Ablieferung im Sinne der erwähnten Gesetzesvorschrift ist der Vorgang, durch den der Käufer in Erfüllung des Kaufvertrages in eine solche tatsächliche räumliche Beziehung zur Kaufsache kommt, daß er sich sofort ihren tatsächlichen Gewahrsam verschaffen, sie untersuchen und über sie verfügen kann. Die Ablieferung ist daher nicht identisch mit der Übergabe. Eine Kaufsache kann abgeliefert, braucht aber noch nicht übergeben zu sein. Die Ablieferung ist auch nicht identisch mit vertragsmäßiger Lieferung. Auch eine mangelhafte, die vertrags-

mäßige Leistungsfähigkeit nicht erreichende Kaufsache kann abgeliefert sein. Das ergibt sich eben aus § 477 des BGB., denn danach ist die Ablieferung gerade der tatsächliche Vorgang, der den Käufer zwingen soll, seine Rechte aus der Mangelhaftigkeit der Leistung rechtzeitig zu wahren. In dem zur Entscheidung stehenden Rechtsstreit setzt die Ablieferung die vollendete Montierung der Maschine voraus, und es mußte daher für die Ablieferung eine Kundgabe an den Käufer erfolgen, daß die Montierung beendet sei; eine solche ist gegebenenfalls in einem Briefe der Maschinenfirma zu erblicken, worin diese schreibt, daß nach den stattgefundenen Instandsetzungen die bedungene Leistungsfähigkeit erreicht sei und sie dem Käufer demnächst die Montagerrechnung übersenden werde. Nach alledem ist die Vorinstanz anscheinend durch unrichtige Auffassung des rechtlichen Begriffs der Ablieferung zu ihrem Urteil gelangt, die angefochtene Entscheidung war daher aufzuheben und die Sache in die Vorinstanz zu verweisen.

Ungefähre Schätzung und feste Zusicherung beim Verkauf von Fabrikabfällen. Ein Industrieller bot einem Kaufmann „circa“ 20 Tonnen Abfälle aus seiner Fabrik zu einem bestimmten Preise an. Der andere nahm das Angebot an, und der Industrielle bestätigte das abgeschlossene Geschäft schriftlich, indem er die Menge wiederum als „circa“ 20 Tonnen angab. Später stellte es sich heraus, daß die in der Fabrik lagern den Abfälle nicht entfernt 20 Tonnen betragen, und da inzwischen die Abfälle der fraglichen Art eine beträchtliche Preissteigerung erfahren hatten, so strengte der Käufer gegen den Verkäufer eine Klage auf Lieferung der an 20 Tonnen fehlenden Menge oder Zahlung der entsprechenden Summe an. — Das Oberlandesgericht Hamm hatte die Klage für begründet erachtet, nicht zum wenigsten deshalb, weil der Verkäufer die Vorausbezahlung des Kaufpreises verlangt und tatsächlich auch den Preis für fast 20 Tonnen bereits erhalten hatte. — Das Reichsgericht hat dieses Urteil nicht bestehen lassen. Hier handle es sich hauptsächlich um die Entscheidung der

Frage, ob die Angabe der Menge des Vorrats „ca. 20 Tonnen“ nur die Bedeutung einer bloß zur Bestimmung der Vorauszahlung dienenden Schätzung oder die einer Zusicherung des Vorhandenseins dieser Menge gehabt habe. Von einer Zusicherung kann doch aber in einem Falle der vorliegenden Art nur dann die Rede sein, wenn eine Gewähr für das Vorhandensein einer bestimmten Menge seitens des Verkäufers gegeben worden ist; das ist aber hier nicht geschehen, sondern es ist nur ein Einheitspreis für eine ihrer Art nach bestimmte Ware festgesetzt worden, von der lediglich so viel geliefert werden sollte, als vorhanden war. Eine Zusicherung ist in der bloßen Angabe der Menge in einem Angebot oder in einem Bestätigungsbriefe nicht ohne weiteres zu erblicken, zumal dann nicht, wenn sie in der unbestimmten Form einer annähernden Bestimmung wie „circa“ erfolgt. Weiterhin kann der Kläger auch nichts dafür vorbringen, daß er bei den Verkaufsverhandlungen dem Verkäufer gegenüber ein Interesse gerade nur an dem Erwerbe von 20 Tonnen zum Ausdruck gebracht, oder daß er nur unter der Bedingung den Kauf abgeschlossen habe, daß ihm jener auch wirklich 20 Tonnen liefere. — Aus alledem geht hervor, daß die Vorinstanz der ungefähren Mengenangabe des Verkäufers im Angebot und in dem Bestätigungsschreiben eine übermäßige Bedeutung beigelegt hat, was zur Aufhebung des angefochtenen Erkenntnisses führen mußte.

Verstoß gegen die guten Sitten durch die seitens eines Arbeitgebers herbeigeführte Sperre über früher bei ihm beschäftigte Arbeiter. Ein Industrieller hatte für seinen Betrieb in einer Großstadt den Beginn der Arbeitszeit auf 7 Uhr morgens festgesetzt. Ein in dem Unternehmen beschäftigter Vorarbeiter traf nun eines Morgens vier ebenfalls in dem Betriebe angestellte, zurzeit jedoch in einem Vorort tätige Arbeiter, als sie erst um 7 Uhr früh nach der ziemlich entfernten Arbeitstätte abfahren. Als er sie hierüber zur Rede stellte, verlangten sie, daß die Fahrzeit in die Arbeitszeit mit eingerechnet werde, widrigenfalls sie die Arbeit niederlegen würden. Tatsächlich stellten sie

auch am Abend des fraglichen Tages, nachdem ihr Verlangen abgelehnt worden war, die Arbeit ein, was sie — gemäß ihrem Verträge mit dem Industriellen — ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist tun durften. Nunnmehr veranlaßte der Arbeitgeber die Verhängung einer Sperre über die vier Arbeiter, durch welche sie verhindert wurden, in ihrem Wohnorte oder dessen Umgegend als gelernte Arbeiter Beschäftigung zu finden, sodaß sie einmal eine Einbuße an ihrem Verdienst erlitten und ferner durch die Tätigkeit außerhalb ihres Wohnortes erhöhte Aufwendungen zu machen hatten. Wegen des ihnen aus dieser Maßnahme erwachsenen Schadens strengten die Arbeiter gegen den Arbeitgeber, gestützt auf § 826 des BGB. — wonach derjenige, welcher einem anderen in einer gegen die guten Sitten verstößenden Weise Schaden zufügt, dem anderen zum Ersatze des Schadens verpflichtet ist — die Schadenersatzklage an. Der Beklagte machte geltend, er habe nach der ihm gegebenen Darstellung über die Ereignisse, welche der Arbeitsniederlegung der Kläger voranging, annehmen müssen, die Kläger hätten ihre Forderung im Auftrage des Verbandes gestellt und sie hätten „mit ihm und seinen Berufsgenossen unter Verletzung des Tarifvertrages einen Lohnkampf beginnen wollen“. Infolgedessen trat das Gericht in eine genaue Prüfung des für die Angehörigen der beiden hier in Frage stehenden Verbände geltenden Tarifvertrages ein; aber weder das Amtsgericht, noch auch in zweiter Instanz das Landgericht Kiel konnte in dem Verhalten der Kläger eine Verletzung des Tarifvertrages finden. Der Tarif bestimmt zwar den Bezirk der fraglichen Großstadt so, daß eine große Anzahl Vororte — darunter auch die streitige Arbeitsstätte — in den Bezirk hineinfallen, und nur für Arbeiten außerhalb dieses Bezirks setzt er einen gewissen Lohnzu-

schlag sowie freie Hin- und Rückfahrt fest, eine Vorschrift über die Berechnung der Arbeitszeit enthält er indessen nicht. Wenn nun auch bei der heutigen Rechtsentwicklung — so äußerte sich der Gerichtshof — von dem Standpunkte auszugehen ist, daß für die Angehörigen zweier im Tarifverhältnis stehender Verbände eine wenigstens moralische Verpflichtung besteht, während der Geltung des Vertrages keine anderen Bedingungen zu erstreben, als im Tarif festgesetzt, so läßt sich doch darin, daß die Kläger die Fahrzeit von ihrem Wohnort zu der ziemlich entfernt liegenden Arbeitsstätte in die Arbeitszeit eingerechnet zu haben wünschten, ein Verstoß gegen die Pflicht der Tariftreue nicht ohne weiteres finden. Denn der Tarif spricht sich nicht dahin aus, daß innerhalb des darin genau festgelegten Bezirkes die Arbeitszeit stets vom Eintreffen auf der Arbeitsstätte bis zum Verlassen zu berechnen sei. Jedenfalls besteht auch eine nicht wegzuleugnende Verschiedenheit darin, ob ein Arbeiter, der — wie hier — am Betriebsitze des Unternehmers wohnt, in der Stadt selbst oder in einer Arbeitsstätte beschäftigt wird, die sich an der äußersten Grenze des im Tarifvertrage festgesetzten Bezirkes befindet. Wenn nun wirklich die Arbeiter gegen den Tarif verstoßen haben sollten, so handelte es sich doch nur um einen ganz leichten Verstoß, und einem solchen gegenüber hatte der Beklagte nicht die geringste Veranlassung zu der von ihm gewählten harten Vergeltungsmaßregel. Diese stand außer allem Verhältnis zu dem Anlaß und muß daher als ein Verstoß gegen die guten Sitten angesehen werden. Die Kläger haben mit der ordnungsgemäßen Lösung des Arbeitsvertrages nur ihr gutes Recht ausgeübt, und ihre mit der Klage geltend gemachte Schadenersatzforderung mußte sonach als berechtigt erachtet werden.

NEUE LITERATUR

DER WIRTSCHAFTLICHEN UND SOZIALEN GRENZGEBIETE DER TECHNIK.

ABKÜRZUNGEN:

Am. = american; Ann. = Annalen; Anz. = Anzeiger; Arch. = Archiv; Bl. = Blätter; Ber. = Bericht; D = deutsch; G. = Gesetz; JB. = Jahrbuch; J. = Journal; Ind. = Industrie; Int. = international; km. = kaufmännisch; Ldn. = London; M. = Monat; Mag. = Magazin; Mitt. = Mitteilungen; My. = Monthly; MSchr. = Monatschrift; NY. = New-York; p. = pagina, Seite; Rev. = Revue; Stat. = statistisch; Ver. = Verein; Vhld. = Verhandlungen; Vj. = Vierteljahr; W. = Woche; Wly. = Weekly; Z. = Zeitschrift; Zbl. = Zentralblatt; Ztg. = Zeitung.

Ingenieur-Standesfragen. (Auch Ingenieurorganisationen, soziale Lage der Ingenieure.)

Der Schiffbautechnischen Gesellschaft zehnte Hauptversammlung, am 19. und 20. Nov. 1908 in der Kgl. Technischen Hochschule in Charlottenburg. Z. Ver. D. Ing. 08. 49. p. 1972—74.

La crisi dell'ingegnere. Bolletino delle finanze ferrovie lavori pubblici. 08. 27. III.

Bildungswesen.

Dominicus: Die Aufgaben von Reich, Staat und Gemeinden gegenüber dem Arbeitsnachweis. 45 p. 8°. Straßburg i. E., Selbstverlag, 08.

Hellpach, Willy: Technik und Bildung. Rdsch. f. Techn. u. Wirtsch. 08. 21. p. 423—25; 23. p. 466—68.

Hoernes, Hermann: Über die Wrightschen Flugmaschinen. Rdsch. f. Techn. u. Wirtsch. 08. 33. p. 456—60.

Lanchester, F. W.: Die Gesetze des Fluges. Österr. Polytechn. Z. 08. Nov. p. 251—57.

Sinzheimer, Ludwig: Technik und Volkswirtschaft. Neueste Nachr. 08. 34. p. 321—24.

Stieda: Die Entwicklungsmöglichkeit des deutschen Handwerks. I. Fortbildungsschule. 08. 1. XI. p. 493—501.

Vetter, A.: Lehrbuch der Motorenkunde mit besonderer Bedacht-

nahme auf das Kleingewerbe. gr. 8°. 151 p. (III.) Wien, Franz Deuticke. Kr. 3,—.

Industrie und Bergbau.

Bergwerksindustrie und Bergverwaltung Preußens im Jahre 1907. Z. f. Berg-, Hütten- u. Salinenwes. 08. 4. p. 542—81.

Braun, Gustav: Industrierwerke und Fabrikbetriebe der Neuzeit. Verkehrstechn. Woche. 08. 10. p. 148—51.

Elektrisierung des Salzkammergutes. Mitt. Ver. Ing. österr. Staatsbahnen. 08. Dezember. p. 239—51.

Entwurf, Der, für ein neues Fabrikgesetz und die Arbeitszeit in den Industrien mit ununterbrochenem Betriebe. N. Zürcher Ztg. 08. 21. Okt. 3. Morgenbl.

Führer durch das nordwestböhmisches Braunkohlenrevier. Hrsg. vom montanist. Klub f. die Bergreviere Teplitz, Brüx u. Komotau. Mit 9 Taf. 134 Textfig. u. 2 Übersichtskarten. 2. Aufl. XVIII, 680 p. 8°. Teplitz-Schöna, Adolf Becker, 08.

Geb. M 7,50.

Geßmann: Verordnung des österreich. Ministeriums für öffentliche Arbeiten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, betr. die Einrichtung und den Betrieb der nach dem allgemeinen Bergesetze errichteten Blei- und Zinkhütten. Veröff. d. Kaiserl. Gesundh.-Amt. 08. 44. p. 1157—60.

- Goldstein, Georg:** Die Entwicklung der deutschen Roheisenindustrie seit 1879. Verh. d. Ver. z. Beförd. d. Gewerbleißes. 08. Sept. p. 307—22.
- Haenig, A.:** Die Steinkohle. Ihre Gewinnung u. Verwertung. (Bibliothek d. ges. Landw. 82. Bd.) 339 p. Mit 129 in den Text u. auf Taf. gedr. Abb. Hannover, Dr. Max Jänecke, 08. M 4,60
- Heyd, Th.:** Die Wirtschaftlichkeit bei den Städte-Entwässerungsverfahren. Bearb. im Auftrag der deutschen Steinzeugwarenfabrik i. Kanalisation u. chem. Industrie, Friedrichsfelde (Baden). VII, 203 p. m. Abb., 1 Taf. u. 1 Tab. 8°. Mannheim, H. Haas, 08. M 7,—.
- Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund f. 1907. II. (Stat.) T. 73 p. 4°. Essen 08.
- Jahresbericht über die Untersuchungen u. Fortschritte auf dem Gesamtgebiete der Zuckerfabrikation. Begründet von K. Stammer. Hrsg. v. Joh. Bock. 47. Jahrg. 1907. X, 342 p. m. 12 Abb. 8°. Braunschweig, Friedr. Vieweg & Sohn, 08. M 16,—.
- Kaulhold, M.:** Zur Überwachung maschineller Anlagen. Stahl u. Eisen. 08. 49. p. 1781—83.
- König, Fr.:** Der Vertrocknungsprozeß der Erde u. Deutschlands verkehrte Wasserwirtschaft. IV, 108 p. gr. 8°. Leipzig, Otto Wigand, 08. M 3,50.
- Matern, E.:** Die Ausnutzung der Wasserkräfte. Technische u. wirtschaftl. Grundlagen. Neuere Bestrebungen der Kulturländer. 2., sehr verm. Aufl. IX, 652 p. m. 256 Abb. gr. 8°. Leipzig, Wilhelm Engelmann, 08. M 24,—.
- Neumann, B.:** Das Metallhüttenwesen im Jahre 1907. Glückauf. 08. 46. p. 1627—33; 47. p. 1661—67.
- Petrascheck, W.:** Die Steinkohlenvorräte Österreichs. (Aus: „Öst. Z. f. Berg- u. Hüttenwes.“) 15 p. m. 1 Taf. Lex.-8°. Wien, Manz, 08. M 1,20.
- Rágóczy:** Der Entwurf eines preußischen Wassergesetzes und die Interessen der Industrie. D. Wirtsch.-Ztg. 08. 22. p. 1010—18.
- Schäden an Dampfkesseln und deren Verhütung. Anz. Ind. Technik. 08. 49. p. 465—66.
- Sonnenburg:** Das Wernerwerk der Siemens & Halske A.-G. Techn. Mag. 08. 1. p. 93—103.
- Sugár, Otto:** Die Industrialisierung Ungarns unter Beihilfe des Staates u. der Kommunen. Auf Grund urkundl. Materials dargestellt. Mit e. Vorwort v. Jos. Szterényi. gr. 8°. XI, 135 p. Leipzig, Duncker & Humblot, 08. M 3,—.
- Statistique des houillères en France et en Belgique publiée sous la direction de M. Emile Delacroix, janvier 1908. 8°. 356 p. Paris. Chevalier-Marescq, 08.
- Steiner, Vikt.:** Handbuch der praktischen Hygiene u. Unfallverhütung in Industrie, Gewerbe u. Bergbau unter besond. Berücksichtigung und Namhaftmachung der Bezugsquellen f. sämtliche zur Besprechung gelangenden Artikel. 1. Bd. VII, 300 p. m. Abb. u. 10 Taf. Lex.-8°. Wien, Spielhagen & Schurich, 08. M 10,40.
- v. **Thaa, G. R.:** Das Dampfkesselwesen in Österreich. Sammlung der auf diesen Gegenstand bezüglichen Gesetze, Verordnungen und Normalerlässe. 3. Aufl. (Manz'sche Gesetztausg. Nr. 48.) 8°. VI, 472 p. m. 2 Tilm. Wien, Manz. Kr. 6,—.
- Ulmer, Eug.:** Eine Studienreise in die Baumwollindustrie-Gebiete v. Nordamerika. (Aus: „Leipz. MSchr. f. Textil-Ind.“) Lex.-8°. 38 p. Leipzig, Verlag der „Leipz. MSchr. f. Textil-Ind.“, 08. M 1,—.
- Unfälle in elektrischen Betrieben auf den Bergwerken Preußens im Jahre 1907. Z. f. Berg-, Hütten- u. Salinenwes. 08. 4. p. 503—19.
- Weyrauch, R.:** Die Erweiterung der Wasserversorgung der k. Stadt Brüx in Böhmen. Rdsch. Technik u. Wirtsch. 08. 23. p. 455—56.
- Wilke, Rob.:** Dampfkessel und Dampfkesselrevision in England. Soz.-Technik. 08. 34. p. 659—61.

Handel und Verkehr.

- Kürchhoff:** Die Otavi-Bahn. Verkehrs-techn. Woche. 08. 10. p. 153—56.

Levy, Hermann: Die Trust- u. Kartellentwicklung in Großbritannien und ihre Beziehungen zum Freihandel. JB. f. Gesetzgeb., Verw. u. Volksw. 08. 4. p. 275—323.

Peter: Bestimmungen über den internationalen Übergangsverkehr der Eisenbahn-Fahrzeuge. Verkehrs-techn. Woche. 08. 10. p. 151—53.

Organisationen der Arbeitgeber und -nehmer

(Auch: Kartelle, Trusts, Syndikate).

Brunner, L.: Die Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen im Jahre 1907. Bl. Generalkommiss. Gewerkschaft. Deutschlands. 08. 29. p. 141—64.

Gasteiger, M.: Die christliche Arbeiterbewegung in Süddeutschland. Eine geschichtl. Darstellg. 8°. VIII, 416 p. München, Buchhandlung des Verbandes südd. kathol. Arbeitervereine, 08. M. 3.—.

Gewerkschaften, Die, in Deutschland im Jahre 1907. R.-Arb.-Bl. 08. 8. p. 756—61.

Girons, P. S.: Die Streikversicherung der Arbeitgeber in Frankreich. Soz. Prax. 08. 30. VII. p. 1153—57.

Jaffé, Robert: Die letzten Ziele der christlichen Arbeiterbewegung. Türmer. 08. August. p. 641—48.

Internationaler Bericht, 4., über die Gewerkschaftsbewegung 1906. Hrsg. von dem internationalen Sekretär der gewerkschaftl. Landeszentralen. 139 u. XXIV p. gr. 8°. Berlin, Buchhandlung Vorwärts, 08.

M 1,50.

Jahrbuch der christlichen Gewerkschaften f. 1909. Hrsg. durch das Generalsekretariat des Gesamtverbandes der christl. Gewerkschaften Deutschlands. 2. Jg. 178 p. kl. 8°. Köln, Verlag des Generalsekretariates der christl. Gewerkschaften.

Geb. M 1,—.

Interpellation (u. Besprechung derselben) betr. das Koalitionsrecht der in den Betrieben des Verbandes bayrischer Metallindustrieller angestellten Techniker und Kaufleute.

Stenogr. Ber. d. Verh. d. bayr. K. d. A. Nr. 149 v. 22. VI. 08. p. 540—54.

Krüger, Hermann Edwin: Historische und kritische Untersuchungen über die freien Interessenvertretungen von Industrie, Handel und Gewerbe in Deutschland. I. JB. f. Gesetzgeb., Verw. u. Volksw. 08. 4. p. 325—58.

Recht und Technik.

Kohler, Jos.: Lehrbuch des Patentrechts. X, 264 p. gr. 8°. Mannheim, J. Bensheimer, 08.

Geb. in Leinw. M 5,50.

Schlesinger, Frdr.: Fabrik u. Handwerk als Begriffe der deutschen Rechtsprechung u. Verwaltung analytisch dargestellt u. nationalökonomisch betrachtet. 8°. XVI, 120 p. Leipzig, Roth & Schunke, 08.

Geschichte

der Technik und Industrie.

Diergart, P.: Beiträge aus der Geschichte der Chemie. Dem Gedächtnis von Georg W. A. Kahlbaum. gr. 8°. (ill. XV, 652 p. mit 1 Doppeltafel.) Wien, Franz Deuticke. Kr. 28,80

Frommel, Otto: Ferdinand Steinbeis. D. Rdsch. 08. Sept. p. 419—30.

St., 1807—1893, war zuletzt Präsident der Württembergischen Zentralstelle f. Gewerbe u. Handel.

Internationaler Bericht, 4., über die Gewerkschaftsbewegung 1906. Hrsg. von dem internationalen Sekretär der gewerkschaftl. Landeszentralen. 139 u. XXIV p. gr. 8°. Berlin, Buchhandlung Vorwärts, 08. M 1,50.

Jahrbuch der christlichen Gewerkschaften f. 1909. Hrsg. durch das Generalsekretariat des Gesamtverbandes der christl. Gewerkschaften Deutschlands. 2. Jg. 178 p. kl. 8°. Köln, Verlag des Generalsekretariates der christl. Gewerkschaften.

Geb. M 1,—.

Westphal, Max: Die Organisation des Handwerks. JB. f. Gesetzgeb., Verw. u. Volksw. 08. 3. p. 225—77.