

TECHNIK UND WIRTSCHAFT

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

2. JAHRG.

APRIL 1909

4. HEFT

FÜNFUNDZWANZIG JAHRE DEUTSCHEN KOLONIAL- BESITZES.

Von Dr. MAX WARNACK, Berlin-Friedenau.

Im Monat April jährt sich zum fünfundzwanzigsten Male der Tag, an welchem das Deutsche Reich in die Reihe der kolonialbesitzenden Mächte eintrat. Am 24. April 1884 richtete Fürst Bismarck die telegraphische Weisung an den deutschen Konsul in Kapstadt, den englischen Behörden amtlich zu erklären, daß die von dem Bremer Kaufmann Franz Adolf Lüderitz seit dem 1. Mai 1883 an der Westküste Afrikas zwischen dem 26. und 28. Breitengrad erworbenen Ländereien unter deutschem Schutze ständen. Damit hatte Deutschland zum ersten Male den Fuß auf den Schwarzen Erdteil gesetzt. Der Traum von einem reichsdeutschen Kolonialbesitz, der seit der Frankfurter Nationalversammlung, seit Wilhelm Roschers „Kolonien“, in den besten Männern der Nation lebendig geblieben war, trat in das erste Stadium seiner Verwirklichung.

Wenn im folgenden dieser Jubiläumstag zum Anlaß für einige Betrachtungen wirtschaftlicher Natur gemacht werden soll, so erscheint es unerlässlich, an Hand einiger Daten unter Übergehung der sehr verwickelten Einzelheiten den Werdegang unseres Kolonialbesitzes, wie er heute besteht, zu zeichnen.

Der Depesche vom 24. April 1884 folgten im August Flaggenhissungen an der ganzen Küste vom heutigen Deutsch-Südwest; die nächsten Jahre brachten neue Erwerbungen im Innern, und am 1. Juli 1890 wurden durch Abkommen mit England und Portugal die Grenzen dieses Schutzgebietes endgültig festgesetzt.

Am 5. und 6. Juli 1884 pflanzte Gustav Nachtigal die deutsche Flagge an zwei Küstenorten von Togo auf. Im Juli bezw. September 1885 wurden zwei weitere Häfen deutsch. Verträge mit Frankreich (1897) sowie mit England (1899 und 1904) grenzten den deutschen Besitzstand gegen die Nachbargebiete ab.

Am 14. Juli 1884 wehten die Reichsfarben zum ersten Mal über Kamerun; jedoch erst am 18. Dezember desselben Jahres faßte Deutschland nach einer vom Admiral Knorr geleiteten Flottenkundgebung dort festen Fuß; die letzten Grenzfestsetzungen erfolgten durch Verträge mit England 1905, mit Frankreich 1906.

Am 27. Februar 1885 wurden die von Karl Peters in Ost-Afrika vertragsweise erworbenen Ländereien durch kaiserlichen Schutzbrief dem Deutschen Reiche gesichert; im April 1888 wurde die Küste vom Sultan von Sansibar gepachtet. Ein Abkommen vom 1. Juli 1890 mit England — bei welchem Sansibar und die Insel Pemba im Austausch mit Helgoland an England kamen — begrenzte das deutsche Machtgebiet an der Ostküste Afrikas. Am 1. Januar 1891 wurde die deutsche Flagge in Daressalaam gehißt.

Etwas später als in Afrika begann der reichsdeutsche Kolonialerwerb in der Südsee: Im Jahre 1886 wurden die Marschallinseln deutsches Schutzgebiet, 1898 der Bismarckarchipel, 1899 die Marianen, Palau und die Karolinen sowie Kaiser Wilhelmsland und endlich, kurz vor Weihnachten desselben Jahres, Samoa.

Diese Daten lassen erkennen, daß wir in bezug auf unseren heutigen Kolonialbesitz nicht von 25 Jahren Kolonialpolitik, noch viel weniger von 25 Jahren Kolonialwirtschaft sprechen können. Zwar ist amtlich Deutschland bereits seit den 80er Jahren Kolonialmacht. Lange Jahre hindurch hatte es jedoch dabei sein Bewenden. Mit Vorsicht hatte Fürst Bismarck sich mit der kolonialen Frage beschäftigt, mit Abneigung trat ihr sein Nachfolger gegenüber. „Je weniger Afrika, desto besser“ war nicht nur der Ausdruck der Anschauungen der Regierung, sondern ein Grundsatz der maßgebenden politischen Kreise überhaupt. Erst in den 90er Jahren wurde eine regelrechte Verwaltung in den afrikanischen Schutzgebieten eingeführt, begannen schüchtern die ersten Versuche zur planmäßigen Erforschung und wirtschaftlichen Nutzbarmachung.

Wir werden uns das vor Augen halten müssen, wenn wir uns nunmehr mit unseren Kolonien vom wirtschaftlichen Standpunkt aus beschäftigen und in dem Jubiläum nicht so sehr eine Stufe des Erreichten sehen, von der aus wir nur rückwärts schauen, sondern uns vor allem die Frage vorlegen: Was sollen und was können uns auf Grund der bisherigen Erfahrungen unsere Kolonien werden?

Sie sollen rentabel werden. Was haben wir unter Rentabilität zu verstehen? Nicht das, was das mittelalterliche Spanien und Portugal darunter verstanden, als sie aus Mexiko, Peru und Indien Quellen zur Auffüllung ihrer Schatzkammern machten. Unsere Kolonien sollen uns dadurch wirtschaftlichen Nutzen bringen, daß sie dem Hauptfaktor unseres Nationalgedeihens, unserer Industrie, zu Rohstoffquellen und zu Absatzgebieten werden, die ihr eine günstige Weiterentwicklung sichern und damit weiten Kreisen unseres Volkes lohnende Beschäftigung gewähren.

Die Entwicklung unserer heimischen Volkswirtschaft zwingt uns, dieses Ziel mit allen Kräften zu erstreben. Die starke Zunahme unserer Bevölkerung — zur Zeit nahezu 1 Million jährlich — hat zu einer unverhältnismäßig schnelleren

Erstarkung unserer Industrie geführt. Es betrug

| | in Millionen | | | |
|---|----------------|------|------|-----|
| | 1882 | 1895 | 1907 | |
| die Gesamtbevölkerung | 45,2 | 51,8 | 61,7 | |
| darunter im Hauptberuf erwerbstätige Arbeiter in | Landwirtschaft | 5,9 | 5,6 | 7,3 |
| | Industrie | 4,1 | 6,0 | 8,6 |
| | Handel | 0,7 | 1,2 | 2,0 |

Die Gesamtbevölkerung Deutschlands hat sich demnach in 25 Jahren um weniger als die Hälfte vermehrt; die Zahl der gewerblichen Arbeiter aber hat sich mehr als verdoppelt. Die Industrie also ist es, die in immer stärkerem Maße zur Verdienstquelle unserer Bevölkerung wird. Die industrielle Entwicklung kommt auch in den Zahlen unseres Außenhandels zum Ausdruck. Es betragen in Milliarden M:

| | Einfuhr | Ausfuhr | Gesamtumsatz |
|------|---------|---------|--------------|
| 1887 | 3,1 | 2,9 | 6,0 |
| 1892 | 4,0 | 3,0 | 7,0 |
| 1897 | 4,7 | 3,6 | 8,3 |
| 1902 | 5,6 | 4,7 | 10,3 |
| 1907 | 8,7 | 6,9 | 15,6 |

In der Einfuhr sind die Rohstoffe für Industriezwecke, in der Ausfuhr die Fabrikate immer mehr hervorgetreten:

| | Einfuhr von Rohstoffen | Ausfuhr von Fabrikaten |
|-----------------|---------------------------|---------------------------|
| in Milliarden M | | |
| 1887 | 1,31 | 2,05 |
| 1892 | 1,66 | 1,95 |
| 1897 | 2,10 | 2,31 |
| 1902 | 2,56 | 3,09 |
| 1907 | 4,43 | 4,81 |

Unter den Rohstoffen wieder haben die kolonialen Ursprungs eine immer steigende Bedeutung erlangt. Im Jahre 1907 führte Deutschland von den wichtigsten überseeischen Rohstoffen bereits ein:

| | |
|--|-----------------------|
| Tierische Produkte (Häute, Wolle, Elfenbein, Hörner, Wachs, Federn) | für rd. 805,0 Mill. M |
| Rohbaumwolle (einschl. Ernteabfälle) | 563,5 " " |
| Nahrungs- und Genußmittel (Kaffee, Tee, Kakao usw.) | 530,8 " " |
| Ölprodukte | 266,0 " " |
| Kupfer | 245,0 " " |
| Hanf | 161,5 " " |
| Kautschuk | 128,0 " " |
| Gerbstoffe und Hölzer | 75,0 " " |

Es war in diesem Jahre ein Bedarf von fast 2¼ Milliarden M im Auslande zu decken. Wir bezahlten ihn zum großen Teile mit Fabrikaten und waren sonach mit mindestens 5 Milliarden M vom Auslande abhängig. Diese Tatsache kann die deutsche Industrie in die Zwangslage bringen, teuer ein-

kaufen und billig verkaufen zu müssen, je nachdem die Verhältnisse des Welt-handels die Rohstoffpreise steigern und die Preise der abzusetzenden Fabrikate herabdrücken; sie macht uns — zumal wo es sich um Rohstoffmonopole handelt — wehrlos gegen spekulative Preisstellung, erschwert die gewerbliche Entwicklung und kann selbst zur Vernichtung einzelner Industriezweige führen.

Daß das nicht zuviel gesagt ist, sei an dem Beispiele der Versorgung Deutschlands mit Baumwolle dargetan, und das, was für diesen Rohstoff gilt, trifft auch auf die übrigen vorher aufgeführten mehr oder weniger zu.

Es ist bekannt, daß der Baumwollverbrauch Deutschlands ganz ungemein gestiegen ist. 1840 kamen auf den Kopf der Bevölkerung nur 0,3 kg, 1895 bereits 5 kg, 1900 6 kg und gegenwärtig mehr als 7 kg. Das bedeutet eine Steigerung um rd. das Zwanzigfache. Entsprechend erhöhte sich die Einfuhr von Rohbaumwolle, die heute unser wichtigster Einfuhrgegenstand ist. Sie betrug:

| | insgesamt | | davon aus |
|------|-----------|---------|------------------|
| | 1000 t | Mill. M | den Ver. Staaten |
| | | | 1000 t |
| 1882 | 155,9 | 179,2 | 38,7 |
| 1887 | 212,0 | 218,4 | 70,1 |
| 1892 | 240,9 | 187,5 | 154,5 |
| 1897 | 302,5 | 231,0 | 225,3 |
| 1902 | 348,3 | 319,7 | 267,0 |
| 1907 | 476,4 | 515,4 | 324,3 |

Im Jahre 1907 war der Bedarf also auf mehr als eine halbe Milliarde M zu bewerten. Die verarbeitende Industrie hat sich in demselben Maße vergrößert: 1846 hatte Deutschland 750 000 Baumwollspindeln, 1877 4,2, 1891 6,0, 1898 7,4, 1901 7,9 und Mitte 1907 9,3 Millionen Spindeln. Das Gesamtanlagekapital darf auf 700 Millionen M geschätzt werden. Die Zahl der von der Baumwollverarbeitung lebenden Arbeiter wird auf rd. eine Million, die gezahlten Löhne auf 850 Millionen, der Wert der Produktion auf mehr als eine Milliarde zu veranschlagen sein.

Wie die Einfuhrzahlen ersichtlich machen, ist Amerika unser Hauptbaumwollieferer geworden. Im Jahre 1907 stammten 68,1 vH (im Jahre 1900 sogar 82 vH) der eingeführten Baumwolle von dort. Nicht anders sieht es mit der Baumwollversorgung in Großbritannien und anderen Textilländern aus, denn die Vereinigten Staaten erzeugen zur Zeit zwei Drittel der gesamten Weltproduktion. Amerika hat sich demnach in der Versorgung der Welt mit Rohbaumwolle eine Monopolstellung erobert, die eine Bedrohung unserer Industrie darstellt. Unter diesen Umständen können doch immerhin mögliche Mißernten oder politische Verwicklungen Folgen haben, die in ihrer wirtschaftlichen Wirkung unabsehbar sind. Es braucht zum Beweise dessen nur an den im Anschluß an den amerikanischen Bürgerkrieg (1861 bis 64), der die Baumwollversorgung zeitweilig aufhob, in England eingetretenen Zustand erinnert zu werden, der unter dem Namen Cotton Famine ein trauriges Blatt der englischen Geschichte bildet: Tausende von Betrieben wurden vernichtet, eine halbe Million Arbeiter fielen mit ihren Familien auf Jahre dem größten Elend anheim.

Aber auch ohne derartige elementare Ereignisse lastet das amerikanische Monopol schwer auf unserer Industrie. Die Baumwollversorgung wird immer schwieriger, denn die Länder der Rohstoffherzeugung sind unleugbar auf dem Wege, auch fabrizierende Länder zu werden: in den Vereinigten Staaten ist die Zahl der Baumwollspindeln von 1896 bis 1906 um 74 vH, in Großbritannien nur um 14 vH gestiegen. Wehrlos ist die Textilindustrie des Festlandes auch gegen die Preistreiberien auf dem amerikanischen Markte, die häufig nur spekulativer Natur sind. Noch 1899 stellte sich der Baumwollpreis auf 29 Pfg. das Pfund. Die deutsche Industrie hat mit ansehen müssen, wie die Preise mit willkürlichen Schwankungen in die Höhe schnellten. 1897 bis 1906 betrug der Durchschnittspreis rund 35 Pfg. Seit September 1907 ist er auf 60 Pfg. erhöht worden. Was das für uns heißt, erhellt, wenn wir unter Zugrundelegung der mitgeteilten Einfuhrzahlen ausrechnen, daß eine Verteuerung von 25 Pfg. das Pfund eine jährliche Mehrbelastung unserer Industrie, die alsbarer Verlust anzusehen ist, von rd. 200 Millionen M, 200 M auf den Kopf des beschäftigten Arbeiters, bedeutet.

Es erübrigt sich, ähnliche Betrachtungen auch für die lange Reihe der übrigen kolonialen Rohstoffe anzustellen. Liegen die Verhältnisse auch nicht bei allen gleich kraß, so besteht doch eine weitgehende Abhängigkeit von fremden Produktionsgebieten. So beim Kautschuk, dessen Einfuhr durch das Aufblühen der kautschukverarbeitenden Industriezweige (Deutschland nimmt als Einfuhrland für Gummiwaren den ersten Platz unter allen Ländern der Erde ein) von 22,4 Millionen M im Jahre 1888 auf 121,5 Millionen M im Jahre 1907 gestiegen ist, bei den Faser- und Ölrrohstoffen, bei den tropischen Hölzern und Gerbstoffen, bei den mineralischen Rohstoffen, vor allem beim Kupfer, wo wieder die Monopolstellung der Vereinigten Staaten, die 1907 59,1 vH der Weltproduktion an Rohkupfer erzeugten, hervortritt (Wert der Einfuhr von Rohkupfer nach Deutschland: 1880 16,6 Millionen, 1907 239,6 Millionen M). So auch bei der Deckung unseres Bedarfes an tierischen Produkten, wie Wolle, Felle, Hörner usw., zu deren Erzeugung unsere heimische Landwirtschaft bei weitem nicht ausreicht, und an den sogenannten Kolonialwaren. Bei letzteren sei die starke Steigerung des Kakaoverbrauches erwähnt. Sie betrug auf den Kopf der Bevölkerung:

| | | | |
|---------------------|-------|----------------|-------|
| 1836/45 | 10 g | 1901 | 300 g |
| 1846/60 | 20 „ | 1902 | 340 „ |
| 1861/70 | 30 „ | 1903 | 350 „ |
| 1871/80 | 50 „ | 1904 | 440 „ |
| 1881/85 | 60 „ | 1905 | 470 „ |
| 1886/90 | 100 „ | 1906 | 550 „ |
| 1891/95 | 160 „ | 1907 | 530 „ |
| 1896/1900 | 280 „ | | |

Die Einfuhr stieg dementsprechend von 2,9 Millionen M im Jahre 1880 auf 62,2 Millionen M im Jahre 1907.

Das Bedürfnis für unsere Volkswirtschaft, sich neue, gesicherte Rohstoffquellen zu erschließen, dürfte somit nachgewiesen sein. Es fragt sich nun: Können unsere Kolonien uns dazu verhelfen, den Zustand der wirtschaftlichen

Abhängigkeit vom Auslande zu mildern? Gibt ihre Vergangenheit uns einen festen Anhalt dafür, daß sie in diesem Sinne für uns rentabel werden? Eine unparteiische Prüfung gibt uns jetzt, nach einem Vierteljahrhundert deutscher Kolonialgeschichte, die Berechtigung, diese Frage im günstigen Sinne zu beantworten.

Stellen wir den eingangs gegebenen Zahlen über die Einfuhr von überseeischen Rohstoffen überhaupt diejenigen für die Ausfuhr der gleichen Stoffe aus unseren Kolonien gegenüber:

| | | | |
|-------------------------------------|-----|-------|-------------|
| Tierische Produkte | rd. | 5,96 | Millionen M |
| Rohbaumwolle | „ | 0,46 | „ „ |
| Nahrungs- und Genußmittel | „ | 3,43 | „ „ |
| Ölprodukte | „ | 11,38 | „ „ |
| Kupfer | „ | 1,28 | „ „ |
| Hanf | „ | 2,16 | „ „ |
| Kautschuk | „ | 10,77 | „ „ |
| Gerbstoffe und Hölzer | „ | 0,16 | „ „ |

Diese Zahlen verschwinden gegenüber den gewaltigen Summen der Einfuhr. Wir lassen uns jedoch dadurch zu keinen falschen Schlüssen verleiten, sondern gedenken der Worte des kurbrandenburgischen Admirals Benjamin Raule, die er im Jahre 1683 an den Großen Kurfürsten schrieb: „Es ist kein Mensch so unverständlich, der nicht wissen sollte, daß man im ersten Jahre von einem neulich gepflanzten, jungen Baume keine Früchte brechen kann.“

Dies Wort trifft auf unsere Kolonialwirtschaft in vollem Umfange zu. Wir haben bereits gesehen, daß der Zeitpunkt der politischen Besitznahme unserer Schutzgebiete und der Beginn einer regelrechten Verwaltung weit auseinanderliegen. Noch später setzte zielbewußte und großzügige wirtschaftliche Betätigung ein.

Das erste größere Unternehmen zur Einführung des Baumwollanbaues in Afrika wurde im Jahre 1900 in Togo, im Jahre 1902 in Deutsch-Ostafrika in die Wege geleitet. Der Erfolg war, daß sich die Ausfuhr von Rohbaumwolle aus diesen beiden Kolonien von 45 150 M im Jahre 1903 im Laufe der vier nächsten Jahre mehr als verzehnfacht hat: 455 421 M im Jahre 1907. Gerade dieses letzte Jahr hat erhebliche Ausdehnung der Baumwollpflanzungen gebracht. Deutsche Textilindustrielle haben in Ostafrika Baumwollland belegt und teilweise bereits mit allen Hilfsmitteln moderner landwirtschaftlicher Technik in Anbau genommen. Es wird von sachverständiger Seite angenommen, daß sich die Baumwollerzeugung der beiden Kolonien im laufenden Jahre zum mindesten verdreifachen wird. In Kamerun, dem nördlichen Südwest und Neu-Guinea sind für später ebenfalls Erträge an Baumwolle zu erwarten.

Auch die planmäßige Kautschukgewinnung ist in unseren Kolonien nicht älter als die der Baumwolle und hat steigende Erträge geliefert. Im Jahre 1903 wurden aus Ostafrika, Kamerun und Togo für 4,9 Millionen, im Jahre 1907 für 10,8 Millionen M Kautschuk, das sind rd. 10 vH unseres Bedarfes, ausgeführt. Auch Neu-Guinea begann auszuführen, und zwar 1907 rd. 2300 kg. Fachleute schätzen die Ausbeute in 5 Jahren auf 50 000 kg. Beim Kautschuk liegt die Sache insofern anders als bei der Baumwolle, als es sich bisher

lediglich um die Erträge wildwachsender Bäume handelte. Um so bemerkenswerter ist es, daß neuerdings der Kautschukbau auch bei uns plantagenmäßig betrieben wird. Zur Zeit dürften in den Schutzgebieten 7000 ha mit Kautschukbäumen bepflanzt sein.

Für die Deckung des deutschen Bedarfes an Faserstoffen sind durch die Erfolge der Sisalkultur günstige Aussichten geschaffen. Die Ausfuhr von Sisalhanf aus Ostafrika, wo 1898 die erste Ernte zu verzeichnen war, hat sich im Laufe der drei Jahre 1905 bis 1907 verdoppelt und stellt sich gegenwärtig auf nahezu drei Millionen M. Will man schon die Ansicht sachverständiger Beurteiler, daß in absehbarer Zeit der gesamte deutsche Bedarf an Sisalhanf aus den Kolonien gedeckt werden könne, als zu weitgehend bezeichnen, so besteht doch kein Zweifel, daß die nächsten Jahre eine Vervielfachung der Ausfuhr bringen werden, zumal auch in Togo und auf den Südsee-Inseln günstige Erfolge erzielt sind.

Außerordentlich wertvoll sind die Bestände unserer Schutzgebiete an Ölohstoffe liefernden Pflanzen. Ihre Ausbeute ist ständig gestiegen, und wird weiter wachsen, wenn erst die in Bau genommenen Eisenbahnlinien das Land durchkreuzen. 1899 führten die deutschen Kolonien für 4,4 Millionen M Ölohstoffe, 1903 für 9 Millionen, 1907 für 11,3 Millionen M aus.

Die Ausfuhr von Hölzern spielt zur Zeit noch keine große Rolle im Außenhandel unserer Kolonien. Jedoch ist das lediglich eine Frage der Verkehrswege, deren Lösung, worauf später zurückzukommen sein wird, in Angriff genommen ist. Vor allem Kamerun bietet in dieser Hinsicht glänzende Aussichten. Sein Urwaldgürtel, der eine Fülle wertvoller Hölzer enthält, bedeckt tausende von Quadratkilometern. (Die Ausfuhr aus dieser Kolonie betrug 1899 14 189 M, 1907 94 807 M.) Das Gleiche gilt für die Gerbstoffe. Allein die in Kamerun und Ostafrika vorhandenen Mangrovenbestände werden auf 120 000 ha mit einem Gerbstoffgehalt im Werte von 850 Millionen M geschätzt.

Auch für Gewinnung von Mineralien in den Kolonien bestehen nach eingehenden Untersuchungen gute Aussichten. So sind z. B. Steinkohlen, die auf ihr Verwendbarkeit geprüft und günstig beurteilt wurden, in Südwestafrika nahe Keetmanshoop gefunden worden, ferner in Ostafrika am Nyassasee und auf unseren Besitzungen in der Südsee. Eisenerze finden sich in Togo, Südwestafrika, Kaiser Wilhelmsland. Goldvorkommen sind in Südwest- und Ostafrika festgestellt (in letzterem neuerdings am Kirondabach, wo sie von einer im Entstehen begriffenen Gesellschaft ausgebeutet werden sollen), Zinnerze in Kamerun. Auch Blaugrund, das Mineral, welches auf das Vorkommen von Diamanten hindeutet, wurde in Südwestafrika verschiedentlich angetroffen, daneben eine Anzahl anderer Edel- oder Halbedelsteine. Glimmer birgt Kamerun im Bezirk Ossidinge in ausgezeichneter Beschaffenheit. Phosphate lagern auf den zum Bismarck-Archipel gehörigen Inseln und sind in neuester Zeit auch bereits verschifft worden. Im Jahre 1908 sind die ersten Mengen davon nach Deutschland gelangt, und zwar in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 3911,6 t. Marmor steht in Südwestafrika nahe der Eisenbahnstation Kubas an. Nur erwähnt sei der Kupferbergbau der Otavi-Gesellschaft in Deutsch-Südwestafrika, die mit Eintritt friedlicher Zustände ihre Förderungen aus den Tsumeb-Minen wieder aufnahm und 1907 bereits

8500 t Kupfererz förderte. Die künftige Förderung dieser Grube wird auf 35 000 t veranschlagt. Erwähnt seien ferner die Diamantfelder bei Lüderitzbucht, die in den ersten vier Monaten der Schürftätigkeit bereits Steine im Werte von mehr als einer Million hergaben.

Unsere Nahrungsmittelindustrie verarbeitet heute bereits — wenn auch noch in beschränktem Umfang — deutsch-koloniale Rohstoffe. Erwähnt sei der Kakao, dessen Anbau vor allem in Kamerun endgültig sichergestellt sein dürfte. Die Ausfuhr von Kakaobohnen aus dieser Kolonie bewertete sich 1898 auf 313 115 M, 1907 auf 2 704 260 M. Auch in Togo, Deutsch-Ostafrika und den Südsee-Besitzungen ist der Kakaobau mit Erfolg eingeführt worden. Die Ausfuhrwerte betragen für Togo 1900: 37 M; 1907: 50 928 M, für Deutsch-Ostafrika 1903: 91 M, 1907: 6952 M, Südsee 1900: 1862 M, 1907: 117 505 M. Als Kaffeeland kommt hauptsächlich Deutsch-Ostafrika in Betracht. Zwar sind die Hoffnungen, die man auf diese Pflanzungen setzte, teilweise enttäuscht worden, so in West-Usambara. Man hat jedoch aus den Fehlern gelernt, und die wesentlich in Form von Kleinbetrieben gehaltenen Pflanzungen am Kilimandscharo und am Meruberge liefern günstige Erträge. Die Ausfuhr stellte sich 1899 auf 96 358 M, 1907 auf 540 093 M.

Was endlich die tierischen Produkte anlangt, so ist darüber folgendes zu sagen: Bisher ist eine Ausfuhr aus den deutschen Kolonien nur in bescheidenem Umfang zu verzeichnen gewesen, obwohl eine Steigerung stattgefunden hat. So wurden an tierischen Schmelzstoffen aus den afrikanischen Kolonien 1898 für 8955 M, 1907 für 218 792 M ausgeführt, an Häuten und Fellen 1898 für 21 640 M, 1907 für 2 034 209 M. Den Hauptteil davon lieferte Deutsch-Ostafrika. Jedoch ist nicht zu bezweifeln, daß in Zukunft Deutsch-Südwest, unsere einzige subtropische Besetzung, in bezug auf die Erzeugung tierischer Rohstoffe weitaus an die Spitze treten wird. Bisher ist das nicht möglich gewesen, denn seit dem Beginn der deutschen Verwaltungstätigkeit — vor etwa 15 Jahren — ist das Land fast ununterbrochen der Schauplatz kriegerischer Ereignisse gewesen. Am 1. April 1907 ist der Friedenszustand erklärt worden, und von da ab erst konnte an eine planmäßige Bewirtschaftung gedacht werden. Eine rege Siedelungstätigkeit macht sich nach eingetretenem Frieden bemerkbar. Der Viehstand hat sich, soweit es sich um den Besitz von Weißen handelt, gehoben und ist bereits erheblich über den vor dem Hererokrieg erreichten Umfang hinausgewachsen: 1903 wurden 170 840 Stück Randvieh, Fleisch- und Wollschafe gezählt, 1908 264 555 Stück. Ende dieses Jahres dürfte ein Viehbestand im Werte von 20 Millionen M festzustellen sein. Das Zutrauen gerade in die Entwicklung der Viehzucht dieser Kolonie ist gewachsen. So hat die Deutsche Farmgesellschaft, deren Kapital sich z. Z. auf 10 Millionen M beläuft, 350 000 ha Land belegt, wovon 300 000 ha fest gekauft sind, um Viehverwertungsanlagen im Großen zu schaffen. Die Anlage ist auf eine Jahreslieferung von 20 000 Stück Rindvieh zugeschnitten.¹⁾

Nachstehend sei eine zusammenfassende Darstellung des Außenhandels unserer Schutzgebiete gegeben:

¹⁾ s. Bernhard Dernburg: Südwestafrikanische Eindrücke. Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1909.

Handel der Schutzgebiete von 1896 bis 1907. (Kalenderjahre.)

Werte in Millionen M

| | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| Einfuhr: | | | | | | | | | | | | |
| Ostafrika | 8,66 | 8,94 | 11,85 | 10,82 | 12,03 | 9,51 | 8,86 | 11,19 | 14,34 | 17,65 | 25,15 | 23,81 |
| Kamerun | 5,36 | 6,33 | 9,30 | 11,13 | 14,25 | 9,40 | 13,39 | 9,64 | 9,38 | 13,47 | 13,31 | 17,30 |
| Togo | 1,89 | 1,98 | 2,49 | 3,28 | 3,52 | 4,72 | 6,21 | 6,10 | 6,90 | 7,76 | 6,43 | 6,70 |
| Südwestafrika | 4,89 | 4,89 | 5,87 | 8,94 | 6,97 | 10,08 | 8,57 | 7,93 | 10,06 | 23,63 | 68,63 | 32,40 |
| Südsee | . | . | 3,08 | 3,65 | 4,37 | 4,45 | 5,88 | 6,95 | 5,80 | 8,86 | 8,38 | 8,55 |
| Zusammen | 20,80 | 22,14 | 32,59 | 37,82 | 41,14 | 38,16 | 42,91 | 41,81 | 46,48 | 71,37 | 121,90 | 88,76 |
| Ausfuhr: | | | | | | | | | | | | |
| Ostafrika | 4,12 | 4,94 | 4,33 | 3,94 | 4,29 | 4,62 | 5,28 | 7,05 | 8,95 | 9,95 | 10,99 | 12,50 |
| Kamerun | 3,96 | 3,38 | 4,60 | 4,84 | 5,89 | 6,26 | 6,65 | 7,57 | 8,02 | 9,31 | 9,95 | 15,89 |
| Togo | 1,65 | 0,77 | 1,47 | 2,58 | 3,06 | 3,69 | 4,19 | 3,62 | 3,55 | 3,96 | 4,20 | 5,92 |
| Südwestafrika | 1,25 | 1,25 | 0,92 | 1,40 | 0,91 | 1,24 | 2,21 | 3,44 | 0,30 | 0,22 | 0,38 | 1,62 |
| Südsee | . | . | 2,68 | 2,90 | 2,83 | 3,57 | 3,78 | 3,88 | 3,92 | 4,40 | 5,64 | 5,24 |
| Zusammen | 10,98 | 10,34 | 14,00 | 15,66 | 16,98 | 19,38 | 22,11 | 25,56 | 24,74 | 27,84 | 31,16 | 41,17 |

Vergleichen wir nunmehr mit der bisherigen Entwicklung unserer eigenen Schutzgebiete die einiger fremder Kolonien.

Die unserem Togo benachbarte englische Goldküste, $3\frac{1}{2}$ mal so groß als jenes, ist bereits seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in englischem Besitz. Trotzdem hatte sie 1850 erst eine Einfuhr von 1,8, eine Ausfuhr von 15,4 Millionen M. In der Folgezeit stellten sich die entsprechenden Zahlen folgendermaßen: 1870 5,0 bzw. 7,6 Millionen, 1890 11,2 bzw. 12,0 Millionen, 1900 25,8 bzw. 17,8 Millionen, 1907 47,4 bzw. 52,8 Millionen. Die Kakaoausfuhr begann erst 1891 mit 80 M. Fünf Jahre später bewertete sie sich auf 456 000 M, 1901 auf 856 800 M und 1907 auf 10 301 800 M.

Das Kamerun benachbarte Nigeria, in seinem wirtschaftlich wichtigsten Teil (Lagos) seit 1601, in den übrigen Teilen seit 1884 im englischen Besitz, hatte 1865 eine Einfuhr von 2,2, eine Ausfuhr von 3,6, 1885 von 10,8 bzw. 12,2, 1900 von 39,0 bzw. 40,4, 1906 von 63 bzw. 63 Millionen M. Die Ausfuhr von Palmöl stellte sich 1865 auf 1,7, 1885 auf 4,4, 1905 auf 47,2, 1906 auf 20,0 Millionen M. Die Baumwollausfuhr, die 1870 1,1 Millionen betrug, sank zunächst schnell, hörte 1897 ganz auf, hielt sich bis 1902 (3,0 Millionen) in bescheidenen Grenzen und stieg dann unter dem Einfluß der Bahn rasch: 1903: 142,2, 1904: 396,6, 1905: 317,4, 1906: 831,2 Millionen M.

Die Südwest benachbarte Kapkolonie, seit 1811 englisch und etwas kleiner als Deutsch-Südwestafrika, hatte 1850 eine Einfuhr von 25,6, eine Ausfuhr von 12,8 Millionen M. Ein erheblicher, ununterbrochener Aufschwung setzte im Jahre 1880 ein: Einfuhr 161,8, Ausfuhr 157,2 Millionen. 1890 bewerteten sich Ein- und Ausfuhr auf 202,2 bzw. 199,4, 1900 auf 393,6 bzw. 163,0, 1906 auf 362,6 bzw. 811,6 Millionen M. Die Ausfuhr einzelner Gegenstände aus diesem unserem Südwestafrika klimatisch wie geologisch so außerordentlich ähnlichem Gebiete gibt die nachstehende Zusammenstellung.

| Jahr | Straußenfedern | Kupfererz | Angora- haar | Häute und Felle (Rindvieh, Schafe, Ziegen) | Wolle |
|------------|----------------|-----------|-----------------|--|---------|
| | Mill. M | Mill. M | Mill. M | Mill. M | Mill. M |
| 1860 . . . | 0,39 | 1,86 | — | 3,36 | 28,97 |
| 1870 . . . | 0,53 | 2,93 | 0,53 | 4,70 | 33,39 |
| 1880 . . . | 17,67 | 6,14 | 4,13 | 6,11 | 48,59 |
| 1890 . . . | 11,28 | 6,54 | 6,74 | 8,86 | 43,92 |
| 1900 . . . | 17,54 | 9,97 | 9,80 | 6,94 | 16,76 |
| 1906 . . . | 28,12 | 9,63 | 15,91 | 13,74 | 43,43 |

Der Vergleich zeigt uns einmal, daß die bisherige Entwicklung unserer Kolonien keineswegs langsamer, sondern im Gegenteil schneller vor sich gegangen ist als die der fremden Nachbarkolonien, und weist ferner auf Entwicklungsmöglichkeiten hin, welche die deutschen Schutzgebiete haben.

Wir müssen uns auch darüber klar werden, daß die bisherigen wirtschaftlichen Versuche mit sehr unzulänglichen Mitteln unternommen werden mußten insofern, als brauchbare Transportmittel, die Vorbedingung für die wirtschaftliche Erschließung so ungeheurer Ländergebiete (unsere Kolonien sind fünfmal so groß als Deutschland!) bis in die jüngste Zeit fast völlig fehlten. Im Jahre 1890 besaß England in Afrika bereits 3592 km, Frankreich 3456 km Eisenbahnen; Deutschland 0 km. Zehn Jahre später (1900) stellte sich das Verhältnis folgendermaßen: England 7177 km, Frankreich 4567 km, Deutschland 568 km. Und im Jahre 1906 war das Mißverhältnis, besonders England gegenüber, noch viel stärker geworden; es besaßen in diesem Jahre England 14677 km, Frankreich 6090 km, Deutschland 1814 km Eisenbahnen in Afrika — ein Unterschied, der keineswegs in abweichenden Größenverhältnissen seine Erklärung findet; denn der afrikanische Kolonialbesitz Englands umfaßt rd. 5,0, der Frankreichs 5,2, der Deutschlands 2,4 Millionen qkm. Man war demnach in unseren Kolonien in sehr erheblichem Maße auf die Menschenkraft als Transportmittel angewiesen.²⁾ Vergegenwärtigen wir uns, daß zum Transport von einer Tonne Last eine Karawane von mindestens 40 Trägern gehört, die nicht mehr als 30 km den Tag bewältigen können, so erhellt ohne weiteres, daß mit diesen Mitteln nicht allzuviel zu erreichen war. Eine Karawane braucht z. B. von der Küste bis zum Viktoriasee in Deutsch-Ostafrika zwei Monate, die englische Ugandabahn durchmißt dieselbe Strecke in zwei Tagen. Ein Eisenbahnwagen befördert die gleiche Last wie 300 Träger. Die Transportverbilligung macht fast ein Dreizehntel aus. Durch Menschenkraft können nur hochwertige Güter, und auch diese nur über kurze Strecken, bewegt werden, wenn die hohen Transportkosten einen Gewinn übrig lassen sollen. Die Eisenbahn aber macht die Massengüter beweglich. In welchem Maße das der Fall sein kann, sei nur an einem Beispiel gezeigt, an der Entwicklung der Kakaoausfuhr der englischen Goldküste unter Einwirkung des Eisenbahnbetriebes:

²⁾ s. Emil Schiff: Wie bessern wir unsere Kolonialwirtschaft? München, J. F. Lehmann, 1909.

| Wert der Ausfuhr in 1000 M | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 1893 | 1,9 | |
| 1894 | 11,0 | |
| 1895 | 9,4 | |
| 1896 | 45,6 | |
| 1897 | 64,0 | |
| 1898 | 192,4 | Beginn des Bahnbaues |
| 1899 | 321,2 | |
| 1900 | 545,6 | streckenweiser Betrieb |
| 1901 | 856,8 | |
| 1902 | 1 898,8 | |
| 1903 | 1 725,0 | } Bahn vollständig im Betriebe große Dürre |
| 1904 | 4 000,6 | |
| 1905 | 3 736,2 | |
| 1906 | 6 725,4 | |
| 1907 | 10 301,8 | |

Ein bedeutender Fortschritt in dieser Richtung ist in allerjüngster Zeit gemacht worden: Der deutsche Reichstag hat im Mai 1908 1495 km neuer Bahnen für die Kolonien bewilligt. Mit der Vollendung dieser Bahnen wird auch ein wichtiger Fortschritt zur Lösung der Arbeiterfrage getan sein. Allein die nur 910 km lange Bahn Tabora - Daressalaam in Ostafrika würde nach sachverständigem Urteil 40 bis 60 000 Menschen, die heute im Trägerdienste verwendet werden, für Plantagen- und sonstige Kulturarbeit freimachen.

Die Darstellung, die naturgemäß auf Einzelheiten nicht eingehen konnte, wird gezeigt haben, daß die letzten Jahre des verfloßenen Vierteljahrhunderts deutscher Kolonialgeschichte für eine Beurteilung ihres weiteren Verlaufes von der allergrößten Bedeutung sind. Wir sind berechtigt, heute zu sagen, daß diese Jubiläumszeit einen Wendepunkt bedeutet. Die Zeit der Versuche ist im großen und ganzen durchlaufen, die heroische Epoche unserer Kolonialpolitik ist beendet, wir treten nunmehr über in die Epoche einer wirklichen Kolonialwirtschaft und nähern uns den Zielen, die der Begründer unseres überseeischen Besitzstandes, Fürst Bismarck, als die erstrebenswerten hingestellt hat: der Ausdehnung deutschen Handels und deutscher Schifffahrt, der Sicherung von Bezugsquellen und damit auch von Absatzgebieten. Das ist, kurz gesagt, das Endergebnis unserer kolonialen Vergangenheit. Wir werden allerdings nicht erwarten dürfen, daß uns die künftige Entwicklung unserer Schutzgebiete mit allem versorgt, was zu den Bedürfnissen unserer Industrie gehört. Es genügt jedoch, wenn unsere koloniale Produktion soweit kommt, daß sie einen Einfluß auf die Weltmarktpreise gewinnt. Und darauf dürfen wir umso mehr rechnen, als die allerjüngste Zeit auch die Vorbedingung erfüllt hat, die für jede nachhaltige Betätigung eines Volkes die notwendige Voraussetzung ist: Der koloniale Gedanke beginnt aus seiner bisherigen Abgeschlossenheit hinauszutreten und zum Gemeingut der Nation zu werden.

KATANGA.

Von Dr. phil. RICH. HENNIG, Berlin.

Unter den vielen reichen Gegenden des inneren Afrikas, die gegenwärtig oder auch erst in der Zukunft langsam dem Verkehr und dem Welthandel erschlossen werden, gehört die Landschaft Katanga im südlichen Kongostaate sicherlich zu den allergesegnetsten. In erster Linie beruht der Reichtum dieses Landes auf seinem Vorrat an Mineralien, von deren ungeheurer Fülle erst die letzten Jahre eine halbwegs richtige Vorstellung gebracht haben. Um von den Bodenschätzen dieser Gegend einen Begriff zu geben, wird es genügen zu erwähnen, daß nach einer zuverlässigen Angabe, die Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg in einem am 2. Januar 1909 vor der Berliner Gesellschaft für Erdkunde gehaltenen Vortrage mitteilte, allein die Lager an Kupfer und Gold, die Katanga aufzuweisen hat, gegenwärtig auf eine Ausbeute von je 4 Milliarden M eingeschätzt werden. Dazu kommen außerordentliche Reichtümer, besonders an Kautschuk, Elfenbein, Holz usw.

Hat man auch einen einigermaßen vollständigen Überblick über Katangas Bodenschätze erst in neuerer Zeit gewonnen, so war doch die Aufmerksamkeit der zunächst beteiligten Kongo-Regierung und privater Unternehmer-Gesellschaften schon seit längerer Zeit auf den Mineralreichtum dieses entlegenen Landstriches gerichtet, vor allem auf den Goldgehalt, auf den man zuerst aufmerksam wurde, als G. Grey im benachbarten Nordwest-Rhodesia, nahe der Grenze, den Goldbezirk Kasanschi auffand. Man hegte daher seit langem den Wunsch, hier die in der Erde vergrabenen Reichtümer abzubauen. Dieses erklärliche Verlangen führte sogar schon 1891 zu Gründung einer eigenen „Katanga-Gesellschaft“, an der die Kongo-Regierung mit $\frac{2}{3}$ des Aktienkapitals beteiligt war; der Verwirklichung stellte sich aber bisher ein unüberwindliches Hindernis entgegen: die vollständige Unmöglichkeit, die Mineralien in einer auch nur halbwegs lohnenden Weise zur Küste und übers Weltmeer zu schaffen. Seit Jahren ist es das Bestreben der Kongo-Regierung und vor allem des Königs Leopold von Belgien, der auch schon vor der Übernahme des Kongostaates durch Belgien (1908) Oberhaupt des Kongostaates war, Verkehrswege zu schaffen, die eine ausgiebige Erschließung Katangas im Gefolge haben könnten. In neuester Zeit scheint ja nun eine Erfüllung dieses Wunsches nahe bevorzustehen, wenn auch keineswegs in einer als vortrefflich zu bezeichnenden Weise, und Katanga wird dann seine Rolle auf dem Weltmarkte spielen; bisher aber ist es in bezug auf seine Bodenschätze noch durchaus jungfräulicher Boden.

Zunächst dachte man daran, den Kongo selbst, dessen Lualaba genannter Oberlauf Katanga durchzieht, für die Verschiffung der in der Landschaft gewonnenen Schätze nutzbar zu machen. Der Kongo ist ja eine der herrlichsten Transportstraßen der Erde, und in seinem ganzen rd. 4000 km langen Laufe finden sich nur insgesamt 3 verhältnismäßig gar nicht große Strecken, die eine Schifffahrt unmöglich machen. Es sind dies erstens die etwa 120 km lange Strecke zwischen Kindu und Kongola, gleich unterhalb der Stelle, wo sich Lualaba und Lukuga zum Kongo vereinigen, ferner der Flußbogen zwischen den Orten Stanleyville und Ponthierville, wo die Schifffahrt infolge der dort befindlichen berühmten Stanleyfälle abermals eine Unterbrechung auf etwa

130 km erleidet, und schließlich die Strecke unterhalb des Stanley-Pools bis nach Matadi, unmittelbar vor der Mündung, wo der Strom auf eine Strecke von 325 km volle 263 Meter fällt und demgemäß natürlich gewaltige Stromschnellen, darunter die sogenannten Livingstone-Fälle, bildet. (Vergl. die Karte auf S. 158.)

Zwischen diesen drei Stellen, wo eine Kongo-Schiffahrt unmöglich ist, und auch noch oberhalb des Zusammenflusses von Lualaba und Lukuga ist aber der Kongo-Lualaba jedesmal auf viele Hunderte von Kilometern von Schiffen zu befahren. Der riesige Unterlauf vom Stanley-Pool bis zu den Stanley-Fällen ist ja bei einer Gesamtlänge von allein rd. 1700 km eine der wundervollsten natürlichen Wasserstraßen der Erde. Nun hat der Kongostaat auf den drei Strecken, wo die Schiffahrt unterbrochen werden muß, Uferbahnen geschaffen oder geplant, welche die schiffbaren Einzelstrecken des Flusses miteinander verbinden, so daß von der äußersten Mündung bis in die Gegend von Katanga tatsächlich ein fortlaufender Verkehrsweg vorhanden ist. Unter den drei Uferbahnen ist die zwischen Matadi und dem Stanley-Pool gleichzeitig die bemerkenswerteste, die älteste und die längste. Der Bau dieser 399 km langen, von 1890 bis 1898 entstandenen, sogenannten „Kataraktenbahn“ war einer der schwierigsten, den die Eisenbahntechnik unserer Zeit je auszuführen hatte und gleichzeitig wohl dasjenige Bahnunternehmen, das die meisten Menschenopfer gefordert hat, da von 4500 Arbeitern, die anfangs beschäftigt waren, volle 20 vH den Krankheiten, den Anstrengungen und dem Klima erlagen. Die zweite Umgehungsbahn zwischen Stanleyville und Ponthierville ist gleichfalls bereits vorhanden, die dritte von Kindu nach Kongola im Bau. Eine andre Bahn, die von der Bergwerksgegend zum Lualaba führt, und zwar zu der Stelle, wo der Nsilo einmündet, wird zur Zeit von der Compagnie du Chemin de fer de Katanga hergestellt.

Somit würde sich in naher Zukunft die Möglichkeit eines Güterverkehrs von Katanga an über die ganze Länge des Kongo bis zu seiner Mündung bieten. Aber dennoch ist auf diesem Wege das Heil für die Landschaft Katanga nicht zu erwarten. Ganz abgesehen von der ungeheuren, fast 4000 km umfassenden Länge des Transportweges würde auch von derjenigen Stelle, wo die Waren auf der zum Lualaba führenden Bahn umladen werden könnten, bis zum Meer ein nicht weniger als siebenmaliges Umladen aus dem Schiff in die Bahn oder aus der Bahn ins Schiff erforderlich sein, was nicht nur beträchtliche Zeitverluste bedingen, sondern auch eine ungebührliche Verteuerung der Beförderung zur Folge haben würde. Da die Flußschiffahrt in Afrika ohnehin häufig teurer zu stehen kommt als ein Transport mit der Bahn, ist es klar, daß man von dieser Art der Beförderung für Katanga nicht viel erhoffen kann.

In richtiger Erkenntnis dieser Tatsache suchte die Kongo-Regierung nach einem andren Ausweg zur zweckmäßigen Verkehrserschließung Katangas. Sie setzte sich mit der portugiesischen Regierung in Verbindung, der der Nachbarstaat Angola gehörte, und hoffte, daß es möglich sein werde, eine fortlaufende Bahn von dem Angola-Hafen Benguella bis nach Katanga zu schaffen. Die portugiesische Regierung, die ursprünglich selbst eine solche von Benguella ins Hinterland reichende Bahn wünschte, um das Hochland von Kakonda zu erreichen und die vielversprechenden Ruwe-Gruben am Lualaba-Fluß zu er-

schließen, ging auf die Anregung ein und begann, mit englischem Gelde unterstützt, die Bahn zu bauen. Doch kam das Unternehmen bald zum Stocken. Unter Abänderung des ursprünglichen Planes wollte man wenigstens Bihé in Angola mit Benguella verbinden; selbst diese Bahnführung ist aber durch finanzielle und technische Schwierigkeiten stark in Frage gestellt. Nun hat sich allerdings eine belgische „Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga“ zusammengetan, die entweder die portugiesische Benguella-Bahn bis nach Katanga verlängern oder aber vom Unterlauf des Kongo eine Bahn bis nach Katanga führen will. Die Regierung unterstützt selbstverständlich diese Pläne und hat sogar die Vorarbeiten zur Erkundung der geeignetsten Bahnlinie selbst in Angriff genommen. Dennoch erscheint es überaus zweifelhaft, ob solche riesenhafte Bahnen in absehbarer Zeit einmal verwirklicht werden können. Die geplanten Linien müßten auf weite Strecken durch Gebiete verlaufen, die heute noch völlig unerforscht sind; ungeheure Urwälder und feindselige Eingeborene bilden weitere Hindernisse für den Bahnbau. Doch auch im günstigsten Fall, wenn es sich herausstellen sollte, daß jene kühnen Bahnbauten durchführbar sind, würde eine viel zu lange Zeit vergehen, bis sie verwirklicht sind. Darauf kann und will Katanga nicht warten. Es bedarf eines rascher herzustellenden, bequemen Weges zum Meere.

Da eine Bahn zum Atlantischen Ozean in absehbarer Zeit, wie geschildert, ausgeschlossen erscheint, hat nun die Kongo-Regierung ihr Augenmerk auf eine



Verbindung Katangas mit dem Indischen Ozean gerichtet. Zwar würde ihr die Erreichung des Atlantischen außerordentlich viel angenehmer sein, da die

Schiffahrtswege nach den großen Handelsplätzen von Europa und Amerika alsdann bedeutend kürzer wären und die kostspielige Benutzung des Suezkanales vermieden werden könnte, aber die natürlichen Verhältnisse des Landes drängen geradezu auf einen Ausweg gegen Osten: Vom Tanganyika zum Atlantischen Ozean beträgt die Entfernung auf dem Kongo über 3100 km (rd. 1950 km Flußschiffahrt und rd. 1200 km Bahnfahrt), zum Indischen Ozean hingegen — abgesehen von der Hinüberschaffung über den Tanganyika-See — nur etwa 1272 km Bahnfahrt.¹⁾

Da nun zeigt es sich so recht deutlich, welchen ungeheuren, gar nicht wieder gut zu machenden kolonialen Fehler wir Deutschen begangen haben, als wir Jahrzehnte hindurch den Bau von Eisenbahnen in unseren Kolonien in so sträflicher Weise vernachlässigt, als wir eine Sparsamkeit an denkbar falschester Stelle geübt haben, die uns jetzt — der Aufstand in Südwestafrika und der Ausfall an allen möglichen Einnahmen beweisen es — viele Hunderte von Millionen M gekostet hat. Wären unsere ostafrikanischen Eisenbahnpläne schon verwirklicht, die seit sehr langer Zeit schweben, die aber erst in den allerbescheidensten Anfängen wirklich durchgeführt sind, wäre unsere von Daressalaam ausgehende „Zentralbahn“ schon bis an den Tanganyika-See nach Udschidschi herangeführt, wohin sie nun erst in ferner Zukunft einmal gelangen wird, so hätten wir den Nutzen von der Erschließung Katangas gehabt. Man wird dies vielleicht bezweifeln, weil die skrupellose, den Verträgen der Berliner Kongo-Konferenz (1884/5) hohnsprechende Monopolwirtschaft der ausschließlich selbstsüchtige Zwecke verfolgenden Kongo-Regierung den Osten ihres Staates bisher gegen Deutsch-Ostafrika abzusperren sucht, wie es sich in der langsamen Erdrosselung der ostwärts gerichteten, einst lebhaften Elfenbeinausfuhr so besonders deutlich zeigt; aber liefe bereits eine Bahn von Udschidschi nach Daressalaam, so hätte die Kongo-Regierung ganz unweigerlich eine andre Stellung uns gegenüber eingenommen. Daran wird niemand zweifeln, der den erschrecklich kalten, rücksichtslosen Krämergeist der Kongo-Regierung erkannt hat, wie ihn uns Vohsen in seiner unten erwähnten Schrift mit so lebhaften Farben schildert. Die Kongo-Regierung sieht nur auf ihre Tasche und sucht ihren Vorteil unbekümmert selbst über die Leichen ihrer Untertanen hinweg; eine deutschafrikanische Bahn zum Tanganyika aber würde ihr einen Vorteil bieten, wie sie ihn sonst nirgends zu erspähen vermag. Denn der Tanganyika ist von Katanga aus nicht schwer zu erreichen; von Buli, am Zusammenfluß des Lualaba und des Lukuga, wird vom Kongostaat eine ziemlich kurze Bahn nach Albertville am Tanganyika gebaut, das Udschidschi schräg gegenüber auf der andern Seite des gewaltigen Sees liegt, und somit würde es gar nicht zweifelhaft sein, daß der ganze reiche Güterverkehr aus Katanga sich unserer ostafrikanischen Zentralbahn Udschidschi-Daressalaam zuwenden würde, wenn diese eben schon vorhanden wäre.

Bis sie einmal fertiggestellt sein wird, muß aber, auch bei der größten Beschleunigung des Baues und dem eifrigsten, jetzt deutlich zutage tretenden

¹⁾ s. Ernst Vohsen: Deutschland und der Kongostaat. Berlin, Dietrich Reimer, 1908.

Bestreben, begangene schwere Fehler wieder gut zu machen, noch manches lange Jahr vergehen. Auf diese Entwicklung zu warten, hat der Kongostaat keine Zeit, und so sucht er sich denn den Ausgang zum Indischen Ozean auf andern Wegen, und Deutschland entgehen endgültig die Früchte aus der Erschließung der Bergwerke von Katanga.

Wieder einmal sind es die Engländer, die nunmehr die großen Vorteile haben werden, und bei gerechter Beurteilung muß man auch zugeben, daß ihrer großzügigen Verkehrspolitik in erster Linie ein solcher Erfolg gebührt. Die vielgenannte Kap-Kairo-Bahn ist es, die Katanga endlich den langersehnten Weg zum Meere schaffen wird. Der in Kapstadt beginnende südliche Zweig dieser Bahn endet zur Zeit bei Broken Hill, 3226 km von Kapstadt entfernt. Der Wunsch, die Viktoriafälle des Sambesi dem Touristenverkehr zu erschließen, hat ja die Kap-Kairo-Bahn in Rhodesia viel weiter nach Westen geführt, als ursprünglich geplant war. Aus diesem Zufall wird nun Katanga Nutzen ziehen.

Die Fortführung der Kap-Kairo-Bahn ist, wie gesagt, zur Zeit bereits bis zu dem 602 km nördlich von den Viktoriafällen gelegenen Broken Hill erfolgt. Man hoffte hier einen Bergwerkbetrieb ins Leben rufen zu können; da dies aber, trotz der Bahn, bisher nicht geglückt ist, so war der nördlichste Teil der Bahn jenseits des Sambesi zunächst eigentlich ganz überflüssig. Nur ein einziges Mal in der Woche verkehrt zwischen Broken Hill und den Viktoriafällen ein Zug in jeder Richtung, und auch dieser Zug ist fast stets leer. Ein Güterverkehr findet gleichfalls kaum statt. Da hat nun die Kongo-Regierung der Verwaltung der rhodesischen Eisenbahnen den Vorschlag gemacht, die Bahn von Broken Hill zu der nicht mehr sehr fernen Grenze des Kongostaates und über diese hinaus in das Gebiet von Katanga zu verlängern. Da der Vorschlag beiden Teilen gleich große Annehmlichkeiten und Vorteile bot, dauerte es nicht lange, bis ein entsprechender Vertrag zustande kam, und so wird denn die Kap-Kairo-Bahn, deren Hauptstrang künftig von Broken Hill nordostwärts zum Südene des Tanganyika verlängert werden soll, eine Abzweigung in das gesegnete Gebiet von Katanga und damit eine Stärkung ihres finanziellen Rückgrates von unabsehbarer Bedeutung erhalten.

Es ist nun nicht etwa geplant, die Mineralschätze Katangas mit der Bahn bis nach Kapstadt zu befördern und dort ans Meer zu bringen; vielmehr werden die Transporte in Bulawayo die Kap-Kairo-Bahn verlassen und über Salisbury nach Beira im portugiesischen Mozambique laufen. Auch dorthin dauert zwar die Reise von Katanga noch $4\frac{1}{2}$ Tage, während die Fahrt nach Kapstadt $5\frac{1}{2}$ Tage in Anspruch nehmen würde; aber es wird dies dennoch die weitaus schnellste und kürzeste Verbindung mit dem Meere sein, die unter den gegebenen Verhältnissen bis auf weiteres für Katanga überhaupt möglich ist. Die Verlängerung der Bahn von Broken Hill nach Katanga wird vielleicht noch in diesem Jahre fertiggestellt werden, und damit wird die bergmännische Ausbeutung des wertvollen Besitzes des Kongostaates ihren Anfang nehmen — zum Nutzen der britischen und portugiesischen Kolonialbahnen.

Daß der Weg von Katanga über Bulawayo nach Beira nur die vorläufige Ausfuhrstraße für die Mineral-Reichtümer des südlichen Kongostaates darstellen soll, ist ganz selbstverständlich. Der Umweg über Bulawayo ist viel

zu groß, als daß es dauernd dabei sein Bewenden haben kann. In absehbarer Zeit dürften sicher andre Bahnbauten zustande kommen, die den Weg nach Beira erheblich abkürzen, oder auch solche, die einen noch bequemeren Anschluß an die nördlich von Beira gelegenen portugiesischen Häfen Quelimane und Porto Amelia ermöglichen.

Jedenfalls steht Katangas Verkehrserschließung unmittelbar bevor, und in der Folge wird die Landschaft wohl eine von Jahr zu Jahr wachsende Bedeutung im großen Welthandel gewinnen. Wir Deutschen mögen uns daran halten, um wenigstens einen Teil dieser kommenden Entwicklung durch unsere koloniale Verkehrspolitik auch noch für uns nutzbar zu machen!

DIE INDUSTRIALISIERUNG DER NORDAMERIKANISCHEN SÜDSTAATEN.

Von Dipl.-Ing. J. HANS REMAK, Pittsburg Pa., U. S. A.¹⁾

Wenn man von den Industriestaaten der Vereinigten Staaten redet, stellt man sich darunter im großen und ganzen den nordöstlichen Teil der Union vor, bestehend aus den Neu-England-Staaten New York, Pennsylvania, Ohio und New Jersey, nebst einzelnen weiter westlich gelegenen Bezirken; als Mittelpunkte dieser nordöstlichen Industriekreise kann man New York, Philadelphia, Pittsburg, Cleveland und Chicago betrachten. Das Vorkommen von Kohle in diesen Staaten und die guten und billigen Verkehrsmöglichkeiten, die der Atlantische Ozean und die Großen Seen bieten, bilden die Grundlagen für ihre industrielle Entwicklung.

Man teilt die Vereinigten Staaten in 4 große Gruppen ein: die Atlantischen Staaten (genannt die Yankee-Staaten), die Mittelstaaten, die Westlichen Staaten und die Südstaaten. Von vornherein kann in neuentdeckten Ländern nur Ackerbau und Viehzucht getrieben werden, die am ersten zur Befriedigung der leiblichen Bedürfnisse der Ansiedler notwendig sind. So ist es begreiflich, daß zur Zeit und auf eine weite Zukunft hinaus die Mittelstaaten sowie die Weststaaten industriell keine Rolle spielen können; und tatsächlich kommen diese Teile der Vereinigten Staaten für die amerikanische Industrie kaum in Betracht. Sind sie doch erst vor 100 Jahren entdeckt und seit 60 Jahren besiedelt worden.

Anders verhält es sich mit den Südstaaten, wenigstens mit denen, die am Atlantischen Ozean und am Golf von Mexiko liegen. Zur selben Zeit, als sich die Europäer nach Neu-England aufmachten und in Bostons Nähe landeten, kamen die Schiffe europäischer Auswanderer nach Norfolk (Virginia) und anderen südlichen Häfen. New Orleans war eine aufblühende Stadt, bevor es ein Chicago gab. Aber die Leute, die damals die Vereinigten Staaten von Norden und von Süden aus besiedelten, gehörten verschiedenen Menschenschlägen an; die an rauheres Klima gewöhnten Briten und Deutschen zogen nach Norden, die Franzosen und Spanier nach Süden; jedes Volk suchte sich das Klima aus, das seinen natürlichen Anlagen am besten entsprach. Die Nord-

¹⁾ Literatur: Manufacturers' Record No. 20, 1908.

länder, die nach dem Süden zogen, die Südländer, die nach dem Norden gingen, mußten sich naturgemäß bald den Bedingungen fügen, die das Klima ihnen auferlegte: im Norden ein rauhes Klima, das die Bewohner mehr verteidigungsfähig und ernst machte, im Süden die warme Luft und das üppige Land, die seine Bewohner mehr gnußfreudig und leichtlebig machten.

Wenn man von den Südstaaten der Vereinigten Staaten spricht, hat man es mit einem scharf umrissenen geographischen und politischen Begriff zu tun. Unter ihnen versteht man die Staaten Alabama, Arkansas, District of Columbia (die Hauptstadt Washington), Florida, Georgia, Kentucky, Louisiana, Maryland, Mississippi, North Carolina, South Carolina, Tennessee, Texas, Virginia, West-Virginia. Es sind das die Staaten, die im Bürgerkrieg (1861 bis 1865) die Konföderierten Staaten bildeten und bis zu diesem Zeitpunkte Sklavenstaaten waren. Feudal in ihrer sozialen Gliederung, waren sie von Kavalieren bewohnt, die als Gutsbesitzer lebten, Ackerbau und Viehzucht trieben und von industrieller Tätigkeit nichts wußten. Gezwungen, ihre Bedürfnisse an Manufakturwaren einzuführen, waren sie ausgesprochene Freihändler, im Gegensatz zum Yankee, der seine Industrie durch den Schutzzoll zu decken suchte. Der Südstaatler der alten Zeit pflanzte hauptsächlich Baumwolle an, der Yankee hatte die Fabriken, um den Rohstoff in Handelsware zu verwandeln. Immerhin ging der größte Teil der Baumwolle und anderer Erzeugnisse des Feldes nach Europa, hauptsächlich nach England, wo er dann verarbeitet wurde und als Ware zurückkam. Begreiflicherweise suchte sich der Yankee durch einen hohen Zoll gegen die Rückeinfuhr seiner Waren zu sichern, ein Zoll, der gegen die Interessen der Südstaaten ging, da der Europäer ihn auf die vom Süden gekauften Rohstoffe schlug. Es ist sonderbar, daß damals, in den langen Jahren vor dem Kriege, der Südstaatler nicht die Schlüsse aus diesem Umstande zog und im eigenen Staate Fabriken errichtete. In allem der Gegensatz zum tatenfrohen und geschäftsfreudigen Yankee, war er einfach zu lässig dazu. Er hatte ein von der Natur verschwenderisch ausgestattetes Land zur Verfügung und arbeitete gerade genug, um anständig und ruhig leben zu können. Er war Freihändler und Demokrat, der Yankee Schutzzöllner und Republikaner. Er ließ als Grandseigneur seine Sklaven für sich arbeiten, gab aus, was er verdiente; und am Ende besaß der Sohn nicht mehr, als Vater und Großvater ihr Eigen genannt hatten. Der Yankee war Geschäftsmann durch und durch, gründete Industrien, verwandte seine Gewinne für neue Unternehmungen und schuf sich Kapital und Kredit.

Der große Krieg ist der Zeitpunkt, von dem der Südstaatler seine neue Zeitrechnung aus datiert. Der Yankee war Sieger, und Sieger und Besiegte hatten gleich schwer gelitten. Der Unterschied war aber der, daß der Norden Kapital übrig hatte und sich eines guten Kredites in Europa erfreute, der Süden aber vollständig erschöpft war. Nach dem Kriege gab es im Süden nicht einen Mann, der mehr als 100 000 \$ besaß. Kapital war nicht da, aber man wußte, daß der Süden reich an Bodenschätzen war. Um Kapital in den Süden zu locken, mußte man daran gehen, seinen Reichtum auszubeuten. Dieser Einfluß nördlichen und europäischen Kapitals hatte die Schöpfung von südstaatlichen Industrien zur Voraussetzung und Folge. Der Krieg hatte eine harte Lehre gegeben, aber sie wurde befolgt. Gewiß, der Süden gab die Baumwollerzeugung und die Anpflanzung anderer Feldprodukte nicht auf;

aber er betrieb sie im Großen und mit neuzeitlichen Mitteln. Er errichtete seine eigenen Betriebe zur Umwandlung der Rohstoffe in Waren. Der Südstaatler untersuchte sein Land und fand Metalle, Kohle und Petroleum. Er schob den Grandseigneur als nutzlos beiseite und wurde Geschäftsmann. Er lebte weniger vornehm, gewann aber Kapital und Kredit. Er schuf sich eine Industrie neben seiner Landwirtschaft und wurde damit unabhängiger und reicher. Und so hat der Süden in den Jahren nach dem Kriege einen an Zusammenhalt, Schnelligkeit und Größe unerreichten Aufschwung genommen, der einer näheren Betrachtung wohl wert ist.

Man kann dabei nicht einmal die Jahre von 1865 bis 1908 betrachten; denn nach dem Kriege waren die Südstaaten so vollständig erschöpft, daß es lange dauerte, bis sie wieder so weit waren wie vor 1861. Man kann annehmen, daß dieser Zeitpunkt etwa auf das Jahr 1880 gefallen ist; damals wird sich der Süden von den furchtbarsten Folgen erholt haben und die „days of reconstruction“ können im großen und ganzen in jenem Jahre als halbwegs beendet gelten. Vom Jahre 1880 rechnet die Industrialisierung des Südens, und in dieser kurzen Spanne von 28 Jahren, unterbrochen von 3 schweren finanziellen Krisen, welche die ganze Welt trafen, hat sich der Wert des Eigentums in den Südstaaten beinahe verdreifacht.

Diese Tatsache ist um so kennzeichnender, als sich die Bevölkerung der Südstaaten in diesen 28 Jahren nicht in gleichem Maße vermehrt hat. Der Eigentumswert stieg von $7\frac{1}{2}$ Milliarden \$ auf 20 Milliarden \$, die Bevölkerung von etwa $16\frac{1}{2}$ Millionen auf etwa $26\frac{1}{2}$ Millionen; in einem Falle eine Wertsteigerung um 167 vH, im anderen eine Bevölkerungszunahme um nur 64 vH. Durchschnittlich ist also der Südstaatler beinahe doppelt so viel wert als vor 28 Jahren. An diesem Aufschwunge hat Städter wie Farmer teilgenommen, ein Zeichen, daß ein Emporblühen der Industrie nicht nachteilig auf die Landwirtschaft einzuwirken braucht. Industrie und Landwirtschaft sind so sehr aufeinander angewiesen, miteinander verbunden und von einander abhängig, daß der einen Freude nicht der andern Leid sein kann, wenn eben beide mit den Mitteln des zwanzigsten Jahrhunderts arbeiten.

Daß der Löwenanteil der Zunahme in unserm Falle der Industrie zugute kam, ist nur natürlich, denn vor dem Kriege hatte es ja keine des Namens werte Industrie gegeben. So stieg das in industriellen Unternehmungen angelegte Kapital von 257 Millionen \$ auf 2100 Millionen \$. Ihre Erzeugnisse erhöhten sich von 457 Millionen \$ auf 2600 Millionen \$. Andererseits stieg der Wert der landwirtschaftlichen Erzeugnisse von 660 Millionen \$ auf 2225 Millionen \$. Im Jahre 1880 gewann man 5 723 943 Ballen Baumwolle gegen 10 582 966 im Jahre 1907. Ihr Wert stieg von 312 Millionen \$ auf 614 Millionen \$.

Da Baumwolle das Rückgrat des südstaatlichen Farmbetriebes ist, sind diese letzten Zahlen von besonderer Bedeutung. Der Farmer erzeugte hiernach nicht nur mehr Baumwolle, absolut und verhältnismäßig, sondern er bekam für den Ballen Baumwolle mehr Geld als vor 28 Jahren, während ihm außerdem durch Anwendung moderner landwirtschaftlicher Maschinen die Erzeugung weniger kostete. Diese Zunahme an Gewinn durch Benutzung neuer Geräte läßt sich schlecht in Dollars und Cents umrechnen. Wenn man aber in den Südstaaten gehört hat, wie der kleine Farmer damals lebte, und gesehen hat, wie es ihm heute geht, so muß man sagen, daß unbedingt eine Wendung zum

Besseren stattgefunden hat, die man nicht vollständig aus den wiedergegebenen Zahlen herauslesen kann. Die Farmhäuser sind in den meisten Fällen mit jeder Bequemlichkeit der Neuzeit ausgestattet, einschließlich eines Automobilschuppens, der auch den dazugehörigen Kraftwagen enthält. Jeder, dem seine Gesundheit lieb ist, wird sich recht hüten, den südstaatlichen Farmer von heute einen notleidenden Agrarier zu nennen. Der Farmer würde das unbedingt sehr übel nehmen und sich nicht mit bloßen Worten verteidigen, denn er hat den ganzen Stolz eines Mannes, der es in einem kurzen Menschenalter zu etwas gebracht hat, zeigt ihn und will, daß man ihn anerkennt.

Ungleich bedeutender als die Erzeugung von Baumwolle ist aber ihre Verarbeitung gewachsen. Das in Baumwollfabriken angelegte Kapital wuchs von 21 Millionen \$ auf 266½ Millionen \$. Gegenüber 667 754 Spindeln 1880 gibt es heute etwa 10½ Millionen. 1880 hatten sie dort unten 14 323 Webstühle, heute dagegen 222 539. Auch bei der Baumwolle zeigt es sich, daß die letzten Jahrzehnte die Zeit der Gewinnung von Nebenprodukten gewesen sind. Das in Baumwollöl angelegte Kapital stieg von 3,8 Millionen \$ auf 90 Millionen \$.

Das anerkannte Barometer der industriellen Entwicklung eines Landes und seiner industriellen Entwicklungsmöglichkeiten ist Eisen und Kohle. Heute bringt der Süden, erst am Anfang seiner Laufbahn als Eisen- und Kohlenerzeuger begriffen, etwa 15 bis 20 vH der Gesamterzeugung der Vereinigten Staaten hervor. Die Eisenerzförderung stieg von 850 000 t auf 6 316 000 t, die der Kohle von 6 Millionen t auf 95 Millionen t, einer Roheisengewinnung von 400 000 t steht heute eine solche von 3½ Millionen t gegenüber, Koks ging von 372 000 t auf 9 289 000 t hinauf.

Die zukünftige Bedeutung des Südens als Eisenerzeuger ist selbst in den Vereinigten Staaten noch nicht gebührend anerkannt. Die bisher bekannten Fundstätten von Erz enthalten 2500 Millionen t, können also bei einem Durchschnittsgehalt von 40 vH Eisen 1000 Millionen t Roheisen erzeugen (Deutschland erzeugte 1907 13 Millionen t). Die jetzt bekannten Kohlenfelder enthalten etwa 500 000 Millionen t (Deutschland förderte 1907 205½ Millionen t). Aber wohl gemerkt, diese Angaben beziehen sich nur auf das Vorhandensein dieser Rohstoffe, die tatsächlich erst in den letzten vier Jahrzehnten gefunden worden sind. Birmingham, eine Stadt von 150 000 Einwohnern, der Mittelpunkt der südlichen Eisenindustrie, besteht erst seit 37 Jahren. Eine solch kurze Spanne Zeit ist erst verlossen, seit man unten im Süden zuerst auf Kohle und Eisen stieß.

Die Verhältnisse zur Erzeugung von Roheisen könnten nicht günstiger sein. Pittsburg muß sein Eisenerz von den Großen Seen aus herbeischaffen, bei Birmingham liegen Eisenerz, Kohle und Zuschlagerze zusammen, oft im Umkreise weniger Meilen. Die Tatsache ist feststehend und anerkannt, daß man auf der ganzen Welt Eisen nicht billiger erzeugen kann als im Bezirk Birmingham. Das hat kein geringerer ausgesprochen als Gary, der Finanzpräsident der U. S. Steel Corporation.²⁾ Das Charakteristische südlicher Eisenwerke ist das Fehlen von Aufspeicherungsstätten für Erz, Kohle und Zuschlagerze. Gesellschaften wie die bekannte Woodward Iron Co. in Bessemer, Ala., finden diese

²⁾ Der Aufsatz ist am 16. Jan. 1909 — vor Eintritt der Krise im amerikanischen Stahltrust — geschrieben worden. Die Red.

drei Rohstoffe im Umkreis ihres Werkes. Solch unvergleichliche Vorbedingungen einer billigen Eisenerzgewinnung konnten nicht besser anerkannt werden als durch die Tatsache, daß sich im Herbst 1907 die U. S. Steel Corporation in den Besitz der Tennessee Coal, Iron & R. R. Co. in Birmingham, Ala., setzte. Diese Gesellschaft ist die weitaus bedeutendste im Süden, ihre Werke stehen den besten Werken des Pittsburger Bezirkes in keiner Beziehung nach.

Mit dem Eintritt der U. S. Steel Corporation in die Eisenerzeugung der Südstaaten beginnen diese einen neuen Abschnitt, dessen Ende schlechterdings unabsehbar ist. Die Eisenindustrie der amerikanischen Südstaaten hat sich in den letzten Jahrzehnten freilich schnell genug entwickelt; doch hatte der Mangel an rückendeckendem Kapital diese Entwicklung hinter ihren Möglichkeiten zurückbleiben lassen. Das Auftreten einer Gesellschaft mit der stärksten Kapitalisierung, die es gibt, muß der Eisenerzeugung der Südstaaten einen erheblichen Anstoß geben und hat es bereits getan. Als eine natürliche Folge dieser Erscheinung werden die Eisenwerke den Mittelpunkt einer Anzahl eisenverarbeitender Industrien bilden, die sich bisher nördlich vom Ohio angesiedelt hatten, um in der Nähe des Eisens zu sein. Die Entwicklung, die die Stadt Birmingham in den letzten Jahren durchgemacht hat, unterstützt diese Auffassung. Eine große Anzahl kleinerer und größerer Fabriken hat sich im Umkreise der Stadt aufgetan, und die gleiche Erscheinung ist bei allen südlichen Städten zu beobachten, die Eisen oder Kohle erzeugen. Bemerkenswert ist aber die Geschwindigkeit, mit der diese Industrien gleichsam aus der Erde emporgeschossen sind, und die Folge wird in der Zukunft ein noch schnelleres Anwachsen des Nationalvermögens sein, als es die Vergangenheit gebracht hat.

Recht deutlich spiegelt sich die wachsende Bedeutung der amerikanischen Südstaaten auch in den Bankverhältnissen wieder. Das Kapital der Nationalbanken vermehrte sich von 46 $\frac{1}{2}$ Millionen \$ auf 162 $\frac{1}{2}$ Millionen \$, ihre Gesamtbestände von 171 $\frac{3}{4}$ Millionen \$ auf 1100 Millionen \$, die einzelnen Einlagen von 65 Millionen \$ auf 531 Millionen \$. Das ist um so bedeutsamer, als eben so wichtig wie Geldverdienen ist, es auch wieder in Umlauf zu bringen, um es weiter verwendungsfähig zu machen. Besonders der Farmer hat sich daran gewöhnt, sein Geld auf die Bank zu tragen, anstatt es in den Strumpf zu tun. Er ist eben Geschäftsmann geworden.

Wegen der industriellen Ausdehnung des Südens haben die Eisenbahnen ihre Linien erheblich ausgebaut. Von rd. 33 000 km 1880 brachten sie es auf 107 500 im Jahre 1907. So anerkennenswert der Eifer auch ist, den die Eisenbahnen gezeigt haben, dem Wachstum der Südstaaten gerecht zu werden, so unzureichend ist der Umfang des Ausbaues gewesen. Hier lag einfach der Fall vor, daß das Kind schneller wuchs, als die Schere des Schneiders nachkommen konnte. Aber wie die Verhältnisse heute liegen, werden im Süden Eisenbahnen genau so schnell gebaut, wie Kapital für ihren Bau aufzutreiben ist.

Was heute im amerikanischen Süden vor sich geht, erinnert an jene Tage, in denen der Westen erschlossen wurde; nur mit dem Unterschiede, daß dieses neues Land, jenes altes Land ist. Das Aussehen des Südens begann sich von dem Augenblick an zu ändern, als sich Sinn und Streben seiner Bewohner änderte, und als sie unter dem Zwange der Verhältnisse von dem Ehrgeiz ergriffen wurden, die Reichtümer des Landes durch Arbeit in nützliche Dinge umzu-

wandeln. Heute sind Arbeitsfreude und Tatkraft in den reichen Landesteilen des amerikanischen Südens, wo sie jahrhundertlang geschlafen haben, erwacht, und die Ergebnisse werden die Welt in Staunen versetzen.

BEMERKUNGEN ÜBER EINE REISE DURCH INDIEN.

Von JOHANNES KLEIN, Frankenthal.

Das Wort, den Techniker finde man in der ganzen Welt, habe ich auf meiner Reise durch Indien und Ceylon nicht zutreffend gefunden; denn außer den Schiffingenieuren und dem Vertreter der deutschen Firmen Orenstein & Koppel und Arthur Koppel bin ich keinem Fachgenossen begegnet.

Die Fahrt von Bombay nach Calcutta dauert 60 Stunden, von Calcutta nach Madras 43 Stunden, ein Ausflug von Calcutta nach dem Himalaya 20 Stunden mit der Bahn.

Industrie findet man in dem weiten Lande fast nirgends; nur in Bombay und Calcutta gibt es viele große Textilwerke, in Ahmedabad eine kleinere Anzahl. England hat kein großes Interesse daran, Industrie einzubürgern. Im Innern von Indien sind die Kohlen sehr teuer. Man dörft dafür Exkreme von Tieren an der Sonne und verwendet sie als Brennstoff. Infolgedessen ist die Errichtung von Dampfkraftwerken sehr erschwert. Hier und da findet man Sauggas-, Petroleum- und Dieselmotoren. Neuerdings werden in der Nähe von Calcutta Kohlen gegraben, die aber durch die weiten Eisenbahntransporte sehr verteuert werden.

Ist auch der Bedarf der meist armen Bevölkerung an europäischen Industrieerzeugnissen verhältnismäßig gering, so ist doch der Gesamtverbrauch bei einer Bevölkerung von 295 Millionen ganz bedeutend. Die Einfuhr erstreckt sich auf Eisen, Wellblech, Maschinen, Lokomobile, Eisenbahnwagen, Schnellpressen, Pumpen, Dieselmotoren, Petroleummotoren (man bekommt billiges Öl von Sumatra), Turbinen, Baumwollpressen, Nähmaschinen, Werkzeugmaschinen und Werkzeuge. Diese Erzeugnisse werden fast ausschließlich durch englische Firmen eingeführt. Die wenigen deutschen Einfuhrfirmen kennen unsere Waren und deren Eigenschaften und Vorzüge nicht genug und haben auch kein technisch ausgebildetes Personal.

Es wäre zu empfehlen, daß junge englisch sprechende Fachgenossen deutschen Ausfuhrfirmen und deutschen Konsulaten, sowie auch den Einfuhrfirmen in Indien ihre Dienste anböten. Sie hätten hierbei Aussicht, vorwärts zu kommen, und würden gleichzeitig dem Mutterlande großen Nutzen bringen. Die Industriellen müssen schon ihre Erzeugnisse selbst anbieten, denn die Ausländer sagen: „Wir geben alte Verbindungen nicht ohne besondere Veranlassung auf, besonders wenn keine persönlichen Angebote gemacht werden.“ Die Abgesandten müssen aber englisch sprechen. Eine deutsche Firma für drahtlose Telegraphie sandte ihre Erzeugnisse nach Calcutta. Da der erklärende Ingenieur aber kein Englisch konnte, waren die Ausgaben ohne Erfolg gemacht. Englisch ist nun einmal die Weltsprache!

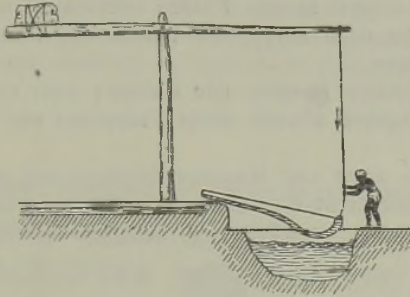
Das Mehl wird in Indien in primitivster Weise zubereitet, indem man mit zwei kleinen Steinen das Getreide mit der Hand zerreibt, genau in derselben

Weise, wie man es auf den in Pompeji ausgegrabenen Darstellungen sieht. In Städten trifft man oft ein halbes Dutzend solcher kleinen Mühlen nebeneinander, die von Frauen und Mädchen bewegt werden. Es wurde allerdings schon versucht, große Dampfmühlen zu errichten, allein das Mehl hält sich nicht, und man arbeitet daher nur von der Hand in den Mund. Ton wird in einer hölzernen Mühle (Art Apfelmühle) gemahlen; der rollende Stein wird durch Ochsen im Kreise bewegt.

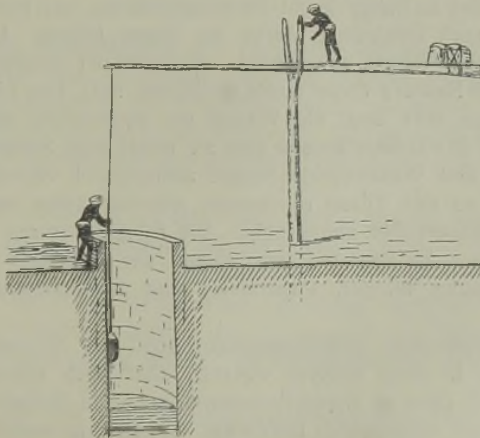
Auch die Wasserhebung erfolgt in allereinfachster Weise. Es genügt



dazu bei geringer Förderhöhe ein Mann, der mit einem Korbe schaufelt, oder zwei oder auch vier oder sechs, die mittelst Stricken eine flache Schale

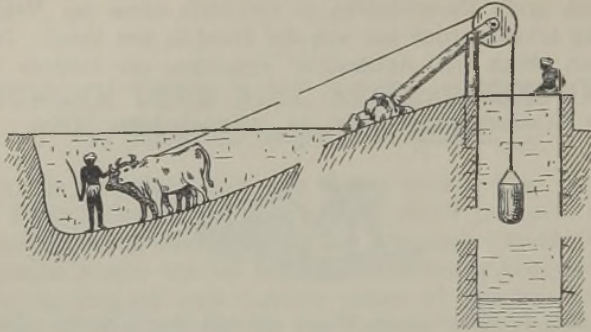


schwingen. Hier und da verwendet man auch schwingende Löffel. Bei größeren Tiefen benutzt man Balanciers, wie in Egypten. Ein Mann bewegt sich oben an dem Drehpunkt nach rechts und links und arbeitet durch sein Gewicht mit.



Am häufigsten wird das Wasser von Ochsen aus dem Brunnen ge-

zogen. Dabei bewegen sich die Tiere während des Ziehens auf einer geeigneten Ebene abwärts und gehen beim Niederlassen des Eimers wieder in die Höhe.



Paternosterwerke, wie sie in Egypten und im südlichen Italien gebräuchlich sind, findet man äußerst selten. Ebenso selten sieht man an den Flüssen Zentrifugalpumpen, die dann durch eine Lokomobile oder einen Petroleummotor getrieben werden.

In den großen Städten Bombay und Calcutta trifft man Automobile; im Innern des Landes dagegen werden solche Fahrzeuge nur von den Maharadschas benutzt.

Es gibt in Indien nicht viel Maschinenfabriken und mechanische Werkstätten. Dünne Wellen dreht man ab, indem man sie wie bei einem Fiedelbohrer durch zwei Stricke vorwärts und rückwärts bewegen läßt. Die eng-



lischen Maschinen sind meist roh und unvollkommen, Wettbewerb wird ihnen nur von den amerikanischen gemacht.

Die Bahnen sind in Indien leicht zu bauen, da sie, nur mit Ausnahme der Schmalspurbahn nach Darjeeling, durch die Ebene führen. Ich bin in ganz Indien durch keinen Tunnel gekommen. Dagegen ist Ceylon gebirgig; die dortige Bahn nach Nuwara Eliya weist 36 Tunnel auf. Die Linien sind meist eingleisig, die Züge sehr lang, die Wagen gut eingerichtet und mit Wasser berieselt. Wegen der langen Reisen sind sie meist zum Schlafen eingerichtet und mit Klosetts und Waschvorrichtungen ausreichend versehen. Auf einer Strecke fand ich an den Türen elektrische Alarmapparate zum Schutze der Reisenden gegen Einbrecher angebracht. Die Klingel bewegt sich, so oft die Tür geöffnet wird. An den Wasserstationen der Bahnhöfe sah ich Handpumpen, hydraulische Widder, Pulsometer und Schachtpumpen mit Lokomobilen.

Eine sehr interessante Schmalspurbahn geht von Siliguri nach Darjeeling. Sie beginnt in einer äußerst wasser-, aber auch fieberreichen Ebene und schlängelt sich dann in ununterbrochenen scharfen Krümmungen das Gebirge hinan, an einer senkrechten Bergwand von 2000 m vorüber, bis zu einer Höhe von 2200 m. Alle Augenblicke sieht man von seinem Sitz aus die

Lokomotive seitwärts abbiegen; zweimal macht sie einen vollständigen Kreis mit einem Durchmesser von nur 50 m, um Höhe zu gewinnen. Öfter sind auch Spitzkurven gebildet, wobei der Zug nach Verschiebung der Weiche umkehrt und die Lokomotive am Ende schiebt. Eine ähnliche Schmalspurbahn, jedoch nicht so kühn in den Biegungen, befindet sich bei Nuwara Eliya in Ceylon.

Man befährt mit den langen Bahnen gut bebaute ebene Felder, durchquert Kanäle und sieht meistens einfache Lehmhütten. Trotz der Einwohnerzahl von 295 Millionen hat man nicht den Eindruck der Übervölkerung.

Es gibt in Indien Magneteseisenstein, der ausgeführt wird. Auch soll die Absicht bestehen, Hochöfen und Stahlwerke zu bauen.

In Süd-Indien und in Ceylon werden die sogenannten Rikschas, leichte zweirädrige Wägelchen, in denen eine Person sitzt, von Menschen gezogen.

Die Rückreise machte ich auf dem Doppelschraubendampfer „Prinz Ludwig“ des Norddeutschen Lloyd. Das Schiff ist als Hilfskreuzer mit tiefliegender Steuervorrichtung ausgebildet, und es können darauf je zwei Kanonen am vorderen und am hinteren Ende aufgestellt werden. Die deutschen Dampfer werden wegen ihrer modernen Einrichtung, guten Verpflegung und vorzüglichen Besatzung allerorts bevorzugt, so auch auf der Linie Shanghai-Genua.

DIE WIRTSCHAFTLICHKEIT DER DEUTSCHEN MASCHINENBAU-AKTIEN-GESELL- SCHAFTEN IM JAHRE 1907

unter besonderer Berücksichtigung der Methoden der Rentabilitätsstatistik.

Von Ingenieur **ERNST WERNER**, Berlin.

(Schluß von S. 128.)

Ganz allgemein unterscheiden wir dividendenzahlende und dividendenlose Aktiengesellschaften. Es ist jedoch dabei zu beachten, daß nicht alle diejenigen Aktiengesellschaften, die keine Dividenden verteilen, also schlechthin mit Verlust arbeiteten, als unrentable Betriebe anzusehen sind; vielmehr gibt es außer den dividendenzahlenden und dividendenlosen Aktiengesellschaften Betriebe, welche

1. zwar keine Dividende zahlten, aber einen Gewinn erzielten, der aus irgendwelchen Gründen nicht zur Dividendenverteilung verwandt wurde (Zahlentafel 6),¹⁾ und
2. zwar einen Verlust in ihrer Bilanz aufweisen, tatsächlich aber insofern mit Gewinn gearbeitet haben, als der letzte in der Bilanz erscheinende Verlustvortrag geringer als der vorjährige Verlustvortrag ist. (Zahlentafel 7.)

Im ganzen sind von mir 253 Maschinenbau-Aktiengesellschaften unter-

¹⁾ s. die Zahlentafeln in Heft 3 S. 123 bis 25.

sucht worden, und zwar sind zum Unterschiede von der vorjährigen Arbeit²⁾ bei der Statistik für das Jahr 1907 keine Grenzen hinsichtlich der Höhe des nominellen Aktienkapitals gezogen worden. Es sind vielmehr alle die Maschinenbau-Aktiengesellschaften, die ihre Bilanzen am 31. März, 30. Juni, 30. September oder 31. Dezember 1907 veröffentlicht haben, in die Untersuchung einbezogen worden. Ausgeschlossen wurden, wie auch im vorigen Jahre, die gemischten Werke, d. h. Aktiengesellschaften, die mit der Maschinenfabrikation noch andere Betriebe, wie Bergwerke, Walzwerke usw., in ihrem Unternehmen vereinigt haben, ferner alle diejenigen Aktiengesellschaften, die in Liquidation oder Konkurs getreten waren.

Die 253 untersuchten Maschinenbau-Aktiengesellschaften sind in sieben³⁾ Gruppen eingeteilt worden, und zwar in Aktiengesellschaften, die sich be-
fassen mit:

- A. allgemeinem Maschinenbau
- B. allgemeinem Maschinenbau in Verbindung mit Lokomotivbau
- C. allgemeinem Maschinenbau in Verbindung mit Schiffbau
- D. Herstellung von Werkzeugmaschinen
- E. Herstellung von Textilmaschinen
- F. Herstellung von landwirtschaftlichen Maschinen
- G. massenartikelmäßiger Herstellung von Maschinen und Spezialmaschinen.

Zu den verschiedenen Zusammenstellungen besondere Bemerkungen zu machen, dürfte sich nach Klarstellung der in diesen Zusammenstellungen vorkommenden Begriffe erübrigen. Nur auf die Zahlentafeln 3 und 4 möchte ich besonders hinweisen. In Zusammenstellung 3 sind die Dividenden unter Berücksichtigung des nominellen Aktienkapitals berechnet worden, während in Zusammenstellung 4 die Dividenden unter Berücksichtigung des tatsächlich eingebrachten Kapitals bestimmt worden sind. Wir erkennen durch Vergleich beider Zusammenstellungen, wie erheblich die Unterschiede sind. So zahlen z. B. nach dem ersten Verfahren 23 Aktiengesellschaften 10 vH Dividende. Hieran ist beteiligt ein nominelles Aktienkapital von 41 Millionen. Nach dem anderen Verfahren hingegen ergibt sich, daß nur 17 Aktiengesellschaften sich mit 10 vH Dividende rentierten. Hieran ist ein nominelles Aktienkapital von 33 Millionen beteiligt. Eine ähnliche Verschiebung haben wir bei 12 vH Dividende. Unter Berücksichtigung des nominellen Aktienkapitals, also nach Zahlentafel 3, haben wir 16 Aktiengesellschaften mit einem zugehörigen nominellen Aktienkapital von 35 Millionen, welche 12 vH Dividende zahlen. Nach Zahlentafel 4, also unter Berücksichtigung der Gleichung $\frac{T}{D} \cdot 100$, haben wir nur 9 Aktiengesellschaften mit einem beteiligten nominellen Aktienkapital von 23 Millionen. Noch erheblich größer ist der Unterschied bei 14 vH Dividende; er kommt namentlich bei dem beteiligten nominellen Aktienkapital zum Ausdruck. Zahlentafel 3 weist 36 Millionen nominelles Aktienkapital auf, welches eine Dividende von 14 vH zahlte, während nach Ausweis der Zahlentafel 4 nur 3 Millionen eine Dividendenrente von 14 vH erreichten. Eine weitere hohe Verschiebung trifft auch für den Dividendensatz von 25 vH zu. Wir

²⁾ s. T. u. W. 1908 Heft 5.

³⁾ In der vorjährigen Berechnung waren 9 Gruppen vorgesehen, die dies-jährige Gruppierung ist zweckmäßiger.

haben nach dem einen Rechnungsverfahren 17 Millionen, nach dem anderen 0,3 Millionen beteiligtes nominelles Aktienkapital, für welches 25 vH Durchschnittsdividende in Betracht kommt. Die Zahlen tafeln 3 u. 4 sind somit außerordentlich lehrreich für das hier angewandte Verfahren zur Berechnung der Durchschnittsdividende.

Die finanziellen Ergebnisse der untersuchten deutschen Maschinenbau-Aktiengesellschaften sind auch unter Berücksichtigung des Alters besonders berechnet worden; jedoch bin ich an dieser Stelle nicht in der Lage, die zugehörigen Zahlentafeln zu bringen, ich verweise vielmehr auf die im Thünenarchiv erschienenen ausführlicheren Untersuchungen.

Da zweifellos nicht nur die Frage Bedeutung hat, wie sich eine Aktiengesellschaft in irgend einem Jahre rentiert, sondern es auch wertvoll ist, zu wissen, wie sich im Durchschnitt eine jede Maschinenbau-Aktiengesellschaft während der ganzen Zeit ihres Bestehens, und wie sich während dieser Zeit die Gesamtheit der untersuchten Maschinenbau-Aktiengesellschaften rentiert hat, ist die sogenannte Aktienrente bestimmt worden (Zahlen-tafel 12 auf S. 172).

So wertvoll es gewesen wäre, für jede einzelne Aktiengesellschaft und für die Gesamtheit der Aktiengesellschaften unter Berücksichtigung jedes einzelnen Bilanzjahres die Rentabilitätsziffer in derselben eingehenden Weise, also unter Berücksichtigung der Jahresreinerträge usw., zu bestimmen, mußte das, ganz abgesehen davon, daß hierbei eine außerordentlich umfangreiche Arbeit zu leisten gewesen wäre, schon an dem Umstand scheitern, daß mir die Bilanzen nicht für alle, namentlich nicht für die älteren Aktiengesellschaften zugänglich waren. Es war nur möglich, für die untersuchten Aktiengesellschaften die Dividendensätze in vH für alle Jahre seit Bestehen der Gesellschaften zu erlangen.

Die gewöhnlichen Dividendenzahlen geben, was durch die vorliegende Statistik bewiesen wird, kein einwandfreies und getreues Bild von der Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens, sie lassen auch kein vollständiges Urteil für den Aktionär zu. Es sind deswegen mit Hilfe des jeweils zugehörigen nominellen Aktienkapitals und des Dividendensatzes (in vH) die Dividendensummen (in M) bestimmt worden. Durch Addition aller der (meist infolge Erhöhung oder Herabsetzung des nominellen Aktienkapitals verschiedenen) nominellen Aktienkapitalien N und der für jedes Jahr bestimmten Dividendensummen D ergibt sich die Aktiendividende aus der Beziehung: Summe aller Dividendenbeträge dividiert durch die Summe aller nominellen Aktienkapitalien.

Diese errechnete Durchschnittsdividende gibt indessen für den Aktionär noch keine zutreffende Rentabilitätsziffer, sie ist nur vergleichsweise von Wert; es müssen vielmehr aus den in vH angegebenen Dividendensätzen unter Berücksichtigung des jeweils zugehörigen nominellen Aktienkapitals die Dividendensummen D in M errechnet und zu den tatsächlich eingebrachten Kapitalien T in Beziehung gesetzt werden. Somit ist für jedes einzelne Bilanzjahr auch das tatsächlich eingebrachte Kapital T zu bestimmen. Die Beziehung: Summe aller Dividendenbeträge dividiert durch die Summe aller tatsächlich eingebrachten Kapitalien ergibt dann die für den Aktionär zutreffende Rentabil-

bilitätsziffer, die als Aktienrente bezeichnet ist.⁴⁾ Diese Ergebnisse sind in Zahlentafel 12 zusammengestellt.

Zahlentafel 12.

Die Aktienrente.

| Aktiengesellschaften, die sich befassen mit: | Summe aller nominellen Aktienkapitalien ΣN | Summe aller tatsächlich von den Aktionären hineingesteckten Kapitalien ΣT | Summe aller Dividenden ΣD | Durchschnittsdividende $100 \cdot \frac{\Sigma D}{\Sigma N}$ | Aktienrente $100 \cdot \frac{\Sigma D}{\Sigma T}$ | Unterschied |
|---|--|---|-----------------------------------|--|---|-------------|
| | | | M | vH | vH | vH |
| A. allgemeinem Maschinenbau | 2 920 246 071 | 3 599 041 510 | 196 204 201 | 6,70 | 5,46 | 22,71 |
| B. allgemeinem Maschinenbau in Verbindung mit Lokomotivbau | 1 388 183 968 | 1 746 118 534 | 123 186 677 | 8,84 | 7,03 | 25,75 |
| C. allgemeinem Maschinenbau in Verbindung mit Schiffbau | 886 559 000 | 956 620 860 | 64 262 608 | 7,27 | 6,74 | 8,01 |
| D. Werkzeugmaschinen | 658 898 200 | 808 043 480 | 42 560 062 | 6,49 | 5,29 | 22,70 |
| E. Textilmaschinen | 231 350 000 | 238 263 000 | 23 700 000 | 0,30 | 9,97 | 3,41 |
| F. landwirtschaftlichen Maschinen | 318 978 800 | 349 808 000 | 24 466 500 | 7,90 | 7,00 | 12,86 |
| G. massenartikelmäßiger Herstellung von Maschinen oder Spezialmaschinen | 1 266 871 700 | 1 502 737 862 | 119 413 602 | 9,40 | 7,93 | 18,45 |
| Summe bezw. Durchschnitt | 7 671 087 739 | 9 200 633 246 | 593 793 750 | 7,75 | 6,46 | 20,00 |

⁴⁾ Bei Bestimmung der Durchschnittsdividende wie auch der Aktienrente sind also nicht etwa Durchschnittsdividende und Aktienrente als das arithmetische Mittel aus den einzelnen Dividenden in vH errechnet, sondern es ist das sogenannte quantitative Berechnungsverfahren angewendet worden.

II. DER GELD-, WAREN- UND ARBEITS-MARKT.

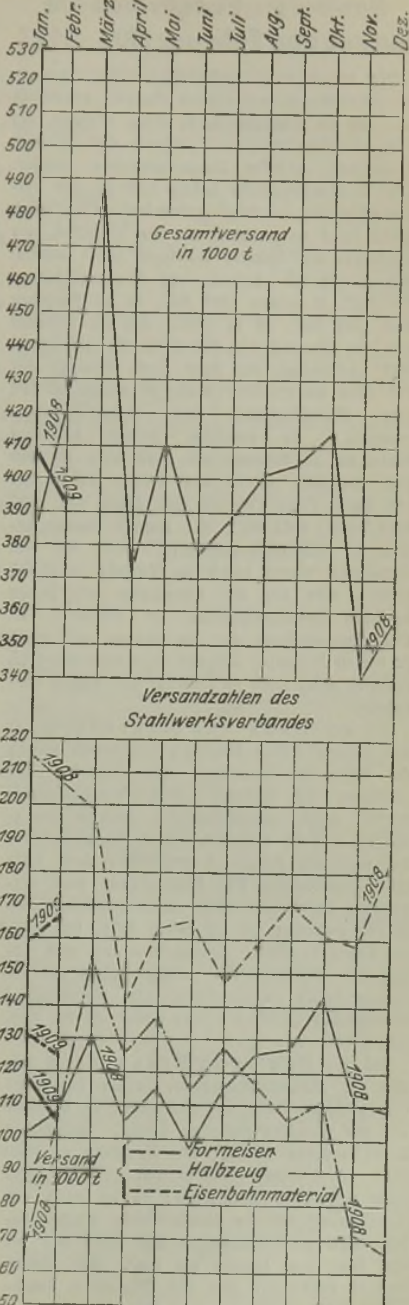
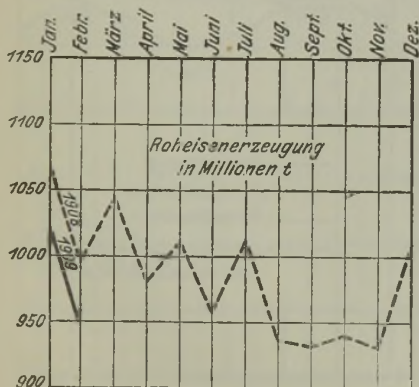
Der Versand des Stahlwerksverbandes.

Der Versand des Stahlwerksverbandes betrug im Jahre 1908 4 764 393 t gegen 5 584 108 t im Vorjahre. Auf die einzelnen Gruppen entfallen folgende Mengen: Halbzeug 1,39 (1,55) Mill. t, Eisenbahnmaterial 2,07 (2,32) Mill. t, Formeisen 1,30 (1,69) Mill. t. Das Bild ist wenig erfreulich und spiegelt den starken Rückgang der Marktlage wieder. Der Gesamtversand zeigt einen Rückgang von 14,7 vH. Von den Einzelprodukten hat sich der Versand von Formeisen um 24 vH ermäßigt, während Halbzeug und Eisenbahnmaterial um 167 205 bzw. 256 560 t zurückgingen. In den beiden ersten Monaten des laufenden Jahres stellen sich die Versandverhältnisse des Stahlwerksverbandes im Vergleich mit dem Vorjahre wie folgt, wobei jedoch für Februar noch keine endgültigen Zahlen vorliegen:

| | Gesamtprodukte | | Halbzeug | |
|---------|-------------------|---------|-----------|---------|
| | 1909 | 1908 | 1909 | 1908 |
| Januar | 409 191 | 383 056 | 118 745 | 101 460 |
| Februar | 393 137 | 420 508 | 106 190 | 108 854 |
| | Eisenbahnmaterial | | Formeisen | |
| | 1909 | 1908 | 1909 | 1908 |
| Januar | 159 266 | 214 557 | 131 180 | 67 039 |
| Februar | 165 160 | 207 562 | 127 787 | 104 092 |

Die Roheisenerzeugung.

Die Roheisenerzeugung betrug im Januar 1 021 721 t gegen 1 061 329 t im Januar 1908, im Februar 949 667 t gegen 994 186 t im Februar 1908, in beiden Monaten zusammen 1 971 388 t gegen 2 055 515 t im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. Es ergibt sich daraus, daß auch im laufenden Jahre der Rückgang noch fortgedauert hat. Die Gesamterzeugung an Roheisen im Jahre 1908 stellt sich auf 11,30 gegen 13,04 Millionen t im Jahre 1907.



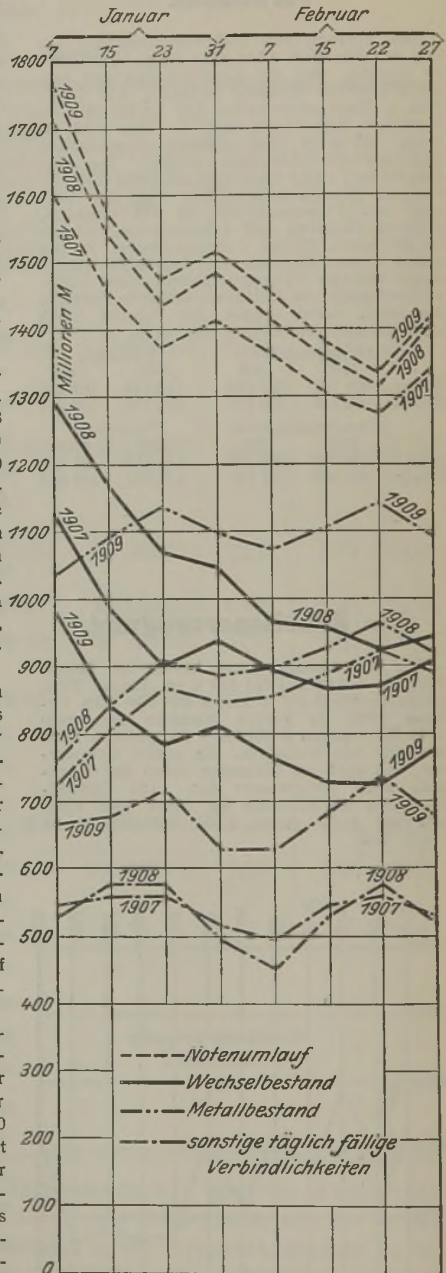
Reichsbank, Bank von England Bank von Frankreich im Januar und Februar 1909—1907.

Die zunehmende Gelderleichterung, welche die Reichsbank, wenn auch zögernd, veranlaßt hat, am 15. Februar d. J. ihren Diskont auf $3\frac{1}{2}$ vH herabzusetzen, spiegelt sich in den Ausweisen unseres Zentralinstitutes wieder. Die Wechselbestände haben sich in den beiden Monaten erheblich gemindert, wenn auch nicht ganz so schnell wie im Vorjahre, wo allerdings die Anlagen erheblich höher waren. Am 7. Januar betrug der Wechselbestand 983 Mill. M gegen 1296 Mill. M im Vorjahre und 1126 Mill. M in 1907. Am 23. Februar war ein Bestand von 723 Mill. M (925 bezw. 871) vorhanden, der dann Ende Februar auf 777 (946 bezw. 908) Mill. M gestiegen ist. Der Metallbestand hat weiter zugenommen. Er erreichte seinen höchsten Stand am 23. Februar mit 1142 Mill. M (968 und 924 Mill. M in den beiden Vorjahren) und hatte Ende Februar eine Höhe von 1090 (918 bezw. 890) Mill. M. Anfang Januar betrug er 1032 (758 bezw. 722) Mill. M. Die Zunahmen waren somit im Vorjahre erheblich größer, was aus der damaligen plötzlichen scharfen Geldentspannung zu erklären ist. Der Notenumlauf, der im Januar mit etwa 30 bis 40 Millionen den des Vorjahres übertraf, hat sich schließlich im Februar fast gleich verhalten.

Bei der Bank von England ist in den beiden ersten Monaten des neuen Jahres die Lage im Vergleich zum Vorjahre eher gespannt zu nennen. Das Wechselportefeuille zeigt namentlich im Januar durchgehend höhere Beträge. Erst Ende Februar hat sich ein Ausgleich gegenüber dem Vorjahre vollzogen. Die Barbestände sind umgekehrt im Januar 1909 meist erheblich niedriger gewesen als im Jahre 1908, um dann im Februar wieder anzusteigen und sich denen des Vorjahres zu nähern, ohne sie indessen völlig zu erreichen. Der Notenumlauf war durchschnittlich etwas höher als im Vorjahre.

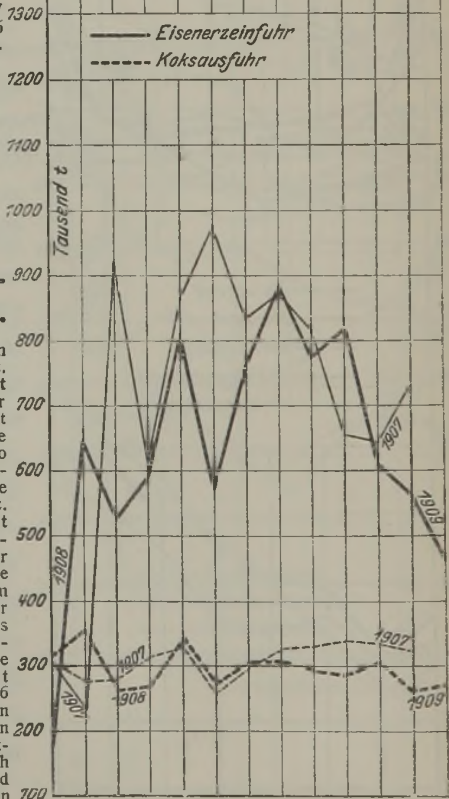
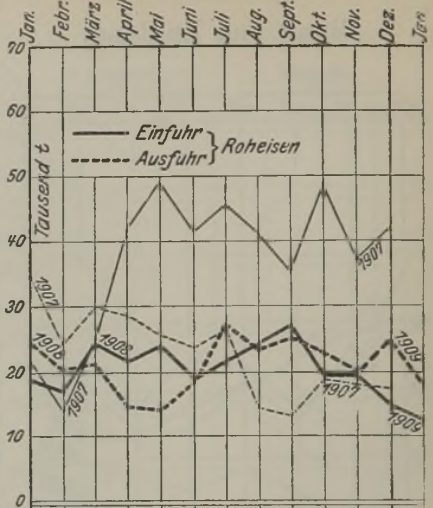
Bei der Bank von Frankreich zeigen die Metallbestände im Januar ein langsames Anwachsen, um sich dann im Februar auf der gleichen Höhe zu halten. Gegenüber dem Vorjahre beträgt die Zunahme rd. 900 Mill. Frs. Das Wechselportefeuille zeigt eine erhebliche Entlastung; es ist nach der Anspannung um die Januarwende wieder beträchtlich zurückgegangen und etwa 350 bis 450 Mill. Frs. kleiner als 1907. Der Notenumlauf übersteigt den des Vorjahres durchschnittlich um 150 bis 200 Mill. Frs.

Deutsche Reichsbank.



Die Ein- und Ausfuhr von Roheisen, die Einfuhr von Eisenerz und die Ausfuhr von Koks im Dezember 1908 und Januar 1909.

Die Roheiseneinfuhr betrug im Dez. 1908 14 775 t gegen 41 851 t im Vorjahre, im Januar 12 703 gegen 19 155 t. Es laßt sich mit ihm ein erheblicher Rückgang feststellen. Bemerkenswerterweise entfällt dieser Rückgang besonders auf Großbritannien, das im Dezember nur 9428 t gegen 37 465 t und im Januar nur 9304 t gegen 15 195 t zu uns hereinfuhrte. Im Jahre 1908 betrug die Gesamteinfuhr von Roheisen nur 252 778 t gegen 443 624 t 1907; davon entfielen auf England 209 551 t gegen 390 156 t. Die Roheisenausfuhr betrug dagegen im Jahre 1908 257 849 t gegen 275 170 t. Im Dezember wurden 24 770 t (im Vorjahr 17 351 t) ausgeführt, im Januar 18 100 t gegen 24 124 t. Die Einfuhr von Eisenerz stellt sich im verflossenen Jahr auf 7,73 (8,47) Millionen t. Davon lieferte Schweden 3,1 gegen 3,6 Spanien 1,9 gegen 2,1 Millionen t. Im Dezember wurden 561 895 t Eisenerz (gegen 731 956 im Vorjahre) eingeführt, im Januar 177 604 t gegen 463 622 t. Die Koks ausfuhr stellt sich im ganzen Jahre 1908 auf 3,57 (3,79) Millionen t, im Dezember auf 263 446 (321 306) t, im Januar auf 270 223 (309 811) t.



Ein- und Ausfuhr von Steinkohle, Einfuhr von Braunkohle.

Die Steinkohleneinfuhr betrug im Dez. 1908 916 336 t gegen 1 172 339 t im Dez. 1907, im Januar 1909 509 153 t gegen 543 960 t im Vorjahre. Der Rückgang von Dezember auf Januar ist auf den Schluß der Schifffahrt zurückzuführen. Vergleicht man beide Monate mit den entsprechenden Vorjahrsmonaten, so zeigt sich für Dezember ein erheblicher Rückgang, der noch im Januar andauert. Die Steinkohlenausfuhr betrug im Dez. 1 869 823 t gegen 1 946 216 t im Vorjahre, hat also etwas nachgelassen, während in den vorangegangenen Monaten die Steinkohlen-Ausfuhr bekanntlich stark gesteigert wurde, um eine Anhäufung der Lager zu verhindern. Im Januar kehren indessen die Verhältnisse der früheren Monate wieder, insofern, als 1 734 924 t gegen 1 402 912 t im Vergleichsmonat ausgeführt wurden. Im ganzen Jahre 1908 wurden 11,66 Mill. gegen 13,72 Mill. t Steinkohle eingeführt und 21,06 gegen 20,06 Mill. t ausgeführt. Von den Einfuhrländern brachte Großbritannien 10,05 Mill. t gegen 11,95, d. h. rd. 1,9 Mill. t weniger. Von deutscher Seite ist die Ausfuhr besonders nach Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Österreich-Ungarn gesteigert worden. An

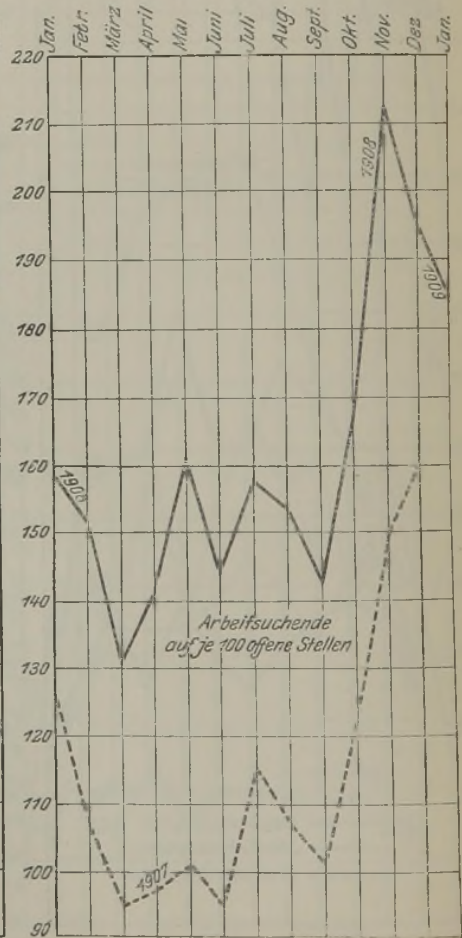
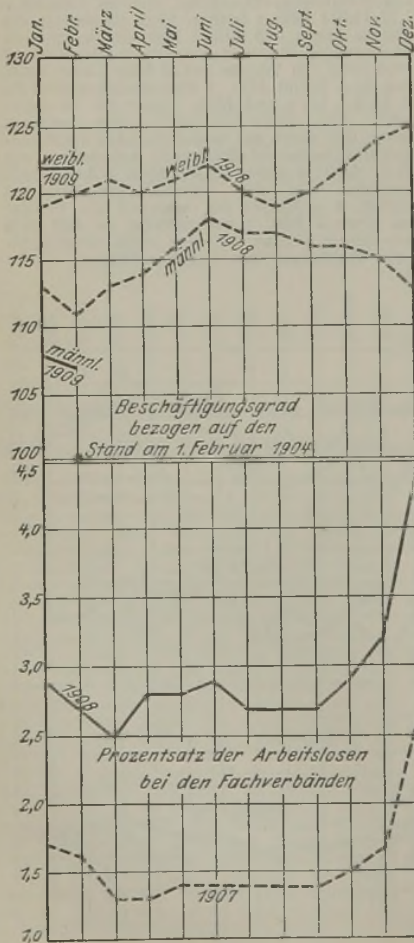
Der Arbeitsmarkt.

Im Dezember 1908 und Januar 1909 kommen nach der Statistik der Zeitschrift „Arbeitsmarkt“ im Vergleich mit 1907/08 auf 100 offene Stellen Arbeitssuchende:

| | | 1908/09 | | |
|----------|--|---------|--------|--------|
| | | männl. | weibl. | zus. |
| Dezember | | 255,24 | 98,23 | 195,20 |
| Januar | | 250,28 | 92,80 | 184,92 |
| | | 1907/08 | | |
| | | männl. | weibl. | zus. |
| Dezember | | 199,53 | 91,58 | 162,63 |
| Januar | | 193,28 | 84,01 | 148,56 |

Die Lage des Arbeitsmarktes war nach der starken Verschlechterung im Dezember wiederum günstiger. Freilich kommt hier in Betracht, daß, wie immer, in diesem Monat die Gemeindeverwaltungen Notstandarbeiten ausführen lassen, so daß dadurch ein größerer Teil der Arbeitslosen, insbesondere der männlichen, vom Arbeitsmarkt ferngehalten wurde. Unbefriedigend war die

Lage im Baugewerbe und im Bergbau. Weniger fühlbar machte sich gegenüber den Vormonaten die Lage in der Metall- und Maschinen-, sowie in der Textilindustrie. Im Handel- und Verkehrsgewerbe hat das unbefriedigende Ergebnis des Weihnachtsgeschäftes zahlreiche Entlassungen und Arbeitslosigkeit herbeigeführt. Im Januar ist die leichte Erholung des Dezembers wieder vollständig verschwunden. Der Druck auf den Arbeitsmarkt in diesem Monat ist in erster Linie von den Verhältnissen im Kohlenbergbau ausgegangen. Eine Besserung zeigt die Textilindustrie. Ebenso zeigte die Schiffbauindustrie nicht mehr so ungünstige Arbeiterverhältnisse wie in den Vormonaten. Andauernd ungünstig blieb dagegen die Lage des Baugeschäftes, das unter starkem Frost litt, und die Lage der Montanindustrie. Die Arbeiterentlassungen im Bergbau haben nicht unerheblich zugenommen. In der Eisenindustrie hat die leichte Belebung der Geschäftslage auf den Arbeitsmarkt keinen Einfluß ausgeübt.



III. KLEINE MITTEILUNGEN AUS LITERATUR UND PRAXIS.

INGENIEUR-STANDESFRAGEN.

Gründung des Technischen Komitees in Berlin. Unter dem Namen „Technisches Komitee“ hat sich in Berlin ein Verein gebildet, der eine große Bedeutung zu erlangen verspricht. Seit Jahrzehnten sind hin und wieder Versuche unternommen worden, den Vertretern der Technik, soweit sie insbesondere höhere technische Arbeit leisten, ein größeres Maß von Selbständigkeit und Anerkennung zu erringen. Wer kennt nicht die herrlichen Schriften eines Max Maria v. Weber? Seine Worte wie die mancher anderen Bahnbrecher sind verhallt. Immer noch beklagt sich der deutsche Techniker, und zwar mit vollem Recht, daß eine seiner Einwirkung auf das öffentliche Leben entsprechende Rolle ihm nicht zugefallen ist, während in England, Frankreich und Amerika die technische Arbeit weit höher gewertet wird. In der Westminster-Abtei stehen auf der Marmorstatue von James Watt die denkwürdigen Worte: „Der König, die Minister, der Adel und das Volk von England haben dieses Denkmal James Watt, dem Wohltäter der Menschheit, errichtet.“ Wo ist der deutsche Techniker, dem auch nur eine ähnliche Ehrung zuteil geworden ist? Wenn bisher in dieser Hinsicht keine Besserung erfolgt ist, so liegt das daran, daß die Technik mit Riesenschritten vorwärts eilte und dabei den fähigsten technischen Köpfen keine Zeit ließ, sich in bemerkbarer Weise mit den öffentlichen, volkswirtschaftlichen und staatswissenschaftlichen Fragen zu beschäftigen. Es ist daher nicht erstaunlich, daß bisher verhältnismäßig wenig Techniker in den Parlamenten Platz gefunden haben. Wenn noch kürzlich Staatssekretär v. Bethmann-Hollweg bei der Beratung des Arbeitskammergesetzes es beklagte, daß so wenig

Großindustrielle im Reichstag saßen, gilt leider das Gleiche auch von den Vertretern der Technik. Ein Siemens, Krupp, Schichau, M. v. Weber, M. v. Eyth u. a. saßen nicht in einem deutschen Parlament. Die Arbeit des Komitees auf diesen Gebieten wird daher willkommen und im hohen Grade nützlich sein, sie wird in praktischer Weise die Arbeit der großen Vereine ergänzen können. Wir stehen heute im Zeichen der Verwaltungsreform. Daß sie nicht zum Nachteile der technischen und wirtschaftlichen Sachverständigen ausfällt, dafür zu sorgen, wird eine Hauptaufgabe des Komitees sein.

Das Komitee will weiterhin die Bestrebungen der heute bestehenden Verbände dadurch an seinem Teile zu fördern suchen, daß es seine Aufmerksamkeit auf weniger gepflegte Gebiete richtet. Auch sollen Fachgruppen, die wenig oder garnicht organisiert waren, in zweckmäßiger Weise an das Komitee angegliedert werden. Naturgemäß wird und muß die Hebung der sozialen Stellung der höheren Techniker auf verschiedenen Wegen erstrebt werden. Keiner der heute bestehenden Verbände soll in seiner Arbeit zum gemeinsamen Ziele hin gestört werden. Vielmehr will das Komitee auf seinem freieren Wege eine jede den Fragen wirtschaftlicher und sozialer Natur dienende Arbeit stützen und fördern. Die verschiedenen Fachrichtungen auf diesem weiten Arbeitsgebiete einander zu nähern, den engeren Zusammenschluß der Fachgruppen zu fördern und in der Öffentlichkeit aufklärend über die Ziele der heutigen Technikerbewegung zu wirken, das soll die vornehmste Aufgabe des Technischen Komitees bilden.

BILDUNGSWESEN.

Technischer Anschauungsunterricht.
Sechs farbige, künstlerisch ausgeführte Tafeln — je 82×75 cm groß —

für den technischen Schulunterricht sind im Verlage von P. Noordhoff, Groningen, erschienen. Sie sollen den

Arbeitsvorgang in einer Steinkohlengrube, einer Kupferhütte, einer Stabeisen- und Schienenfabrik, an einem Hochofen, in einer Stahlfabrik mit Dampfhammer, sowie endlich in einer Blausteingrube veranschaulichen.¹⁾

Wenn man ein Urteil über die Verwendbarkeit für diesen Zweck abgeben will, so darf nicht allein der künstlerische Maßstab angelegt werden, sondern es ist in erster Linie darauf zu sehen, daß die dargestellten Ausschnitte aus dem Leben der modernen Technik das charakteristische Milieu der Arbeitstätte und das Wesentliche des technischen Arbeitsvorganges klar erkennen lassen. Die Einzelheiten müssen und dürfen dem gegenüber in den Hintergrund treten. Man wird ferner verlangen müssen, daß gerade für den Unterrichtszweck keine veralteten Arbeitsvorgänge und Maschinenformen dargestellt werden, insbesondere dann nicht, wenn die modernen Formen den älteren in bezug auf Übersichtlichkeit und Klarheit gleichwertig sind. An diesem Maßstabe gemessen, ist den Heyenbroekschen Wandtafeln mancher Vorwurf nicht zu ersparen: künstlerisch kaum, wohl aber mit technischem Auge gesehen. So zeigt z. B. das künstlerisch beste der sechs Bilder, das Walzwerk, veraltete Formen; auch ist der Arbeitsvorgang nicht klar

erkennbar: nur die Oberwalze ist sichtbar, während die Unterwalze vollständig im Boden verschwindet. Man wird aus pädagogischen Rücksichten hier doch sicherlich ein Walzwerk wählen müssen, bei welchem auch die Unterwalze, sowie, wenn möglich, auch der Antrieb der Walzen sichtbar zutage liegt.

Ähnliche Vorwürfe sind auch dem Bilde, welches den Hochofen darstellt, zu machen. Hier scheint ein Schienengleis unmittelbar durch die Sohle des Ofens geführt zu sein, wenigstens ist nicht erkennbar, wohin die Gleise, auf denen sich eine durchaus veraltete Lokomotive bewegt, sonst führen. Daß unter dem Dampfhammer ein hochkant gestellter Ring von mindestens einer Tonne Gewicht geschmiedet wird, ohne daß ersichtlich ist, wie er in seiner Lage gehalten wird, und daß auch ferner der Hammerführer nirgendwo sichtbar ist, wird man ebenfalls als Mangel ansprechen müssen.

Im großen ganzen muß man sagen, daß die Tafeln mit mehr künstlerischem als technischem und pädagogischem Verständnis entworfen sind, ein Mangel, den sie mit zahlreichen Erzeugnissen der neueren Schullitteratur teilen.

Dipl.-Ing. Stiel, Berlin.

KOLONIEN.

Kiautschou.

Die Denkschrift über die Entwicklung des Kiautschou-Gebietes vom Oktober 1907 bis zum Oktober 1908 zeigt zwar einen gedeihlichen Aufschwung der örtlichen Anlagen des Schutzgebietes, läßt jedoch erkennen, daß die Handelsverhältnisse im Berichtjahre nicht befriedigend gewesen sind. Die Gründe hierfür liegen in der Gestaltung des gesamten ostasiatischen Marktes in der letzten Zeit.

Es ist dagegen mit Freuden zu begrüßen, daß im Berichtjahre nach langjährigen Verhandlungen zwischen den europäischen Kapitalistengruppen und der chinesischen Regierung eine Vereinbarung zustande gekommen ist, durch die der Ausbau des Eisenbahnnetzes im Hinterlande der Kolonie ge-

sichert und damit letzterer ein wesentlich weiteres wirtschaftliches Einflußgebiet geschaffen wird. In nicht allzu langer Zeit dürfte hiernach der Anschluß der Deutschen Schantung-Eisenbahn nach Norden und nach Süden an die große neue Bahnlinie, die von Tientsin zum Yangtse geführt wird, fertiggestellt werden. Von der Gesamtlänge dieser als chinesische Staatsbahn gebauten und betriebenen Strecke von 1015 km werden fast $\frac{2}{3}$, nämlich die Strecke von Tientsin bis zur Südgrenze der Provinz Schantung, aus den Mitteln einer deutsch-chinesischen Anleihe gebaut. Der Bau der Bahn ist bereits in Angriff genommen. Die Lieferung des gesamten Oberbaumaterials sowie der Brücken der Nordstrecke ist deut-

¹⁾ Heyenbroeks Wandplaten voor Aanschouwingsonderwys. No. 1—6. Uitg. P. Noordhoff, Groningen.

schen Firmen übertragen, und die Aufträge, die hieraus zunächst der deutschen Eisen- und Maschinen-Industrie zufließen, belaufen sich bereits auf rd. 22 Millionen M. Die Schiffsverbindungen hingegen sind noch nicht nach den Wünschen der jungen Kolonie ausgestaltet. Insbesondere wird darüber geklagt, daß die Reichspostdampfer, die den unmittelbaren Verkehr von Ostasien mit Europa vermitteln, Tsingtau nicht anlaufen. Vielleicht führt der Umstand, daß es letzthin gelungen ist, im Poschanfelde im Hinterlande der Kolonie eine Schiffskohle von guter Beschaffenheit zu fördern, zu einer weiteren Begünstigung des Hafens von Tsingtau durch die in Betracht kommenden Schifffahrtsgesellschaften.

Da die Zolleinnahmen infolge des verminderten Schiffverkehrs im Berichtjahre abgenommen haben, haben sich naturgemäß auch die Gesamteinnahmen des Schutzgebietes verringert. So bleibt der Gesamtbetrag der Einnahmen mit 1 434 000 M rechnungsgemäß um rd. 200 000 M hinter denen des Vorjahres zurück. Der Gesamtwert des Handels ist um 3,7 vH gegenüber dem des Vorjahres gesunken. Gegen Ende des Berichtjahres sollen sich Handel und Verkehr in der Kolonie jedoch wieder etwas gehoben haben.

Der Betrieb der Tsingtau-Werft hat sich so weit ausgestaltet, daß ihre Einnahmen voraussichtlich nach Deckung sämtlicher Unkosten demnächst schon einen Gewinn für die Verwaltung des Schutzgebietes abwerfen werden. Um den Betrieb der Werft möglichst selbständig zu gestalten, und um insbesondere in Zukunft weitere Zuschußforderungen an das Reich tunlichst zu vermeiden, ist beabsichtigt, die dafür erforderlichen Mittel aus den Überschüssen der Werft zu nehmen; es sollen deshalb 40 vH der jährlichen Überschüsse zur Bildung einer Rücklage bis zum Höchstbetrage von 500 000 M angesammelt und hieraus die Kosten für die erforderlichen Ergänzungen und Neuanlagen bestritten werden. Die Leistungsfähigkeit der Werft hat durch Aufstellung neuer Maschinen eine beträchtliche Steigerung erfahren. In höherem Maße als bisher haben in der letzten Zeit auch Schiffe

der Handelsmarine zu Ausbesserungsarbeiten die Werft aufgesucht, und auch verschiedene größere Privateaufträge auf Neubauten sind von ihr ausgeführt worden. Von Arbeiten für den eigenen Bedarf der Verwaltung der Kolonie ist der Bau eines Schwimmkörpers sowie von 6 Kohlenleichtern zu erwähnen. Die Zahl der auf der Werft beschäftigten chinesischen Arbeiter belief sich am Schluß des Berichtjahres auf 1441.

Die Leistung des Elektrizitätswerkes hat sich auf 1 084 920 KW-st gesteigert, und die Zahl der Abnehmer und der angeschlossenen Motoren hat sich gleichfalls erhöht.

In erfreulicher Weise hat sich der Bergbau im Hinterlande der Kolonie weiter entwickelt. Trotzdem die Fangtse-Grube noch unter den Nachwirkungen der im dritten Vierteljahr 1907 stattgefundenen Schlagwetter-Explosion zu leiden hatte, hat doch die Förderziffer mit 183 000 t die des Vorjahres erheblich überschritten. Der neu angelegte Annie-Schacht hat auch bereits eine geringe Förderung aufzuweisen. Anfang Januar 1908 war der Schacht fertig ausgemauert. Die vierte Tiefbausohle des Fangtsefeldes wurde hier 376 m unter Tage angesetzt. Auf dieser Sohle sind seither der Füllort und die Pumpenkammer für die elektrisch zu betreibende Hauptwasserhaltung hergestellt; ferner ist mit einem nach Nordosten gerichteten kurzen Querschlag das Hauptflöz angefahren und hierin die Grundstrecke 134 m nach Westen und 144 m nach Osten verlängert worden. Von den für eine Höchstförderung von 1500 t berechneten Tagesanlagen des Annie-Schachtes stehen bereits acht Zweiflammrohrkessel von je 80 qm Heizfläche, das eiserne Seilscheibengerüst mit einer Hauptförderung für 4 t und einer Hilfsförderung für 2 t Nutzlast, die Verladehalle mit Aufbereit- und Verladeeinrichtungen, die beiden Fördermaschinen und ein Dampfkegel nebst Maschinenhäusern, das Magazin, die Werkstatt und eine Maschinenhalle mit Ventilatorenanlagen für 2000 cbm min. Leistung und einem Kompressor für 2500 cbm/st Leistung bei 6 at. In der Maschinenhalle wird ferner zurzeit ein elektrisches Kraftwerk eingerichtet, das zwei Drehstromgene-

ratoren von je 550 PS enthält, und das außer zur Beleuchtung zum Betriebe der Wasserhaltung, der Aufbereitung und Verladeeinrichtungen der Werkstatt und einer 800 m nordöstlich vom Schacht gelegenen Pumpstation dienen soll.

Aus der Hungschan-Grube wurden im Berichtjahre 48 790 t gefördert, was nahezu einen doppelt so großen Ertrag wie im Vorjahre bedeutet. Eingehende Heiz- und Verdampfungsversuche im Tsingtau-Elektrizitätswerk haben ergeben, daß die aus diesem Schachte gewonnene Kohle gleichwertig mit guter Cardiff-Kohle ist. Das Kommando des ostasiatischen Kreuzergeschwaders hat daraufhin mit der Schantung-Bergbaugesellschaft einen Vertrag über Errichtung eines Lagers von Hungschan-Kohle auf dem Werftgebiet von Tsingtau abgeschlossen, um fortan den gesamten Kohlenbedarf der Schiffe in diesem Hafen daraus zu decken.

Die Schantung-Eisenbahn ist von der Handelskrise, die ganz Ostasien im letzten Jahre heimgesucht hat, nicht unberührt geblieben, doch hat sich nur der Personenverkehr etwas vermindert, während der Güterverkehr infolge der vermehrten Ausfuhr eine Steigerung um rd. 28 000 t gegenüber dem Vorjahre aufzuweisen hat. Das Ergebnis des Kalenderjahres 1907 gestattete der Schantung-Eisenbahngesellschaft, eine Dividende von 4 $\frac{1}{4}$ vH auf das Aktienkapital von 54 Mill. M zu verteilen.

Der Schiffverkehr des Hafens hat im Berichtjahre gegen das Vorjahr abgenommen, da im ganzen nur 432 Schiffe mit 519 292 Reg.-Tons einliefen.

Die Arbeiten am großen Hafen umfaßten im Berichtjahre den Ausbau der Molen und die Arbeiten an der Liegestelle für Petroleumschiffe. Sämtliche Baggerungen im Hauptbecken des Hafens sind nunmehr durchgeführt. Auf der Werftmole ist das Gleisnetz, insbesondere der Anschluß der Werftanlage an die Schantung-Eisenbahn, fertiggestellt. Die neue Mole für das Löschen der Petroleumschiffe ist in einer Länge von 166 m vollendet. Die Wassertiefe vor der Mole ist auf —9,5 m gebracht, um auch tief gehenden Petroleumdampfern ein sicheres Anlegen zu gestatten. Die beiden Petroleum-Gesellschaften, die bisher Behälter in Tsingtau besaßen, haben Rohrleitungen von hier bis zur Mole verlegt, so daß das Petroleum unmittelbar aus den Schiffen in die Behälter gepumpt werden kann.

Was die gemeinnützigen Anlagen der Kolonie anbetrifft, so wurden das Straßennetz, die Regenwasserableitung, die Trinkwasserleitung und die Schmutzwasser- und Schwemmkanalisation erheblich erweitert. Von Anfang August ab konnte bereits die Pumpenanlage des neu gebauten Wasserwerkes zum Fördern des Wassers herangezogen werden.

INDUSTRIE UND BERGBAU.

Die Eisenindustrie Rußlands zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Eisenerze werden in Rußland im Norden und Süden des Reiches, im Moskauer Gebiet, im Ural, Kaukasus, in Finnland, Polen und in Sibirien abgebaut. Die reichsten Eisenerzvorkommen treten bei Kriwoi Rog im Bezirk Jekaterinoslaw auf. Der Gehalt der Erze an metallischem Eisen beträgt dort bis 70 vH. Überhaupt ist der Süden Rußlands Hauptlieferer von Eisenerzen; sein Anteil an der Gesamtförderung betrug im Durchschnitt der letzten Jahre 65 vH. Hinsichtlich der geförderten Erzmengen steht an zweiter Stelle der Ural, dann folgen Polen, das Moskauer Gebiet,

Finnland, Nordrußland, Sibirien und Kaukasien. Sibirien besitzt im Altai (Gouvernement Tomsk), im Bezirk Irkutsk, in Transbaikalien und im Ussuri-Gebiet Eisenerzvorkommen. Bereits gegen Ende des zwölften Jahrhunderts wurden in einem Werke des Bezirkes Tomsk Brauneisenerze verhüttet. Im Altai sind zahlreiche Eisenerzvorkommen bekannt, wegen der Abgeschlossenheit des Gebietes aber nur in mangelhafter Weise für die Jurjewer Hütte abgebaut worden. Reiche Eisenerzlager wurden kürzlich unweit der Eisenbahnstation Grodekowo entdeckt. Dort soll jetzt ein Hüttenwerk errichtet und die Ausfuhr der Eisenerze über den Hafen

von Wladiwostok nach Japan vorber-
reitet werden.

| 1902 | 1903 | 1904 |
|-------------|-------------|-------------|
| 3 984 335 t | 4 212 793 t | 5 156 916 t |

Die gesamte Eisenerzförderung
Rußlands betrug:

| 1906 | 1907 | 1908 erste Hälfte |
|-------------|-------------|----------------------|
| 5 176 154 t | 5 524 885 t | 1 964 186 t |

Ausgeführt werden Eisenerze nur
aus Kriwoi Rog. Ins Ausland ge-
langen 200 000 bis 250 000 t jährlich.
Nachfrage nach diesen Erzen findet
sogar in Polen und Schlesien statt.

Die reichen Erzlager zu Kriwoi Rog
haben im Süden Rußlands eine hoch-
entwickelte Eisenindustrie geschaffen.
Die Werke der Noworossier Gesell-
schaft für Eisenindustrie und Kohlen-
bergbau bei Jusowka¹⁾ im Donez-
becken, die Südrussischen Alexan-

drowskischen Werke der Brjänsker
Gesellschaft bei Jekaterinoslaw, die
der Südrussischen Dnjeprowskischen
Metallurgischen Gesellschaft bei Ka-
mensk und andere werden zu den
großartigsten Unternehmungen der
Eisenindustrie Rußlands gezählt.

Die folgende Zusammenstellung gibt
einen Überblick über die zu Beginn
dieses Jahrhunderts in Rußland er-
zeugten Eisenmengen.

Roheisen :

| 1902 | 1903 | 1904 | 1906 | 1907 | 1908 erste Hälfte |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| 2 579 470 t | 2 610 150 t | 2 955 485 t | 2 686 828 t | 2 819 953 t | 1 453 043 t |

Schmiedeseisen und Stahl:

| 1902 | 1903 | 1904 | 1906 | 1907 | 1908 erste Hälfte |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| 1 838 680 t | 2 182 456 t | 2 668 859 t | 2 261 295 t | 2 403 738 t | 1 237 600 t |
| zus | 4 418 150 t | 4 792 600 t | 5 624 344 t | 4 948 123 t | 5 223 691 t |
| | | | | | 2 690 643 t |

Die größte Eisenmenge wurde im
Jahre 1904 erzielt. In den Jahren 1905
und 1906 trat in allen Zweigen der
Eisenindustrie Rußlands ein Rück-
schritt zutage. Günstiger gestalteten
sich die Ergebnisse im Jahre 1907
und in der ersten Hälfte des Jahres
1908, hauptsächlich bewirkt durch die
Wiederkehr von geordneten Zustän-
den im Reich und die vermehrte
Eisenausfuhr. Die größte Eisenmenge
wird in Südrußland erzeugt, dann fol-
gen der Ural, Polen, Nordwestruß-
land, das Moskauer Industriegebiet,
Nordrußland, Finnland und Sibirien.
Der Anteil Sibiriens an der Eisen-
industrie des Reichs beträgt kaum
0,2 vH. Gegen Ende des verfloßenen
Jahrhunderts wurden dort Eisenerze
in sechs Werken verhüttet, von denen
drei Werke zu Beginn des 20. Jahr-
hunderts ihre Tätigkeit zeitweilig ein-
stellten. Sibirien ist daher vollstän-

dig auf die Einfuhr von Eisen ange-
wiesen.

Seit einigen Jahren werden Roh-
eisen in Barren, Schmiedeseisen und
Stahl aus dem europäischen Rußland
ins Ausland ausgeführt. Die Ausfuhr
betrug insgesamt (Roheisen Schmied-
eisen und Stahl):

| 1904 | 1905 | 1906 | 1907 |
|-----------|--------|----------|-----------|
| rd. 917 t | 9550 t | 40 900 t | 237 060 t |

Die größte Roheisenmenge wird
nach Italien ausgeführt, dann folgen
Deutschland, Österreich-Ungarn, Bel-
gien, Südamerika, Holland und die
Türkei. Italien ist auch der größte
Abnehmer von Erzeugnissen der
russischen Stahlindustrie, die im Jahre
1907 auch nach Südamerika, China,
Mexiko und Afrika ausgeführt wurden.
Zur Hebung der Eisenausfuhr und zur
Beseitigung des gegenseitigen Wett-
bewerbes wird jetzt ein Zusammen-
schluß der Hüttenbesitzer Rußlands
angestrebt (Russischer Trust).

Die Einfuhr bewegt sich in ab-
steigender Linie und umfaßte

| Roheisen in Stücken: | |
|----------------------|----------|
| 1902 | 1903 |
| 18 800 t | 13 990 t |

¹⁾ Die Werke von Jusowka liegen
in unmittelbarer Nähe der Station Ju-
sowo der Linie Marinpol - Swerewo
der Jekaterinenbahnen.

| | |
|--------------------------|----------|
| Eisen verschiedener Art: | |
| 1902 | 1903 |
| 66 950 t | 55 370 t |
| Stahl und Stahlschienen: | |
| 1902 | 1903 |
| 13 040 t | 14 200 t |

zus. 98 790 t 83 560 t

Die Eisenindustrie Rußlands ist jetzt imstande, den einheimischen Bedarf zu decken. Die Leistungsfähigkeit der russischen Hüttenwerke wird durch die in den letzten Jahren ausgeführten Bauwerke auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, besonders durch die über die großen Ströme des asiatischen und europäischen Rußlands errichteten eisernen Brücken gekennzeichnet.

Zahlreiche Erzeugnisse der ausländischen Eisenindustrie, an erster Stelle Englands und Deutschlands, finden wegen ihrer Güte und Preiswürdigkeit zwar noch im europäischen Rußland regen Absatz; für diesen Absatz kommt jetzt aber mehr und mehr das asiatische Rußland, also Sibirien in Betracht, wo ungeachtet der bestehenden Zollsätze die Erzeugnisse der Eisenindustrie Deutschlands mit den russischen erfolgreich in Wettbewerb treten. Ganz besonders gilt das für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte.

Dipl. - Ing. F. Thieß, Berlin - Wilmersdorf.

Der Ingenieur im Dienste der Ausfuhrindustrie.

Die deutsche Ausfuhrindustrie muß den ausländischen Absatzgebieten eine weit eingehendere Bearbeitung widmen als bisher.

Wer, wie ich, im Auslande bei rd. 1000 Betriebsrevisionen in 250 verschiedenen Fabriken Gelegenheit gehabt hat, Erzeugnisse verschiedener Industriestaaten zu beobachten, muß es als auffallend bezeichnen, wie verhältnismäßig wenig im allgemeinen getan wird, um die Überzeugung von der Güte der deutschen Waren im Auslande zu erhalten, zu kräftigen und weiter zu verbreiten. Nach meinen Erfahrungen fehlt es an einer geeigneten, dauernden, lebendigen Fühlung zwischen den Ausfuhr treibenden Maschinenfabriken und den ausländischen Käufern. Hieran werden auch Ausfuhrverbände, Reichs-Außenhandelsstelle usw., denen in mancher Hinsicht ein

großer Wert zuzusprechen ist, nichts ändern können; es muß eben stets Sache des einzelnen Fabrikanten und Händlers bleiben, sich durch geschicktes Verfahren einen Vorsprung vor seinen Mitbewerbern zu schaffen.

Es sei daher hier kurz darauf hingewiesen, daß als ein äußerst erfolgreiches Mittel zur Erzielung einer dauernden lebendigen Fühlung zwischen den einzelnen Interessenten sich die regelmäßigen Prüfungen der gelieferten Maschinen und Anlagen auf ihre gute Leistungsfähigkeit und gute Wirksamkeit, ausgeführt durch einen entsprechend geschulten, sprachenkundigen Ingenieur, bewährt haben. Dieser Ingenieur darf unter keinen Umständen an dem Verkauf pekuniär beteiligt werden. Jeder Käufer wird dem Lieferer den Vorzug geben, von dem er weiß, daß er sich nicht nur augenblicklich um die Erlangung eines Auftrages bemüht, sondern sich auch später regelmäßig für den ordnungsgemäßen Zustand der gelieferten Gegenstände interessiert, ohne hierzu vertraglich verpflichtet zu sein, sondern nur, um den Abnehmer dauernd zufrieden zu stellen und ihn dadurch als treuen Kunden an sich zu fesseln. Aber dies ist nur ein Vorteil; weitere Vorteile sind, daß der Ingenieur bei seinen regelmäßigen Prüfungsreisen schon lange im voraus (meistens früher als die örtlichen Vertreter) über geplante Neuanschaffungen unterrichtet ist, daß er den Kunden technische Auskünfte, um welche er erfahrungsgemäß beständig gebeten wird, erteilen kann, daß er die örtlichen Verhältnisse studieren, ferner die Inbetriebsetzung gelieferter Maschinen und Anlagen überwachen kann u. a. m. Von nicht geringer Bedeutung ist es, daß viele Mißverständnisse durch die Arbeit des Ingenieurs beseitigt oder verhindert werden. Ich hatte vor Jahren in Diensten einer amerikanischen Weltfirma Gelegenheit, zu sehen, wie durch die regelmäßigen Prüfungsbesuche oft die unzufriedensten Abnehmer in treue Kunden verwandelt wurden.

Die Vertreter erhalten auf diese Weise die kräftigste Unterstützung, und alle Interessenten bleiben durch die regelmäßigen Rundreisen des In-

genieurs in engster Verbindung miteinander. Die Ausfuhr treibende Fabrik lernt durch die regelmäßigen persönlichen Berichte des Ingenieurs das Arbeitsgebiet, die Kundenkreise und die Kunden selbst im Auslande kennen.

Es würde zu weit führen, diesen Gegenstand hier eingehender zu besprechen. Ich hoffe, darüber demnächst eine ausführliche Abhandlung an geeigneter Stelle ver-

öffentlichen zu können, in der auch gezeigt werden soll, wie die bisher mit derartigen Revisions-Rundreisen verbundenen bedeutenden Unkosten so stark vermindert werden können, daß jede deutsche Maschinenfabrik und jeder Händler in der Lage ist, sich dieses wirksamen Mittels zur dauernden Eroberung fremder Märkte zu bedienen.

Ingenieur Paul B. Hirsch,
Riga.

GELD-, BANK- UND BÖRSENWESEN.

Die deutschen Großbanken 1908.

Die Ergebnisse der großen deutschen Banken, zu denen in erster Linie die neun Berliner Großbanken und einige hervorragend kapitalkräftige Banken der Provinz gehören, liegen nunmehr in ihrer Gesamtheit vor. Bei der Größe der Kapitalmacht, welche durch diese Institute dargestellt wird — es handelt sich um ein Aktienkapital von fast $1\frac{1}{2}$ Milliarden M, zu dem dann noch Reserven in Höhe von über 400 Millionen M treten — dürfte es nicht uninteressant sein, die wichtigsten Abschlußzahlen zu erfahren. Vorweg sei bemerkt, daß die großen Banken für 1908 dieselben Dividenden wie im Vorjahre ausschütteten: nur die Dresdner Bank verteilte $\frac{1}{2}$ vH Dividende mehr, nachdem sie im Vorjahr einen Abstrich gegenüber dem Jahr 1906 hatte eintreten lassen. Aus der Dividende allein wird man freilich die günstigen Ergebnisse, welche das vergangene Jahr allgemein aufweist, nicht ableiten können, da die Mehrzahl der großen Banken durch umfangreiche Reservestellungen bemüht ist, ihre Dividende für schlechtere Jahre auf der Höhe der guten Jahre zu erhalten, und somit diesmal einen ansehnlichen Teil ihres Gewinnes teils offenen, teils vorweg schon stillen Reserven zugeführt hatte.

Das Gewinnergebnis zeigt gegenüber dem sehr ungünstigen Jahre 1907 ein erfreuliches Bild. Beträchtliche Mehrgewinne erzielten die im Jahre 1907 stark zurückgebliebenen Banken, so die Dresdner Bank (18,6 gegen 17,4 Mill. M) und der Schaaffhausensche Bankverein (12,4 gegen 11,8 Mill. M), vor allem aber die Diskontogesellschaft, die mit 20,07 Mill. M netto über 1 Million M mehr ver-

dient hat, während die Deutsche Bank ihren gewaltigen Reingewinn, der diesmal 30,67 Mill. M beträgt, um 352 000 M vermehrt hat.

Die Quellen, aus denen die Gewinne im laufenden Jahre geflossen sind, zeigen ein wesentlich anderes Bild als im Vorjahre. Man hat daran zu erinnern, daß die flüssigere Lage des Geldmarktes, verbunden mit der industriellen Untätigkeit, das Zinsen- und Wechselkonto in seinen Ergebnissen schmälern mußte. Der durchschnittliche Reichsbank-Diskont betrug im Jahre 1908 nur 4,7 gegen 6,02 vH i. V., der Privatdiskont ist durchschnittlich von 5,12 vH auf 3,52 vH zurückgegangen. Diesen Rückgängen und andererseits, wie bemerkt, der industriellen Marktlage und der Zurückhaltung in der Kreditnahme und -gewährung ist es zuzuschreiben, wenn die Mehrzahl der Banken eine Wechsel- und Zinsen-Mindereinnahme erlitt. So ist der Ertrag hieraus bei der Deutschen Bank von 26,39 auf 24,35 Mill. M, bei der Diskontogesellschaft von 12,5 auf 11,4 Mill. M, bei der Dresdner Bank von 17,8 auf 17,5 Mill. M, bei dem Schaaffhausenschen Bankverein sogar von 11,78 auf 10,12 Mill. M zurückgegangen.

Das Provisionskonto hielt sich im wesentlichen auf der vorjährigen Höhe. - Bei den meisten Banken ist ein geringer Mehrgewinn aus diesem Zweige der bankgeschäftlichen Tätigkeit zu verzeichnen.

Ein völlig anderes Bild als im Vorjahre zeigt dagegen das Effekten- und Konsortialgeschäft. Der Wertpapiermarkt hat sich namentlich für fest verzinsliche Werte recht günstig gestaltet. Während im Vorjahr infolge des Sinkens der Kurse erhebliche Mindergewinne oder gar Verluste

auf dem Effektenkonto zu verzeichnen waren, haben diesmal die Banken meist beträchtliche Mehrgewinne erzielt. So weist die Deutsche Bank im Konsortial- und Effekten-geschäft einen Gewinn von 8 Mill. M gegen 5,6 Mill. M im Vorjahre aus. Bei der Dresdner Bank hat sich der vorjährige Verlust von 330 000 M in einen Gewinn von $2\frac{1}{2}$ Mill. M gewandelt, beim Schaaffhausenschen Bankverein ein Verlust von 800 000 M in einen Gewinn von 1,73 Mill. M, während die Commerzbank statt eines Verlustes von 1,04 Mill. M dieses Jahr ein Gewinnergebnis von 516 000 M ausweist. Freilich sind in der Mehrzahl der Fälle die Gewinne auf diesen Konten noch lange nicht so hoch wie in dem günstigen Jahr 1906. Aber gerade hier hat man umfangreiche Reservestellungen von vornherein vorgenommen, so daß nur ein Teil der Gewinne in die Erscheinung tritt.

Dem erhöhten Gewinnergebnis stehen auch diesmal erhöhte Unkosten gegenüber. Freilich decken sich diese Unkosten nicht in allen Fällen mit den durch die hohe Zahl der Beamten erwachsenen Unkosten, da vielfach auch noch die Gewinnanteile der Vorstandsmitglieder und der Angestellten auf diesem Konto zusammen verbucht sind. Immerhin läßt sich so viel ersehen, daß mit Ausnahme der Handels-Gesellschaft wie schon im Vorjahre die sehr hohen Unkosten weiter gestiegen sind; so bei der Deutschen Bank von 17,68 auf 18,83 Mill. M (einschl. Steuern von 20,07 auf 21,36 Mill. M), bei der Dresdner Bank von 8,4 auf 8,9 (bezw. von 9,76 auf 10,45 Mill. M), bei der Diskonto-Gesellschaft von 7,2 auf 7,6 Mill. M (bezw. von 8,53 auf 8,94 Mill. M).

Die Bilanzen unserer Großbanken zeigen gegenüber dem Vorjahre eine erhebliche Entspannung. Die Verbindlichkeiten in laufender Rechnung und das Akzept- und Scheckkonto haben sich vermindert, während Reports und Lombard gewachsen sind. Die Depositengelder zeigen eine nicht unbeträchtliche Vermehrung, so bei der Deutschen Bank von 476 auf 489 Mill. M, bei der Commerz-Bank von 52 auf 78 Mill. M. Die Kreditoren der Deutschen Bank weisen nicht weniger als $779\frac{1}{2}$ Mill. M auf. Das Akzept-

und Scheckkonto steht mit 231,9 Mill. M zu Buch.

Die Verbindlichkeiten der neun Berliner Großbanken und der vier bedeutendsten rheinisch-westfälischen Provinzialbanken in laufender Rechnung betragen nach einer Aufstellung der Kölnischen Zeitung nicht weniger als 2,68 Milliarden M, wozu noch 1,17 Milliarden M Akzepte und Schecks treten. Die gesamten Verbindlichkeiten in Akzepten, Depositen- und Kontokorrent-Kreditoren werden auf nicht weniger als 5,32 Milliarden M beziffert, während dem an greifbaren Mitteln, wie Baar- und Bankguthaben, Wechseln, Reports und Lombard sowie Wertpapieren, 3,54 Milliarden M gegenüberstehen; das heißt, es werden die sämtlichen Verbindlichkeiten zu 66,5 vH im Durchschnitt durch die greifbaren Mittel gedeckt. Im Vorjahre hatte das Deckungsverhältnis 63 vH betragen. Die restlichen 33,5 (im Vorjahr 37) vH also müssen in den Debitoren usw. ihre Deckung suchen.

Die deutschen Großbanken haben mit Ausnahme der Berliner Handelsgesellschaft im abgelaufenen Jahr ihr Kapital nicht erhöht, somit die Entspannung ihres Standes und die Liquidität ihrer Bilanz durch scharfe Krediteinschränkungen herbeigeführt. Ob mit der weiteren Besserung des Geldstandes bei einer Anzahl von Banken Kapitalerhöhungen durchgeführt werden, läßt sich heute noch nicht mit Sicherheit sagen. Bei einigen Banken hat sich die Liquidität nicht so wesentlich gebessert, um eine Zuführung neuer Betriebsmittel weiter aufzuschieben. Soviel aber ist sicher, daß unsere Großbanken durch ihre geschickte, vorsichtige Leitung im wesentlichen die schwere industrielle Krise glücklich überwunden haben und bei aufsteigenden Geschäftsverhältnissen zu neuen Erfolgen schreiten dürfen. In dieser Hinsicht reden die Ergebnisse 1908 eine beredete Sprache.

Redakteur J. M e n d e l, Berlin.

Reichs-Aufsichtsamts für das Bankwesen. Im Januar 1873 betrug die Summe der bekannten, d. h. von den Banken veröffentlichten deutschen Depositen 160 Millionen M. Nach der Statistik, die Alfred Lansburgh auf Grund der von den Banken in der Zeit vom 1. Juli 1907 bis 30. Juni 1908

veröffentlichten Bilanzen erhoben hat, betrogen in Deutschland:

| bel Banken mit einem Kapital von | die Kreditoren | die Depositen in Millionen M |
|--------------------------------------|----------------|---------------------------------|
| 10 Millionen M und darüber | 3 999,6 | 1822,9 |
| 1 Million M und darüber | 531,5 | 634,8 |
| 100 000 M und darüber | 92,4 | 150,3 |
| unter 100 000 M | 13,3 | 80,9 |
| bei Notenbanken | 805,6 | 17,7 |
| bei Hypothekenbanken | 114,0 | 157,0 |
| bei Treuhandgesellschaften | 1,3 | 0,1 |
| zusammen | 5 557,7 | 2 863,7 |

Die deutschen Banken verfügen hiernach über 8,4 Milliarden M fremde Gelder.

Daß etwas zur Sicherheit der Depositengläubiger geschehen müsse, so führt Dr. Georg Obst in der „Zeitschrift für Handelswissenschaft und Handelspraxis“ aus,¹⁾ darüber sind sich heute diejenigen, die die Verhältnisse überblicken und der Frage unparteiisch gegenüberstehen, wohl einig. Nur über das Wie? gehen die Ansichten weit auseinander.

Die erste Schwierigkeit liegt schon in der Beantwortung der Frage: Was sind Depositenguthaben? Die Trennung zwischen Depositen- und Kontokorrentguthaben erfolgt seitens der Mehrheit der Banken ziemlich willkürlich. Die Summen, die Firmen und Private bei den Depositenkassen einzahlen, werden als Depositengelder gerechnet. Werden hingegen die Konten bei der Hauptbank geführt, so gelten die Kreditsalden oft als Kontokorrentguthaben. Für beide Arten von Guthaben aber muß möglichst hohe Sicherheit geschaffen werden. Zahlreiche Vorschläge sind in dieser Beziehung gemacht.

Ein alter oft erhobener Vorschlag lautet: Trennung der Banken in Depositen- und Emissions- und Spekulationsbanken nach englischem Muster. Die Banken, die emittieren, gründen und Spekulationsgeschäfte betreiben, sollen keine Depositengelder annehmen dürfen. Das Verdienst von Jaffé, Weber, Eberstadt u. a. ist es, nachgewiesen zu haben, daß eine derart

scharfe Trennung des englischen Bankwesens, wie sie in Deutschland oft vermutet wird, in Wirklichkeit gar nicht besteht. Wenn die heutigen joint-stock banks sich auch nicht unmittelbar am Gründungsgeschäfte beteiligen, so stellen sie doch einen nicht unerheblichen Teil ihrer Barmittel gegen entsprechende Sicherheiten durch Vermittlung der Jobber der Spekulation und damit dem Gründungs- und Emissionsgeschäfte zur Verfügung.

Solange ein sehr erheblicher Teil der Depositengelder der Industrie durch Einräumung größerer Diskont- oder Akzeptkredite zur Verfügung gestellt wird, muß in kritischen Zeiten immer eine gewisse Gefahr für die Depositengläubiger bestehen. Die Liquidität allein besagt nichts, sofern nicht die Natur der Wechsel- und der Vorschußgeschäfte bekannt ist und man nicht weiß, ob es sich um Waren- oder um Finanzwechsel, um Saisonkredite oder dauernde Vorschüsse handelt, wie groß die dem Einzelnen oder einer Gesellschaft gewählten Darlehen sind, usw. Das beste Beispiel hierfür ist wohl die Leipziger Bank, deren Liquidität kurz vor ihrem Zusammenbruche bekanntlich äußerst befriedigend gewesen war.

Wenn man dies berücksichtigt, kann man auch den Ausweisen, welche die großen Berliner Banken, die das Depositengeschäft pflegen, vom 1. März ab jeden zweiten Monat veröffentlichten, nicht ohne weiteres allzu großen Wert für die Depositengläubiger beimessen. Mitteilbar aber haben sie den großen Vorteil, daß die Bankdirektoren sich selbst jetzt öfter als früher über die Lage der Bank unterrichten, alte Verpflichtungen ab-

¹⁾ ausführlicher in dem soeben erschienenen Werke: Dr. Georg Obst, Banken und Bankpolitik, Ernst Poeschel, Leipzig, 1909.

stoßen, neue, wenn sie schon überladen sind, nicht eingehen und auch sonstige einschlägige Maßregeln treffen werden.

Daß Bankbilanzen „frisiert“ werden, weiß heute schon jeder Lehrling im Bankgeschäft. Vielerlei Mittel sind hierbei in Gebrauch; von der Verbuchung der in den ersten Tagen des neuen Jahres eingehenden Überweisungen und Sendungen „in alter Rechnung“ an bis zu dieser oder jener nicht mehr ganz einwandfreien Umbuchung, vor allem auf Konsortial-Konto. Auch bei den alle zwei Monate zu veröffentlichenden Rohbilanzen werden manche Ungenauigkeiten unterlaufen. Sie könnten aber verringert, vielleicht sogar gänzlich verhütet werden, wenn die Ausweise nach einem bestimmten, für alle Banken gleichlautenden, sehr ins einzelne gehenden Muster erfolgen würden.

Daß die gesetzlichen Vorschriften genau eingehalten werden, müßte ein zu errichtendes Reichs-Aufsichtsamt für Bankwesen überwachen. Man wird sich in Bankkreisen gegen eine solche Aufsichtsbehörde zunächst mit allen Mitteln wehren. „Das Bankwesen muß sich frei entfalten, es darf nicht in Fesseln gelegt werden — wir haben lange schwer genug unter dem elendesten aller Gesetze, dem Börsengesetz, gelitten“ — solche und ähnliche Einwände wird man wohl erheben. Aber haben die Depositenkunden nicht auch ein Anrecht darauf, zu erfahren, wie ihre Gelder angelegt werden? Die Mehrzahl unserer Banken braucht das Licht der breitesten Öffentlichkeit nicht zu scheuen. Wie der Staat die Gläubiger einer Notenbank durch strenge Vorschriften vor Verlusten behütet hat, sollte er es auch den Depositengläubigern gegenüber zu tun versuchen. Von vornherein wird das Aufsichtsamt aber erklären müssen, daß es zu diesem Zweck zwar alle Maßnahmen ergreifen werde, Bürgschaften aber selbstverständlich nicht übernehmen könne.

Ein solches Aufsichtsamt sollte aus reiflicher Erwägung in gemeinsamer Arbeit der Direktoren großer und kleiner Banken, der Bankiers, der gesetzgebenden Körperschaft und des Publikums hervorgehen. Daß aus solcher Zusammenarbeit gute Gesetze

entstehen können, hat das Scheckgesetz gezeigt.

Der Arbeitskreis des Reichs-Aufsichtsamtes für Bankwesen würde sich ziemlich umfangreich zu gestalten haben. Zunächst wird ein möglichst zweckmäßiges Muster für die Veröffentlichungen der Bank, also auch für die Bilanzen und den Jahresbericht, aufzustellen sein. Die Bekanntmachung muß in einer oder mehreren Zeitungen bis zu einer bestimmten Frist erfolgen und auch bis dahin dem Aufsichtsamt zugehen. Der Bericht an das Aufsichtsamt sollte u. a. auch die großen Debitoren, d. h. diejenigen Firmen oder Personen, die mehr als einen bestimmten Prozentsatz des Stammkapitals der Bank plus deren Reserven und Depositen schulden, mit Angabe der bestellten Sicherheit benennen.

Die Vorschrift, eine bestimmte Barreserve von 25 oder 15 vH der Depositengelder zu halten, wie sie das amerikanische Nationalbankgesetz für die bestehenden 7000 Nationalbanken enthält, hat sich nicht bewährt und ist auch in Deutschland, wo die Banken einen Rückhalt an der Reichsbank besitzen, in dieser Höhe wohl nicht erforderlich.

Die Anlage eines bestimmten Teiles der Depositen in Reichs- und Staatsanleihen — ein Vorschlag, der in letzter Zeit mehrfach bei uns gemacht worden ist — kann wohl zur zeitweiligen Hebung des Kurses dieser Anleihen beitragen, bietet aber in kritischen Zeiten für die Depositengläubiger keinen Schutz und widerspricht dem obersten Grundsatz einer vernünftigen Bankpolitik, daß kurzfristigen Verbindlichkeiten kurzfristige Forderungen gegenüber stehen müssen.

Das Aufsichtsamt darf sich aber nicht nur mit den regelmäßigen Ausweisen begnügen, sondern soll auch berechtigt sein, außer der Zeit bald von dieser, bald von jener Bank einen Spezialbericht zu fordern. Um ein Zututzen der Ausweise zu vermeiden, muß die Bank aufgefordert werden, die Rohbilanz für einen bereits der Vergangenheit angehörenden Tag — z. B. am 24. Februar für 16. Februar — einzusenden. Manches aussichtsreiche, aber die Liquidität der Bank gefährdende Geschäft würde infolge-

dessen unterbleiben oder aufgeschoben werden.

Die Prüfung der Banken durch die vom Kontrolleur der Umlaufmittel hierzu bestimmten Personen hat sich, wie neuerdings erst wieder durch eine Umfrage des Kontrolleurs bei den amerikanischen Banken ermittelt worden ist, in der Hauptsache bewährt.

In Deutschland werden die Prüfungen deswegen etwas schwieriger als in Amerika vorzunehmen sein, weil das Kapital und der Geschäftsumfang der deutschen Banken größer als der der amerikanischen Nationalbanken ist. In der Hauptsache wird sich die Prüfung auf die mittleren und kleinen Geschäfte zu erstrecken haben. Die überwiegende Mehrzahl der Banken wird die Aufsicht, der sie ja auch jetzt schon im kleinen Umtage durch das Stempelsteuergesetz unterworfen ist, nicht zu befürchten brauchen und den Prüfern — deren Beschaffung für die erste Zeit allerdings nicht leicht sein dürfte — für manche Anregung vielleicht dankbar sein. Im übrigen bedienen sich ja auch heute schon zahlreiche Aktiengesellschaften außerhalb des eigenen Betriebes stehender Prüfer und Prüfergesellschaften, die schon mehrfach Betrügereien der Angestellten aufgedeckt haben.

Vor allem wird es aber Aufgabe des Aufsichtsamtes sein, dem Treiben derjenigen Banken und Bankiers, die das Publikum durch „Börsenberichte“ und eigene Börsenzeitungen zu Spekulationen und besonders auch zu Prämiengeschäften reizen, ein Ende zu bereiten. Von solchen unsauberen, ihren Stand entehrenden Leuten befreit zu werden, kann den Bankdirektoren und Bankiers als ein gewisser Gegenwert dienen für die Mehrarbeit und die Belästigung, der sie durch das Aufsichtsamt unterworfen werden.

Ferner könnte das Aufsichtsamt dahin wirken, daß dem Bonifikationswesen der Hypothekenbanken ein

Ende gemacht wird. Es sollte vor in- und ausländischen Betrügern und Schwindelfirmen warnen und den noch immer sehr regen Fabrikanten von Keller- und Reitwechsellern ihr Handwerk legen. Das Lesen des Anzeigenteiles der Tagespresse und einiger Fachzeitschriften wird die Mitglieder des Aufsichtsamtes auf manches Verbesserungsfähige aufmerksam machen. Auch der Frage der weiteren Ausbildung der Bankbeamten und ihrer Invaliditäts- und Altersversicherung könnte die neue Behörde ihr Interesse schenken und damit das Werk, das der Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes und die Bankbeamtenvereine mit Erfolg begonnen haben, gemeinsam mit diesen Verbänden fortsetzen. Daß auch eine Anzahl befähigter Assessoren und Nationalökonomendemat auf ein halbes oder ganzes Jahr zur kaufmännischen Ausbildung überwiesen werden könnte, sei nebenbei bemerkt. Dies wären in ganz großen Zügen zunächst die Aufgaben des Reichs-Aufsichtsamtes für Bankwesen.

Die Beamten dieser Behörde müßten banktechnisch, volkswirtschaftlich und juristisch vorgebildet sein. Ihnen sollte ein Rat von 20 bis 30 Bankdirektoren, Bankiers, erfahrenen Kaufleuten und Industriellen zur Seite stehen, die, ähnlich wie der Zentralausschuß bei der Reichsbank die Deputierten, einen kleinen Ausschuß wählen, der dauernd das Aufsichtsamt berät.

Die Bürde, die der Bankwelt dadurch auferlegt wird, würde leichter zu tragen sein, als wenn ihr diese oder jene schwer zu erfüllenden anderen Vorschriften hinsichtlich der zu haltenden Barreserve und der Deckung der Depositengelder gemacht werden, die übrigens, wie erwähnt, keinerlei Bürgschaft bieten.

ORGANISATIONEN DER ARBEITGEBER UND -NEHMER, KARTELLWESEN.

Arbeitgeberverbände. Zwischen der Hauptstelle Deutscher Arbeitgeberverbände und dem Verein Deutscher Arbeitgeberverbände — beide in Ber-

lin — ist unter Aufhebung des Kartellvertrages vom 22. Dezember 1904 am 9. März folgender Kartellvertrag abgeschlossen worden.

§ 1. Die Vertragschließenden be-

trachten es als ihre oberste gemeinsame Aufgabe, den Zusammenschluß der Arbeitgeber zu Arbeitgeberverbänden zu fördern. Sie haben zu diesem Behufe ihre Mitgliederlisten ausgetauscht und werden auch künftighin von Veränderungen im Mitgliederbestande dem andern Teile sofort Nachricht geben. Sie werden ferner jeden direkten Verkehr der einen Zentrale (Hauptstelle oder Verein Deutscher Arbeitgeberverbände) mit den Mitgliedern der anderen unterlassen und auf ihre Mitglieder im Sinne der fruchtbaren Lösung gemeinsamer Aufgaben hinwirken.

§ 2. Die Vertragschließenden verpflichten sich gegenseitig, darauf hinzuwirken, daß streikende oder ausgesperrte Arbeiter während der Dauer der Bewegung in den Betrieben der angeschlossenen Mitglieder keine Beschäftigung finden. Eine Nachprüfung über die Berechtigung des Ausstandes oder der Aussperrung findet nicht statt, wenn erklärt wird, daß eine solche Prüfung ordnungsgemäß vorgenommen ist.

§ 3. Als wichtige Aufgabe betrachten die Vertragschließenden weiter die gemeinsame Förderung der Arbeitsnachweise der Arbeitgeber, und zwar sowohl in den Fachverbänden als auch in den gemischten Verbänden. Die jährlichen Arbeitsnachweiskonferenzen sollen in Zukunft gemeinsam abgehalten werden.

§ 4. Die Vertragschließenden suchen des ferneren gemeinsam zu fördern: den Schutz der Arbeitswilligen sowie die Durchführung der Streikklausel.

Die Frage, ob und inwieweit ein Zusammenarbeiten der beiderseitigen

Streikversicherungsanstalten erreichbar ist, bleibt den hierfür bestehenden besonderen Organen der Vertragsschließenden zur Entschließung überlassen.

§ 5. Sofern im einzelnen Falle den von Streik, Boykott oder Aussperrung betroffenen Arbeitgebern über den Rahmen des § 2 hinaus Hilfe geleistet werden soll, bleibt die Entscheidung hierüber den beiderseitigen Organen von Fall zu Fall vorbehalten.

§ 6. Zur dauernden Aufrechterhaltung der Fühlung zwischen den beiden Zentralen wird ein ständiger Kartellausschuß eingesetzt, in welchen von jeder Seite 5 Mitglieder entsandt werden. Der Kartellausschuß ist lediglich eine beratende Stelle und tritt nach Bedarf zusammen. In folgenden Fragen soll der Kartellausschuß um Begutachtung ersucht werden:

1. wenn Hilfe über den Rahmen der im § 2 ausgesprochenen Verpflichtung hinaus in Anspruch genommen wird (§ 5);
2. wenn Meinungsverschiedenheiten auf Grund dieses Vertrages zwischen den vertragschließenden Teilen auszugleichen sind;
3. wenn gemeinsame Maßnahmen zur Wahrung der allgemeinen Arbeitgeber-Interessen ergriffen werden sollen.

Die Leitung der Verhandlungen und demgemäß auch die Einberufung des Kartellausschusses liegt abwechselnd in den Händen der vertragschließenden Teile.

§ 7. Das Kartell erhebt keine Beiträge, jede Zentrale übernimmt die auf sie fallenden Ausgaben.

SOZIALES.

Die Arbeitslosenversicherung der Stadt Straßburg 1908. Der Gemeinderat der Stadt Straßburg hatte durch Beschluß vom Dezember 1906 die Summe von 5000 M für die Einrichtung einer Arbeitslosenversicherung nach Genter Muster zur Verfügung gestellt. Auf Grund des Berichtes über das erste Versuchsjahr hat sodann der Gemeinderat in den Haushalt für das Rechnungsjahr 1908 die gleiche Summe für diesen Zweck eingesetzt, und zwar erfolgte diese Bewilligung auf Vorschlag der Stadtverwaltung ohne jeden Widerspruch aus

der Mitte des Gemeinderates. Dem von dem Beigeordneten Regierungsrat Dominikus erstatteten Berichte über das mit dem 31. Dez. 1908 abgelaufene zweite Jahr der Arbeitslosenversicherung sind die nachstehenden Angaben entnommen. Zu den im Jahre 1907 bereits an der städtischen Arbeitslosenversicherung teilnehmenden 20 Verbänden von Arbeitern und Angestellten traten im Jahre 1908 neun weitere hinzu, sodaß jetzt sämtliche Verbände von Arbeitern und Angestellten, die überhaupt Arbeitslosenunterstützung gewähren und in Straß-

burg dauernd Mitglieder haben, sich der städtischen Arbeitslosenunterstützung angeschlossen haben: ein deutlicher Beweis für das volle Vertrauen, das die städtische Einrichtung bei den Verbänden genießt. Die größte Inanspruchnahme zeigt der Januar, die geringste der Juni. Auf die 6 Wintermonate entfallen 82 vH der Unterstützten. Am meisten haben die Metallarbeiter die Versicherung in Anspruch genommen, es folgen die Zimmerer, Holzarbeiter, Buchdrucker. Insgesamt wurde von der Stadt für 4989 Tage Unterstützung geleistet, gegen 2618 Tage im Vorjahre. Den 4989 städtischen Unterstützungstagen stehen nicht weniger als 10 608 Unterstützungstage der Verbände gegenüber. Die Gesamtsumme der städtischen Unterstützung war im Jahre 1908 3507 M gegen 1889 M in 1907. Die erhebliche Zunahme entfällt fast ganz auf die drei großen Gewerkschaften der Metallarbeiter, Holzarbeiter und Zimmerer. Die Unterstützungsgelder der Verbände sind gleichfalls von 7726 M 1907 auf 14 327 M gestiegen. Sie betragen also mehr als das Vierfache der städtischen Beiträge. Das erklärt sich im wesentlichen aus der Bestimmung, daß städtische Unterstützungen nur an Arbeiter, die mindestens ein Jahr in Straßburg ihren Wohnsitz haben, gezahlt werden dürfen, während die Verbände die Karenzzeit des einjährigen Wohnens in der Stadt nicht haben. Was die sachlichen Ergebnisse der Straßburger Versicherungsordnung angeht, so hat in allen wesentlichen Punkten die Praxis auch dieses Jahres die Erfahrungen des ersten bestätigt. Vor allem hat die Verwaltung an dem Grundsatz festgehalten, daß sie verpflichtet ist, selbst die Aufsicht über den Grund und die Dauer der Arbeitslosigkeit zu führen und sich in diesem Punkte nicht bloß auf das Urteil der Verbände zu verlassen, und diese Auffassung wurde auch ausnahmslos von allen beteiligten Verbänden als nötig und richtig erkannt. Auch in diesem Jahre muß ausdrücklich hervorgehoben werden, daß die betreffenden Gewerkschaftsbeamten

die Beamten des Arbeitsamtes in der nötigen Überwachung stets bereitwillig unterstützt haben. Die Aufsicht wurde wie im Vorjahre in der Weise gehandhabt, daß regelmäßig eine zweimalige tägliche Meldung auf dem Arbeitsamte verlangt wurde. Die Arbeitslosen wie die Gewerkschaften erkannten diese Maßregel als notwendig an. Insgesamt darf man auch nach den Erfahrungen des zweiten Jahres mit gutem Gewissen behaupten, daß sich die Bestimmungen der Versicherungsordnung für die Straßburger Verhältnisse und bei dem gegenseitigen Bestreben loyaler Anwendung als wohl durchführbar erwiesen und keinerlei ernsthaftere Schwierigkeiten ergeben haben. Sehr erfreulich ist ein Beschluß des städtischen Ausschusses des Gemeinderates, wonach die Ersparnisse des ersten und der kommenden Jahre zu einem Fonds bestimmt wurden, der in Jahren der Krise zur Ergänzung des gewöhnlichen Kredites für die Versicherung dienen soll. Damit ist zugleich mittelbar die Genehmigung zur ständigen Beibehaltung dieser Versicherungseinrichtungen ausgesprochen. Von auswärtigen Gemeinden ist Erlangen dem Straßburger Beispiele gefolgt; auch die beiden selbständigen Vorortgemeinden von Straßburg: Schlittigheim und Bischheim, haben sich angeschlossen, und im benachbarten Mühlhausen i. E. ist die Einrichtung einer entsprechenden Versicherung beschlossen.

Entscheidend für das Gelingen des Versuches, eine städtische Arbeitslosenversicherung zu beschaffen, ist — und damit schließt der Berichtstätter seine eindrucksvollen Ausführungen — die Tüchtigkeit des jeweiligen städtischen Arbeitsamtes. In dieser Beziehung war es für die Straßburger Verwaltung eine ganz besondere Genugtuung, von dem Begründer des Genter Systems, Herrn Varlez, gelegentlich eines Besuches zu hören, daß er die Einfügung eines paritätischen kommunalen Arbeitsamtes in sein System als notwendig erkannt habe.

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; Mly. = Monthly; MSchr. = Monatschrift; NY. = New-York; p. = pagina, Seite; Rev. = Revue; Stat. = statistisch; Ver. = Verein; Vhd. = Verhandlungen; VJ. = Vierteljahr; W. = Woche; Wly. = Weekly; Z. = Zeitschrift; Zbl. = Zentralblatt; Ztg. = Zeitung.

Industrie und Bergbau.

Forces productives, Les, de la France. Conférences organisées à la société des anciens élèves de l'école libre des sciences politiques. Par P. Baudin, P. Leroy-Beaulieu, Mille- rand, Roume, J. Thierry etc. 8°. 252 p. Paris, F. Alcan, 09.

Frost, J.: Flachsbau u. Flachsindustrie in Holland, Belgien u. Frankreich. Mit 20 Taf. u. 25 Textabb. V, 142 p. Lex. - 8°. (Berichte üb. Landwirtschaft. 9.) Berlin, P. Parey, 09.

M 3,80.

Kindermann, Carl: Deutschlands wirtschaftliche Weltstellung. VII, 100 p. gr. 8°. Stuttgart, E. Ulmer, 09.

M 2,—.

Kuczynski, R.: Die Entwicklung der gewerblichen Löhne seit der Begründung des Deutschen Reiches. III, 112 p. Berlin, Georg Reimer, 09.

M 2,—.

Schiffswerft, Eine große, in Ungarn. Pester Lloyd. 10. Feb. 09. 1 Sp.

Wassermann, Ludw.: Die deutsche Spiritusindustrie. Eine wirtschaftl. Monographie unter besond. Berücksichtigung d. Einflusses d. Technik. gr. 8°. IX, 218 p. Leipzig, Duncker & Humblot, 09.

M 5,50.

Weltschiffbau, Der, im Jahre 1908. Schiff. XXX. Jg. 12. Feb. 09. p. 49—50.

Organisationen der Arbeitgeber und -nehmer

(Auch: Kartelle, Trusts, Syndikate).

Altman, E.: Über die Entwicklung und Bedeutung der Kartelle in der deutschen Eisenindustrie. Diss. Darmstadt 09.

Kartellvertrag, Ein neuer zwischen Hauptstelle und Verein Deutscher Arbeitgeberverbände. Arbtgbr.-Ztg. 14. 3. 09.

Sassenbach, Johann: Die Literatur über Unternehmerverbände. Corr.-Bl. Gewerkschaften Dlds. Beilage. 09. 4. p. 6—7.

Handel und Verkehr.

Bernstein, Ed.: Die Bekämpfung der Krisen und der Krisenwirkungen. Dokum. des Fortschr. 09. 2. p. 99—108.

Impressions, American. Business and business men in the United States. The banker, the pioneer and the speculator. Economist. 09. 2. I. p. 5—7. 9. II. p. 54—56.

Jahrbücher, Berliner, für Handel und Industrie. Bericht der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. Jg. 1908. Bd. 1 8°. XV, 719 p. Berlin, G. Reimer, 09.

Wie entstand die letzte Wirtschafts-krise in den Vereinigten Staaten? Grenzboten. 09. 6. p. 275—80.