TECHNIK UND WIRTSCHAFT

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

2. JAHRG. NOVEMBER 1909 11. HEFT

STAAT UND STADT ALS BETRIEBSUNTERNEHMER.

Von EMIL SCHIFF, Berlin-Grunewald.

(Fortsetzung von S. 446.)

Es ist selbstverständlich, daß Lord Avebury an der hochwichtigen Frage des Eisenbahnwesens nicht vorbeigeht; wie nicht anders zu erwarten ist, beantwortet er auch sie zugunsten des Privatbetriebes.[1]) Er rühmt besonders das englische und amerikanische Eisenbahnwesen im Gegensatze zum deutschen; dabei sind in der deutschen Ausgabe des Buches bereits eine Reihe von Angaben über deutsche Eisenbahnen als „nicht mehr zutreffend" weggelassen.

Dem steht gegenüber, daß sich die Fachleute aller Kulturländer mehr und mehr für den staatlichen Eisenbahnbetrieb erklären und die auf die Verstaatlichung von Eisenbahnen gerichtete Bewegung in der ganzen Welt Fortschritte macht. Die volkswirtschaftlichen und politischen Nachteile privater Eisenbahnwirtschaft treten am größten Eisenbahnwesen der Welt, dem der Vereinigten Staaten von Nordamerika, geradezu abschreckend hervor, und auch in England fordern zahlreiche und gewichtige Stimmen die Verstaatlichung. Ausschlaggebend sind für diese Bewegung die durch Ausschaltung der Einzelinteressen erreichbare Förderung des allgemeinen Nutzens und die mögliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit. Diese Möglichkeit beruht in den Ersparnissen an Anlagemitteln und Betriebskosten, die durch Ausschluß des Wettbewerbes,

[1]) Bezüglich Eisenbahnwesens benutztes Schrifttum: Aufsätze von Ritter Dr. v. Wittek, Dr. A. v. d. Leyen, Kupka (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, letzte Jahrgänge), Dr. Kreuzkam: „Die Eisenbahnen der Erde" (Die Welt des Kaufmanns, 1909, S. 359), Statistiken des Archivs für Eisenbahnwesen, van der Borght: „Eisenbahnen" (Artikel im Wörterbuch der Volkswirtschaft, Jena, 1906). — Dem Reichseisenbahnamt bin ich für Auskünfte und Material, dem Statistischen Amt für die Zulassung zur Bibliothek und der Firma Brasch & Rothenstein für Auskünfte zu Dank verbunden. Das Reichspostamt lehnte jede Auskunft ab.

Zusammenfassung und einheitliche Gestaltung des Betriebes erreicht werden können; Doppelbauten werden vermieden, das rollende Gut kann überall ungehindert durchlaufen und somit aufs beste ausgenutzt werden. Das allgemeine Interesse kommt in erster Reihe mit Bezug auf die Kriegführung und den Postdienst in Betracht; bei der üblichen Tarifpolitik erschließt außerdem die Verstaatlichung der Eisenbahnen den Staaten, also der Allgemeinheit, gewaltige Einnahmequellen. Der staatliche Betrieb erhöht ferner, indem er entgegenstehende Einzelinteressen ausschaltet und das Höchstmaß öffentlicher Aufsicht einschließt, die Betriebssicherheit, er stellt die Erfüllung der allgemeinen Beförderungspflicht und eine gerechte Behandlung aller am Verkehr Beteiligten sicher und ermöglicht die Berücksichtigung besonderer volkswirtschaftlicher Erfordernisse. So werden ärmere Gebiete, wo Bahnen keinen genügenden Ertrag bringen, am ehesten vom Staate, der innerhalb seines Gesamtnetzes einen Ausgleich findet, berücksichtigt werden können. Auch das beim Bahnbau unerläßliche Recht der Enteignung von Grundbesitz ist am besten beim Staat aufgehoben. Die Zusammenfassung der Bahnen in Staatsbesitz erleichtert auch zwischenstaatliche Abmachungen. Schließlich wird der Staat das zum Bau der Eisenbahnen nötige Kapital im allgemeinen leichter und billiger aufbringen können als das Privatunternehmertum.

Dem gegenüber werden private Eisenbahnbetriebe unter günstigen Verhältnissen auch manche Vorteile aufweisen können. In erster Reihe wird der Wettbewerb auf die Schnelligkeit und Zugdichte günstig einwirken; auch manche Verbesserungen, namentlich auf Erhöhung der Bequemlichkeit für die Reisenden abzielende, werden leichter eingeführt werden. Für Privatbahnen sind aber nur privatwirtschaftliche Interessen maßgebend, und es ist ein freihändlerischer Irrtum, daß diese selbsttätig auch am besten für die Befriedigung der allgemeinen Interessen sorgen. Die Erwägung der Gesichtspunkte, die einen guten und wirtschaftlichen Eisenbahndienst kennzeichnen, zeigt vielmehr, wie leicht hier ein Widerstreit des Unternehmerzweckes mit dem öffentlichen Nutzen möglich ist; daraus ergeben sich aber so zahlreiche und große Schädlichkeiten, daß die etwaigen Vorteile des Privatbetriebes von ihnen weit übertroffen werden. Lord Avebury kennt freilich nur die Vorteile des Privatbetriebes und die Nachteile staatlicher Eisenbahnwirtschaft; die Einseitigkeit dieses Standpunktes liegt auf der Hand, denn es gibt keine menschliche Einrichtung, die nur Vorteile bietet, es gibt aber auch keine von vernünftigen Menschen geschaffene Einrichtung, die nur Nachteile aufweist. Es kommt also darauf an, ob die Vorteile oder die Nachteile überwiegen. Der Laie, der das Eisenbahnwesen nur vom Standpunkte des Fahrgastes beurteilt, mag durch die bezeichneten Vorzüge bestochen werden. Freilich sind es keineswegs alle, sondern nur einige Privatbahnen, denen diese Vorteile eigen sind; es bleibt daher im Einzelfalle zu untersuchen, ob die Vorteile eine grundsätzliche Folge des Privatbahnwesens sind. So entspringt die größere Schnelligkeit englischer Eisenbahnen sicherlich zum Teil der Natur des englischen Volkes und dem Umstande, daß England in viel höherem Maße als Deutschland Industrieland ist. Der Staat, der die englische Kriegsflotte geschaffen hat, wäre zweifellos auch im Stande gewesen, gute und schnelle Eisenbahnen zu schaffen. Wenn aber selbst die bezeichneten Vorteile als grundsätzliche Folgen der Privatwirtschaft anzusehen und allgemein bei Privatbahnen vorhanden wären, könnten sie die

Nachteile der Privatwirtschaft nicht aufwiegen. Diese Nachteile sind unwirtschaftlicher Kapitalaufwand, geldliche Inanspruchnahme des Staates, wo die Privatwirtschaft versagt, unstete und verworrene Tarifverhältnisse, wilde Spekulation mit Konzessionen und Anteilen von Eisenbahnen, Vernachlässigung allgemeiner volkswirtschaftlicher Erfordernisse, Begünstigung einzelner Verkehrsinteressenten und Ausbeutung der großen Masse, Betriebsunsicherheit und Unterdrückung anderer Verkehrsgelegenheiten. Zudem werden die Vorteile des Wettbewerbes zumeist durch Zusammenschlüsse gegenstandslos gemacht, Alle diese Nachteile sind tatsächlich. Der Bau und der Betrieb mehrerer Wettbewerbslinien für im wesentlichen gleiche Strecken und die Zersplitterung der Verwaltung sind naturgemäß unwirtschaftlicher als der planmäßige Ausbau und die geschlossene Verwaltung eines einheitlichen Netzes. Die Inanspruchnahme des Staates durch Geldbeihilfen für den Bau und Betrieb ertragsarmer Linien oder — bei Ertragsausfällen— für die Verzinsung von Anleihen, oder die Notwendigkeit staatlichen Eingreifens zur Aufrechterhaltung notleidender Betriebe ist in der Geschichte des Eisenbahnwesens keine Seltenheit, der Ausgleich aber, den ein Staat, der selbst betreibt, im Ertrag anderer Linien findet, fehlt dem Staate, der die Eisenbahnen der Privatwirtschaft überläßt. Die Klagen über ungerechte, verworrene und schwankende Tarifverhältnisse sind in Amerika und selbst in England allgemein. Man verlangt noch mehr nach stetigen als nach billigen Tarifen (von der Leyen), so daß eine gewisse Starrheit, wie sie Lord Avebury Deutschland — übrigens in grundsätzlicher Hinsicht mit Unrecht — vorwirft, das kleinere Übel wäre. Das wirtschaftlich übelste Kapitel der Geschichte privaten Eisenbahnwesens ist aber die mit ihm verbundene Spekulation. In England ist eine so schlimme Spekulation mit Eisenbahnkonzessionen betrieben worden, daß der Staat eingreifen mußte (Kupka, Wien); daß die Anteile von Privatbahnen fast aller Länder, neuerdings namentlich Nordamerikas, zum wildesten Börsenspiel gedient haben und noch dienen, ist allgemein bekannt. Sicherlich sind im Laufe der Zeit viele Milliarden in Eisenbahnanteilen, zumeist von kleinen Kapitalisten zugunsten großer Spekulanten, verloren worden; staatliche Anleihen zu Eisenbahnzwecken gehören hingegen zu den sichersten Anlagewerten. Die Möglichkeit des Erwerbes von Eisenbahnanteilen hat aber dadurch, daß Großkapitalisten den maßgebenden Einfluß auf Bahngesellschaften erlangen konnten, noch weit größere Übel gezeitigt. Die Geschichte der amerikanischen Bahnen ist dadurch eine Geschichte der Ausbeutung und Korruption geworden. Durch vernichtende Konkurrenzkämpfe ebenso wie durch Unterdrückung des Wettbewerbes und Zusammenschluß und vor allem durch den Mißbrauch der Macht über Eisenbahnen zur Lahmlegung industriellerWettbewerber sind der amerikanischen Wirtschaft schwere Wunden geschlagen, ist sogar der Weltmarkt heftig in Mitleidenschaft gezogen worden. Noch verhängnisvoller ist vielleicht der auf Gesetzgebung und Verwaltung von den „Eisenbahnkönigen" ausgeübte Druck und die von ihnen gezüchtete Bestechlichkeit des staatlichen und privaten Beamtentumes. Es genügt, Namen wie Vanderbilt, Fisk und Gould zu nennen; zuletzt „kontrollierte" Harriman allein nahezu ein Drittel des gewaltigen Bahnnetzes der Vereinigten Staaten, und seine Erkrankung genügte, um krampfhafte Zuckungen der amerikanischen Börsen auszulösen. Die Tarifkämpfe erstrecken sich nicht nur auf Bahnen, sondern auch auf andere Verkehrswege; bekannt

ist Vanderbilts Kampf gegen den Eriekanal. Auch in anderen Ländern, so besonders in England, ist das Kanalwesen durch die Privatbahnen empfindlich beeinträchtigt worden; Kanäle wurden aufgekauft und brach gelegt oder in Spekulationsland umgewandelt. Lord Avebury bezeichnet es freilich als einen Fehler der Staatswirtschaft — und insbesondere der preußischen —, daß Kanäle gebaut, also Mittel für weniger leistungsfähige Verkehrswege aufgewendet würden. Ein planmäßig ausgebautes Netz natürlicher und künstlicher Wasserstraßen kann aber eine wirksame Ergänzung der Eisenbahnen im Hinblick auf nicht verkehrseilige Massengüter bilden; freilich müssen Kanal- und Eisenbahnpolitik nach richtigen wirtschaftlichen Grundsätzen betrieben werden. Es ist auch unrichtig, wenn Lord Avebury bei Kanälen allgemein von der Notwendigkeit der Güterumladung spricht; ein planmäßig ausgebautes Netz ermöglicht in vielen Fällen die durchgehende Beförderung von der Erzeugungsstätte bis zur Verbrauchstelle. Man kann mit gleichem Rechte behaupten, daß der Mangel an Wasserstraßen Umladungen nötig macht; wenn der Großschiffahrtsweg Stettin-Berlin eröffnet sein wird und Seedampfer in Berlin löschen werden, wird die Umladung gewaltiger Gütermengen erspart werden.

Was die Vergleiche betrifft, die Lord Avebury zu Ungunsten der deutschen Eisenbahnen anstellt, so fußen sie weniger auf Zahlen und Tatsachen als auf Äußerungen und Ansichten. Die Persönlichkeiten aber, auf die er sich hierbei stützt, sind, zum Teil wenigstens, keine unparteiischen Sachkenner; so sind Veröffentlichungen des amerikanischen Professors Meyer bereits früher von der amerikanischen und deutschen Kritik als einseitig und wertlos abgetan worden (von der Leyen). Auch neueren Schriften zur englischen Eisenbahnpolitik, so dem von Lord Avebury vielfach benützten Buche von Acworth, macht von der Leyen den Vorwurf, daß sie die bahnbrechenden, auf vierzigjähriger Erfahrung beruhenden Untersuchungen Gustav Cohns vollständig übergehen. Allerdings kommt Cohn zu einem vernichtenden Urteil über die englische Eisenbahnpolitik.

Die nachstehenden Vergleiche mögen die wirklichen Verhältnisse beleuchten. Die höchste stündliche Fahrgeschwindigkeit beträgt heute

in Nordamerika	114,9 km
in England	108,8 „
in Frankreich	100,8 „
in Deutschland	90,4 „

Als vorübergehend höchste Fahrgeschwindigkeit sind in Deutschland 100 km zugelassen. Daß man hierbei nicht stehen bleiben will, beweist die Tatsache, daß Schnellzuglokomotiven für größere Geschwindigkeiten, z. B. in Baden für 120 km, in Betrieb sind; Versuchsfahrten mit Heißdampflokomotiven haben bereits 150 km, mit elektrischen Triebwagen über 200 km stündliche Geschwindigkeit ergeben. Wichtiger als die höchsten sind die durchschnittlichen Geschwindigkeiten; hier steht Deutschland in Europa an zweiter, auf dem Festland an erster Stelle. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug

	46 km/st und mehr	60 km/st und mehr
in England	bei 98,1 vH	bei 61,5 vH

	46 km/st und mehr	60 km/st und mehr
in Preußen	„ 91,2 „	„ 21,6 „
in Deutschland	„ 84,1 „	„ 14,8 „
in Frankreich	„ 79,3 „	„ 13 „

aller gefahrenen Schnellzugkilometer.

Es ist also zuzugeben, daß uns England in bezug auf Fahrgeschwindigkeiten überlegen ist; das Gleiche gilt in bezug auf die Zugdichte wichtiger Strecken mit Ausnahme des stark eingeschränkten Sonntagsbetriebes.

Sieht man von diesen — gewiß nicht zu unterschätzenden — Vorzügen und einigen schon angedeuteten Nebenpunkten ab, so fällt jedoch der Vergleich ganz anders aus, als nach Lord Aveburys Urteilen zu erwarten wäre. Das sei durch folgende Ziffern belegt:

Vergleich der Eisenbahnnetze für Ende 1906

	Bahnlänge in km	Netzdichte auf 100 qkm	Netzdichte auf 10000 Einwohner
Deutschland	66 000	12,23 km	10,81 km
Frankreich	52 000	9,74 „	13,31 „
Großbritannien und Irland	37 000	11,8 „	9 „

Erweiterter Vergleich der Eisenbahnnetze für Ende 1904

	Bahnlänge in km	Netzdichte auf 100 qkm	Netzdichte auf 10000 Einwohner
Deutschland	58 600	10,3 km	9,9 km
(Sachsen)		(19,8 „)	
Europäisches Rußland	54 700	0,9 „	5,2 „
Frankreich	45 800	8,5 „	11,7 „
Österreich-Ungarn	39 200	5,8 „	8,3 „
Großbritannien und Irland	36 300	11,7 „	8,8 „
Italien etwa	17 000	5,6 „	4,9 „
Belgien „	7 000	23,9 „	10,2 „
Schweiz „	4 300	10,2 „	12,7 „
Niederlande „	3 200	9 „	5,7 „
Ver. Staaten von Nordamerika	344 200	4,4 „	43,8 „
Australien	27 000	0,3 „	43,55 „

Bei einer Wertung dieser Zahlen müssen natürlich die besonderen Verhältnisse des Landes, namentlich die Dichte der Bevölkerung und die Industriedichte, berücksichtigt werden; das zeigen besonders die Zahlen für Belgien und Sachsen.

Das Anlagekapital betrug auf einen Kilometer Bahnlänge

in Großbritannien und Irland	696 000 M
in Frankreich	317 000 „
in Deutschland	255 000 „

Der Durchschnitt der Baukosten aller Bahnen der Erde beträgt bei einem Anlagekapital von 170 Milliarden etwa 200 000 M für 1 km.

Bei der Höhe des englischen Kapitalaufwandes, der ungefähr 273 vH des deutschen ausmacht, ist es kein Verdienst, wenn englische Bahnen in mancher

Hinsicht besser ausgestattet sind und mehr leisten als deutsche; das gilt überdies zwar vom Streckenbau, nicht aber von den Bahnhofsgebäuden. Daß reichere Länder mit älterer Industriekultur verhältnismäßig mehr für Erfordernisse wie Eisenbahnen aufwenden als ärmere, die überdies — nicht zu ihrem Schaden — neben ihrer Industrie noch erheblich Ackerbau treiben, scheint natürlich. Ob aber der Unterschied der Beschaffenheit und der Leistungen dem Unterschiede der Aufwendungen entspricht, ist zweifelhaft. Die im Jahre 1904 geleisteten Zugkilometer betrugen

in Großbritannien und Irland	639	Millionen
in Deutschland	565	„
in Frankreich	359	„

Die geleisteten Lokomotivkilometer beliefen sich auf

903 Millionen in Deutschland
440 „ „ Frankreich.

Die trotz weit geringeren Anlagemitteln und natürlich auch geringeren Beständen an rollendem Gut in Deutschland geleisteten Zugkilometer und insbesondere die gefahrenen Lokomotivkilometer erscheinen als eine vergleichsweise große Leistung. Auch kommt in dem Verhältnis zwischen Kapitalaufwand und Leistungen die Möglichkeit der besseren Ausnutzung des Materials und der Ersparnis an Reserven infolge der einheitlichen Verwaltung zum Ausdrucke.

Die Angabe der Lokomotivkilometer für England fehlt leider, wie überhaupt viele wichtige englische Ziffern in der internationalen Eisenbahnstatistik und verwandten, englischen Veröffentlichungen fehlen. Lord Avebury würde nicht ermangeln, diesen Umstand und die Tatsache, daß England auch an dem internationalen Eisenbahnabkommen nicht beteiligt ist, dem System, in diesem Falle also dem Privatbahnwesen, zur Last zu legen. Das träfe bezüglich der Statistik zum Teil auch zu, da eine einheitliche und staatliche Leitung sich solchen Pflichten gegenüber der Öffentlichkeit und der Wissenschaft nicht leicht entzieht; zum Teil liegt der Grund wohl aber darin, daß der Engländer sich über internationale Rücksichten einigermaßen erhaben dünkt, wie ja auch seine konservative Neigung gegenüber den internationalen Bestrebungen zugunsten metrischer und technischer Normalien die Oberhand behält. Hinsichtlich des internationalen Eisenbahnabkommens kommt allerdings die geographische Abgeschlossenheit Englands in Betracht.

In Deutschland wird auch mit großem Nachdruck am Ausbau der Eisenbahnen gearbeitet, während in Großbritannien nahezu ein Stillstand eingetreten ist. Die Bautätigkeit ist bei uns sowohl im Streckenbau wie mit Bezug auf Neubauten und Umbauten von Bahnhöfen lebhaft; auf die Vermehrung des rollenden Gutes und besonders auf die Anschaffung großer Güterwagen von 15 und 20 t sind die Verwaltungen bedacht. Folgende Zahlen mögen diese Entwicklung kennzeichnen:

Die Zunahme der Bahnlänge betrug in den drei Jahren 1902 bis 1904

in Deutschland	2176 km	= 4 vH
in Frankreich	1119 „	= 2,5 „
in Großbritannien	775 „	= 2,2 „

Die Zunahme des Anlagekapitals betrug in der gleichen Zeit

in Deutschland	5,5 vH
in Großbritannien	4,2 „
in Frankreich	2,4 „

Die Zunahme der Betriebsmittel betrug, 1904 mit 1902 verglichen,

	an Lokomotiven und Triebwagen	an Personenwagen	an Gepäck- und Güterwagen
in Deutschland	5,5 vH (1152 Stück)	5,1 vH (2172 Stück)	3,1 vH (13259 Stück)
in Frankreich	3,5 „ (414 „)	1,6 „ (475 „)	2,7 „ (8231 „)
in Großbritannien	1,4 „ (313 „)	1,7 „ (870 „)	1,6 „ (12335 „)

Aber auch der Vergleich der Einnahmen und Überschüsse zeigt keine Überlegenheit englischer Verhältnisse. Ganz im Gegenteil macht er es begreiflich, daß die zahlreichen englischen Stimmen, die die Verstaatlichung der Bahnen fordern, dieses Verlangen mit dem Hinweis auf die deutsche Entwicklung begründen. Die Zunahme der gesamten Verkehrseinnahmen, 1904 gegen 1902, betrug

in Deutschland	234,7	Millionen M	= 12,5 vH
in Frankreich	41,3	„ „	= 3,5 „
in Großbritannien	34,6	„ „	= 1,7 „

Die Mehreinnahmen aus der Personenbeförderung beliefen sich auf

61,9	Millionen M	= 11,2 vH	in Deutschland
26	„ „	= 6,4 „	in Frankreich
8,9	„ „	= 1,1 „	in Großbritannien.

Die Mehreinnahmen aus dem Frachtverkehr betrugen

in Deutschland	155,7	Millionen M	= 13,2 vH
in Großbritannien	16	„ „	= 1,5 „

während Frankreich eine

Mindereinnahme von	0,3	„ „	= — 0,1 „ hatte.

Der Betriebskoeffizient ist

in Frankreich	um 4,8 vH
in Deutschland	um 2,4 „
in Großbritannien	um 0,2 „

gesunken.

Der Überschuß aus dem Gesamtverkehr hat

in Deutschland	um 16,9 vH
in Frankreich	um 9,6 „
in Großbritannien	um 2,5 „

zugenommen.

Der Überschuß betrug 1904

in Großbritannien	853,2	Millionen M
in Deutschland	834,6	„ „
in Frankreich	591,8	„ „

Die Verzinsung des Anlagekapitals betrug 1904

in Deutschland	6 vH (1906 6,35 vH)
in Frankreich	4,08 „
in Großbritannien	3,36 „

Nach Dr. Kreuzkam ist aber die wirkliche Verzinsung in Deutschland die anderthalbfache, weil schon annähernd ein Drittel des Anlagekapitals getilgt ist.

Die Zunahme der Verzinsung betrug, 1904 gegen 1902,
in Deutschland 11,1 vH
in Frankreich 7,1 „
gegenüber einem Rückgang in Großbritannien um 1,8 „

Von dieser Entwicklung, die alle Fachleute der Welt anerkennen, weiß Lord Avebury nichts. Es ist selbstverständlich, daß auch bei uns Mängel vorhanden sind; insbesondere wäre es wohl richtig, einen Teil der Überschüsse zugunsten von Ermäßigungen der Gütertarife aufs Spiel zu setzen, die Fahrgeschwindigkeiten zu erhöhen und die Verbindungen auf Nebenstrecken zu verbessern. Auf die Verstärkung des Oberbaues und den Ausbau eingleisiger Strecken zu zweigleisigen sind unsere Verwaltungen bedacht; die Bequemlichkeit für die Fahrgäste und die Sauberkeit der Wagen sind erhöht worden und dürften weiter erhöht werden. Daß der Dienst lässig und gleichgiltig gehandhabt und „Zeit vertrödelt" würde, was Lord Avebury vom gesamten festländischen Betriebe behauptet, ist mit Bezug auf Deutschland unwahr. Hingegen ist das untere Personal nicht durchweg genügend zur Höflichkeit erzogen; das ist aber ein kleines Übel.

Die Zulassung der internationalen Schlafwagengesellschaft ist nicht, wie Lord Avebury behauptet, ein Armutszeugnis für unsere Verwaltungen, sondern beweist eher, daß auch das Staatsbahnwesen nicht allzu starr ist, und daß es die Heranziehung des Privatunternehmertumes in geeigneten Fällen nicht ausschließt. Man hat lediglich das geschäftliche Wagnis und — was gewiß im Interesse des Publikums liegt — den Personalwechsel an den Grenzen vermeiden wollen. Übrigens betreiben unsere Verwaltungen einen großen Teil der Schlafwagen bereits selbst; der Betrieb der Luxuszüge der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft erstreckt sich aber ebensosehr auf europäische Privatbahnen wie auf Staatsbahnen. Die größere Schnelligkeit dieser Züge ist keine Leistung der Gesellschaft, denn die Eisenbahnverwaltungen regeln den Fahrdienst und führen den Betrieb.

Die Behauptung, daß die englischen Tarife billiger sind, ist ebenfalls unrichtig.

Die Personenfahrpreise für Schnellzüge sind in Pfennigen für 1 km etwa folgende:

	I.	II.	III. Klasse	
in Deutschland	8,5	5,5	3,5	einschl. Steuer
in Deutschland für zusammenstellbare Fahrscheine	8	5	3,3	„ „
in England	10,57	8,98	5,25	„ „
in Frankreich	8,96	6,05	3,94	„ „
in Frankreich (Rückfahrkarte)	13,44	9,68	6,30	„ „
in Belgien	7,56	5,68	3,80	
in Belgien (Rückfahrkarte)	12,12	9,08	6,04	
in der Schweiz	8,32	5,84	4,16	
in der Schweiz (Rückfahrkarte)	12,48	8,—	5,20	

Da unser Schnellzugzuschlag nach Entfernungen und unsere Steuer nach den Preisen der Fahrkarten gestaffelt sind, wurde unser Preis nach Durchschnittsverhältnissen berechnet; er schwankt um wenige Pfennigbruchteile nach oben und unten. Bei den Preisen der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte ist der Schnellzugzuschlag schon von der Verwaltung eingerechnet; er

ist um den Unterschied der beiden für Deutschland angegebenen Satzreihen geringer als der von mir für gewöhnliche Fahrkarten geschätzte Durchschnittswert. Außerdem haben wir eine — von der Steuer befreite — vierte Klasse, die in England fehlt; man kann infolgedessen bei uns 1 km für 2 Pfennig fahren. In Baden und Bayern rechts des Rheins kann man sogar für einen Kilometerpreis von 3 Pf die III. Klasse in Eilzügen und für 2 Pf die III. Klasse in Personenzügen benützen. Bei verschiedenen englischen Linien fehlt hingegen die II. Klasse, und man vermutet in England, daß sie ganz abgeschafft werden wird. Durch unseren Tarif wird also die Tatsache, daß in England mehr Freigepäck zugelassen ist, und daß verhältnismäßig mehr englische als deutsche Züge dritte Klasse führen — falls diese Behauptung richtig ist —, mehr als ausgeglichen. Die übrigen europäischen Tarife lassen ihrer Eigenart wegen keinen allgemeinen Vergleich zu. Der amerikanische Personentarif ist, wenn man die Pullmanwagen mit unserer ersten, die gewöhnlichen Wagen mit unserer zweiten Klasse vergleicht, wesentlich teuerer als unserer; außerdem fehlen die dritte und vierte Klasse. Unser Tarif gewährt ferner Vergünstigungen in Gestalt von Sonntagskarten, Monatskarten und Sonderkarten für Arbeiter, Militär, Schüler und Kinder. Unrichtig ist auch die Behauptung, daß die Sachsengänger keine Vergünstigung mehr genießen; sie können von der Einrichtung der Gesellschaftsfahrten, bei denen der Fahrpreis 1,5 Pf für den Kilometer beträgt, Gebrauch machen.

Lord Avebury behauptet ferner, daß die englischen Gütertarife billiger als die deutschen sind. Diese Frage ist nicht ganz leicht nachzuprüfen, weil sich Gütertarife aus vielen hunderten von verschiedenen Sätzen zusammensetzen und in England keine durchsichtigen und einheitlichen Tarifverhältnisse wie bei uns bestehen. Es gibt in England für viele Güter eine überaus große Zahl verschiedener Tarife, für viele Fälle aber überhaupt keine festen Sätze. Nach den Untersuchungen so maßgebender Kenner wie von der Leyen und der in England vorherrschenden Überzeugung sind jedoch auch die englischen Gütertarife im allgemeinen höher als unsere; auch englische Fachleute bestreiten das kaum. Unter den von mir untersuchten etwa hundert Beispielen war in keinem Falle der englische Tarif billiger. Die nachstehende Zahlentafel gibt einen Vergleich für eine Reihe wichtiger Güter. Der geringe Unterschied zwischen der englischen und der deutschen Tonne wurde vernachlässigt; die Vergleichsziffern gelten für Wagenladungen und enthalten, abgesehen von einigen bezeichneten englischen Sätzen, keine Abfertigungsgebühr.

Unsere gewöhnlichen Sätze für Wagenladungen sind für die verschiedenen Klassen des Tarifs 6,7 Pf, 6 Pf, 5 Pf, 4,5 Pf, 3,5 Pf, 2,6 Pf, 2,2 Pf. Einer unserer wichtigsten Ausnahmetarife, der Rohstofftarif, der für Brennstoffe, Düngemittel, Erden und andere Stoffe gilt, beruht auf einem Streckensatze für den Tonnenkilometer von

2,2 Pf für Entfernungen bis 350 km und
1,4 Pf für jeden weiteren Kilometer.

Auch andere wichtige Gegenstände genießen in solchem Umfange Vergünstigungen, daß mehr als die Hälfte aller Güter nach Ausnahmetarifen befördert wird. Neben den Streckensätzen sind vielfach auch die Abfertigungsgebühren von normal 8 bis 12 Pf für 100 kg wesentlich, z. B. auf 6 oder 3 Pf, ermäßigt.

Gegenstand	höchster		niedrigster		Bemerkungen bezüglich der englischen Tarife
	deutscher Tarif	verglichener englischer Tarif	deutscher Tarif	verglichener englischer Tarif	
	in Pf für den Tonnenkilometer				
Eisenerze	1 bis 100 km 2,6 über 100 „ — durchgerchn.)2,2	3,73	1 bis 100 km 1,8 bis 190 „ 1,5 über 190 „ 1,-	3,56	in eigenen Wagen des Verladers
Roheisen	ebenso	6 und 5,13	1,7	3,18	Der Satz v. 6 Pf versteht sich einschließlich Abfertigung, aber für 10 t-Ladungen.
Kohlen	ebenso	2,8 [1])	1,3	2,34	in eigenen Wagen des Verladers
Rohbaumwolle	4,5	13,2	2,2	6,5	einschließlich Abfertigung
Kupfer	bei 5000 kg 6,7 „ 10000 „ 6	16	3,9 und 3,3	5,5	Der Satz v. 16 Pf versteht sich einschließlich Abfertigung. der Satz v. 5,5 Pf für 10 t-Ladungen.
Weizen	4,5	7,75	2,2	4,3	einschließlich Abfertigung
Steine	wie oben 2,6 und 2,2	5,2	11 bis 50 km 1,5 über 50 „ (Anstoß) 1,1	2,9	

[1]) Nach anderer Angabe kommt auch der Satz von 4,5 Pf für Kohlen vor, ebenso für Eisenerze

Auch was Lord Avebury sonst über den Gütertarif deutscher Bahnen behauptet, ist unzutreffend. So kann von einer Starrheit unseres Systems im Gegensatze zum englischen und amerikanischen nur in dem Sinne die Rede sein, daß bei uns die Bevorzugung Einzelner, wie sie bei Privatbahnen üblich ist, ausgeschlossen ist. „Die englischen Tarife", sagt von der Leyen, „sind abhängig von der Willkür der Eisenbahnen, die deutschen beruhen auf Gesetz und Ordnung." In England ist das Publikum gerade wegen der Tarifpolitik der Eisenbahnen in hohem Maße erbittert; sie wird als geheim gebrandmarkt, wie Kupka ausspricht. Viele Jahre hindurch haben Parlament und Handelsamt daran arbeiten müssen, um nur die schlimmsten Auswüchse der Tarifpolitik englischer Bahnen zu beseitigen, wie überhaupt kein Parlament der Welt sich so viel mit den Eisenbahnen zu befassen nötig hatte wie das englische. Jeder Akt der Gesetzgebung wird von den Eisenbahnen mit Gegenmaßnahmen beantwortet, sodaß ein fortgesetzter Kampf zwischen den Organen der Gesetzgebung und Verwaltung auf der einen und den Eisenbahnen auf der anderen Seite stattfindet; das Publikum ist hierbei der leidtragende Teil. Außerdem aber müssen von einer so erheblichen Staatseinmischung, wie sie sich als erforderlich herausgestellt hat, auch erschwerende Wirkungen ausgehen. So entschließen sich englische Eisenbahnverwaltungen außerordentlich schwer zu Frachtermäßigungen, weil die Erhöhung einmal herabgesetzter Tarife gesetzlich nicht möglich ist; eine Tariferhöhung kann

sogar innerhalb der gesetzlichen Höchstgrenzen unzulässig sein. In diesem Sinne wird gerade in England über eine Starrheit der Tarife geklagt (Kupka). England besitzt weder ein Tarifschema noch Normalgütertarife, noch auch einen Staffeltarif, sondern die Frachtsätze werden nach Einzelbedürfnissen festgesetzt (von der Leyen). Durch die Ungleichmäßigkeit und Willkürlichkeit der Tarifpolitik fühlen sich weite Kreise des Handels und der Industrie geschädigt und erheben den Ruf nach Verstaatlichung der Bahnen; der Vorsitzende der vereinigten Handelskammern Englands hat diesem Verlangen zugestimmt (Kupka). Was die Grundlagen unseres Tarifwesens anlangt, so zeigen sie Gliederung und Dehnbarkeit. Wir haben vier Stückgutklassen, je zwei für Eilgut und für Frachtgut, und sechs Wagenladungsklassen; auf diese Weise ist — abgesehen von den sehr zahlreichen Ausnahmetarifen — schon durch Versetzung einer Warenart in eine billigere Sondertarifklasse eine Frachtherabsetzung innerhalb des Systems leicht möglich. Der Tarif für Eilstückgut und allgemeines Frachtstückgut ist außerdem nach Entfernungen gestaffelt; er bewegt sich zwischen 22 und 6 Pf für den Tonnenkilometer, und auch die Abfertigungsgebühren sind zwischen 40 und 10 Pf. für 100 kg nach Entfernungen gestaffelt.

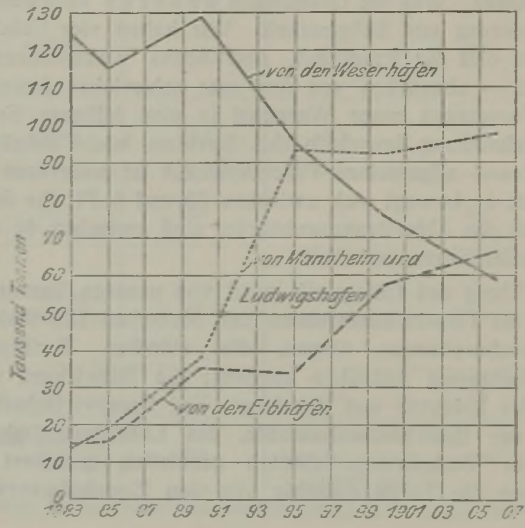
Die Entwicklung des Gütertarifs wird von unseren Verwaltungen, insbesondere durch die Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen und deren vorbereitendes Organ, die ständige Tarifkommission, als eine ihrer vornehmsten Aufgaben gepflegt; die Mitwirkung von Vertretern des Handels, der Industrie und der Land- und Forstwirtschaft ist durch die Einrichtungen der Bezirkseisenbahnräte, des Landeseisenbahnrats und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten gesetzlich gesichert. In England werden hingegen die Tarife einseitig von den Eisenbahnverwaltungen festgesetzt.

Unrichtig ist auch die Behauptung, daß die Eisenindustrie des Ruhrlandes ausländische Erze zu beziehen gezwungen ist, weil ihr der Bezug von Erzen aus Luxemburg und dem Saargebiet im Interesse der dortigen Verarbeiter durch Hochhaltung der Frachtsätze abgeschnitten wird. In Wahrheit besteht der erwähnte Ausnahmetarif für Eisenerze zu dem ausgesprochenen Zwecke, den Bezug dieser Erze zu ermöglichen. Lord Avebury verwertet auch eine Äußerung des preußischen Abgeordneten Dr. Beumer, des angesehenen Vertreters rheinisch-westfälischer industrieller Interessen, die dahin lautet, daß der Anteil der Frachten an den Herstellungskosten des Roheisens in Deutschland 23 vH, in England hingegen nur 10 vH betrage. Ob diese Ziffern heute genau zutreffen und auf durchweg gleichmäßigen Grundlagen berechnet sind, entzieht sich hier der Erörterung; jedenfalls mißt aber Lord Avebury nach den oben gegebenen Vergleichen die Schuld an der wirklich vorhandenen Spannung zwischen den beiden Frachtkoeffizienten zu Unrecht dem deutschen Tarife bei. Der Grund liegt vielmehr darin, daß die englischen Hochöfen zumeist billige Wasserwege benutzen können, und daß Kohle, Erz und Kalkstein in England meist benachbart, in Deutschland aber entfernt von einander liegen. Das ist natürlich auch die Meinung von Dr. Beumer; einer Antwort auf die Frage, ob die deutsche Eisenindustrie weitere Frachtvergünstigungen nötig hat, soll damit nicht vorgegriffen werden.

Unrichtig ist auch, daß die Tarifpolitik unserer Eisenbahnen den Einfuhr-

handel Bremens zerstört hätte. Vermutlich soll die Eisenbahn hier für Folgen wirtschaftlicher Entwicklungen, so des immer mächtiger gewordenen Wettbewerbes Hamburgs und der Rheinhäfen, verantwortlich gemacht werden. Mit Bezug auf Petroleum und andere Mineralöle ist das aus der Verschiebung der Ziffern der Güterbewegung, wie sie nachstehendes Schaubild zeigt, klar ersichtlich.

Eisenbahnversand von Petroleum nach deutschen Empfangsgebieten



Die Ausfuhr von Zucker ist über alle drei verglichenen Hafengruppen, über die Weserhäfen am meisten, zurückgegangen.

Durchaus unzutreffend ist ferner die Ansicht, daß die Verstaatlichung der Eisenbahnen lediglich die Wirkung der Erhöhung der Tarifsätze gehabt hätte; das Gegenteil ist der Fall.

Die Normaltransportgebühren für Personen betrugen zur Zeit der Verstaatlichung der großen preußischen Privatbahnen (Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts):

	für die Person und 1 km in Pf						
	Schnellzüge			Personenzüge			
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV. Klasse
Berlin-Anhaltische Eisenbahn	9,33	7,11	5,33	8,—	6,—	4,33	2,22
Berlin-Hamburger Eisenbahn	9,50	7,—	5,10	8,—	6,—	4,40	2,20
Preußische Staats-Eisenbahn	9,—	6.67	4,67	8,—	6,—	4,—	2,—
Die Normaltransportgebühren der deutschen Eisenbahnen betragen jetzt				7,—	4,50	3,—	2,—

Für die Benutzung von Schnellzügen werden folgende Zuschläge erhoben:

	Klasse I und II	III
für 1 bis 75 km	0,50 M	0,25 M
„ 76 „ 150 „	1,00 „	0,50 „
über 150 km	2,00 „	1,00 „

	I.	II.	III. Klasse
Die Fahrpreise der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte betragen einschließlich der Schnellzugzuschläge	7,30	4,80	3,20

Der Vergleich der Gütertarife zeigt folgendes Bild:

	Stückgutklassen				Wagenladungsklassen					
	Eilstückgut		Frachtstückgut		allgemeine		Spezialtarife			
					A 1	B	A 2	I	II	III
	Pf		Pf		Pf	Pf	Pf	Pf	Pf	Pf
Im Güterverkehr haben die Streckensätze (ohne Abfertigungsgebühren) zur Zeit der Verstaatlichungen für den Tonnenkilometer betragen:										
Berlin-Anh. Eisenbahn	24		12		8	6,67	5,5	4,53	3,64	2,7
Berlin-Hambg. „	22		11		8	6,67	5,5	4,53	3,64	2,67
Preußische Staatsbahn	22		11		6,7	6,—	5,—	4,5	3,5	2,6 bis 100 km, 2,2 auf längeren Strecken
	allgemeine Eilgutklasse	Spezialtarif f. bestimmte Eilgüter	allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif f. bestimmte Stückgüter						
Die Streckensätze der preussischen Staatsbahnen betragen jetzt:	22 bis 12	11 bis 6	11 bis 6	8 auf Entfernungen bis 726 km giltig	6,7	6,—	5,—	4,5	3,5	2,6 bis 100 km, 2,2 auf längeren Strecken

Beim Spezialtarif III galt früher als Nebenklasse (für 5000 kg) die Klasse A2, während jetzt die Sätze des Spezialtarifs II Anwendung finden. Außerdem sind zahlreiche Frachtermäßigungen durchgeführt worden, teils durch Änderung der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, teils durch Einführung von Ausnahmetarifen.

In der Anfangszeit der deutschen Eisenbahnen betrug die Fracht für Kohlen 13 bis 14 Pf für den Tonnenkilometer, jetzt beträgt sie 2,2 Pf, teilweise sogar wenig über 1 Pf. Die durchschnittliche Güterfracht für einen Tonnenkilometer betrug in Preußen und Hessen im Jahre 1879 4,25 Pf, im Jahre 1904 3,57 Pf. Zu berücksichtigen ist auch, daß die Kaufkraft des Geldes seither wesentlich gesunken ist.

Lord Avebury macht auch unrichtige Angaben über die Beförderungsdauer von Gütern auf deutschen Bahnen. Es sei anerkannt, daß uns in diesem Punkt England überlegen ist; unrichtig ist aber die folgende Tabelle Acworths, mit der Lord Avebury zeigen will, wieviel längere Zeit Güter, die in England zumeist 48 Stunden unterwegs sind, in Deutschland und Frankreich gebrauchen würden.

	in Deutschland	in Frankreich	(ungefähre Entfernung)
von London nach Aberdeen	7 Tage	9 Tage	840 km
von London nach Penzance	5 „	7 „	515 „
von Birmingham nach Edinburgh	5 „	9 „	460 „
von Leeds nach Northampton	4 „	4 „	235 „
von Birmingham nach Coventry	3 „	3 „	30 „

Lord Avebury hat vermutlich die von den deutschen Bahnen gewährleistete höchste Lieferfrist zugrunde gelegt; es ist selbstverständlich, daß diese einen großen Sicherheitskoeffizienten berücksichtigt und im allgemeinen nicht erreicht wird. Die ungefähre wirkliche Beförderungsdauer in Deutschland ist nach den folgenden Zahlen zu beurteilen:

	Entfernung	Frachtgut (Wagenladungen und geschlossene Stückgutwagen)	Eilgut
Berlin-Metz	816 km	4 bis 5 Tage	2 Tage
Berlin-Eydtkuhnen	736 „	2 bis 3 „	$1^1/_2$ Tage
Berlin-München	640 „	3 „	$1^1/_2$ bis 2 „
Köln-Berlin	554 „	$1^1/_2$ bis 2 „	1 Tag
Berlin-Frankfurt a. M.	541 „	2 bis 3 „	1 „
Oberhausen-Berlin	511 „	$1^1/_2$ bis 2 Tage	1 „
Hamburg-Berlin	280 „	1 Tag	$^1/_2$ „

Nach Angaben von Spediteuren sind die Fristen für einige Strecken um etwa einen Tag größer als nach den obigen amtlichen Auskünften; solche Schwankungen sind leicht erklärlich. Schnell verderbendes Gut wird auch bei uns rasch befördert; so werden Fische von Hamburg nach Berlin oder Köln über Nacht geliefert. Trotz der Eilbeförderung werden für solche Güter des Eilgutpezialtarifs nur gewöhnliche Frachtsätze erhoben.

Ob die für Frankreich angegebenen Zeiten stimmen, sei hier nicht untersucht. Es ist aber richtig, daß die französischen Bahnen nicht auf der Höhe der deutschen stehen und vielfach zu wünschen übrig lassen. Das spricht aber lediglich für Staatsbahnen und gegen Privatbahnen, denn es ist nicht angängig, wie es Lord Avebury tut, die Schuld an den französischen Verhältnissen der Staatseinmischung zuzuschreiben, da diese unerläßlich ist. Uebrigens werden gerade die wenigen französischen Staatsbahnen in der Vendée als wesentlich besser anerkannt (Dr. Kreuzkam). Die französischen Privatbahnen zeigen überhaupt deutlich eine vom Privatbahnwesen untrennbare große Gefahr: die Möglichkeit privater Monopolisierung. Durch Zusammenschlüsse ist die Zahl der Bahngesellschaften auf sechs zurückgegangen, wodurch die Vorteile des Wettbewerbes aufgehört und alle Nachteile privater Monopolwirtschaft eingesetzt haben (Dr. Kreuzkam). Auch in Großbritannien beherrschen wenige große Gesellschaften das Eisenbahnwesen: in England und Wales gibt es nur 18, in Schottland und Irland nur je fünf Gesellschaften, deren Linien länger als 161 km sind; auch sind unter den bestehenden Gesellschaften viele von anderen abhängig (Kupka).

Während Lord Avebury auch das australische Staatsbahnwesen vernichtend beurteilt, wird dieses anderweitig im Gegensatze zu Frankreich da-

[2]) Die ungefähren Angaben der Entfernungen sind vom Verfasser zugefügt worden.

hin gekennzeichnet, daß es die Vorteile der amerikanischen und preußischen Bahnen vereinige; Betriebssicherheit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und billige Tarife werden den australischen Bahnen nachgerühmt. In Amerika mangelt es hingegen an Betriebssicherheit und, wenigstens auf den vielen eingleisigen Strecken des Westens, auch an Pünktlichkeit (Dr. Kreuzkam).

Eine der wichtigsten Fragen des Eisenbahnwesens ist natürlich die Betriebsicherheit; dieser Abschnitt der Geschichte der englischen Privatbahnen weist viele schwarze Blätter auf. Der Wettbewerb der Bahnen führte zu unvorsichtiger Erhöhung der Geschwindigkeit, und die Folgen der Wettfahrten waren viele und schwere Betriebsunfälle; infolgedessen mußten dem Handelsamte weitgehende Befugnisse zur Ueberwachung des Betriebes und zur Untersuchung von Unfällen eingeräumt werden. Es sei an den Einsturz der Tay-Brücke, deren Geschichte unser Dichter-Ingenieur Max von Eyth so meisterhaft geschildert hat, erinnert; 73 Menschen verloren hierbei ihr Leben. Im Jahre 1889 forderte ein einziger Unfall 80 Menschenleben; andere Betriebsjahre weisen 86 und 88 Tote auf. Erst die von Lord Avebury geschmähte Staatseinmischung hat diese Verhältnisse gebessert.

Die Betriebssicherheit der deutschen Bahnen beleuchten folgende Ziffern: Es verunglückten durchschnittlich auf eine Million beförderter Personen

in Deutschland	in den Jahren	1880 bis 1894	0,61	Reisende
in Preußen	im Jahre	1902	0,49	Personen
„ „	„ „	1903	0,4	„
„ Österreich	„ „	1902	1,19	„
„ „	„ „	1903	1,34	„

Auf eine Million durchfahrener Zugkilometer verunglückten
in Deutschland im Jahre 1904 5,44 Personen (einschließlich Schmalspurbahnen)
in Preußen im Jahre 1904 5,11 Personen (ausschließlich Schmalspurbahnen)
einschließlich der Unfälle von Angestellten.

In Amerika, wo aus Ersparnisrücksichten teilweise unzulängliches Personal angestellt wird, weist das letzte Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts 10000 Tote und 90000 Verunglückte auf (Kreuzkam).

Solche Verhältnisse machen natürlich mindestens ebensosehr wie die Regelung der Tariffragen eine ausgedehnte staatliche Ueberwachung erforderlich. Schon die Vergebung von Konzessionen ist in England ein außerordentlich schwieriger und umständlicher Akt; da aber gerade in England eine üble Spekulation mit Konzessionen betrieben worden ist, kann man sich über solche Erschwerungen nicht wundern. In Amerika werden Konzessionen meist mit den dort üblichen, nicht einwandfreien Mitteln erlangt; überhaupt versagt dort der Staatseinfluß auf die Eisenbahnen in den meisten Punkten. Nur so voreingenommene Beurteiler wie Lord Avebury und sein Gewährsmann Mr. Meyer, der den Mut hat, von einer Versöhnung amerikanischer Klassengegensätze in Bahnfragen zu sprechen, werden unter solchen Umständen das amerikanische System des Mindestmaßes amtlicher Einmischung als vorbildlich hinstellen. Jeder andere wird in diesen Verhältnissen weitere Gründe dafür finden, daß im allgemeinen bei Eisenbahnen der Staatsbetrieb der gegebene Ausweg ist.

Lord Avebury weist mit Bezug auf Deutschland auch auf die Gefahr hin, daß Abgeordnete ihre Wünsche und Beschwerden in Eisenbahnfragen mit

ihrer allgemeinen politischen Stellungnahme verquicken. Diese Gefahr ist vorhanden; sie ist aber nicht den Staatsbahnen, sondern dem Parlamentarismus zur Last zu legen, denn in Amerika, dem Musterlande der Anhänger des Privatbahnwesens, besteht eine Abhängigkeit der Gesamtpolitik von den Interessen der Eisenbahnkönige, gegen die unsere Fälle einer Politik des „do ut des" harmlos erscheinen. Man wird also aus diesem Grunde bei uns weder den Staatsbetrieb der Bahnen noch den Parlamentarismus abschaffen wollen. Die eigentliche Gefahr besteht eben in einer schwachen Regierung, nicht darin, ob Staatssozialismus oder Privatwirtschaft vorherrscht.

Eine große Gefahr für die Allgemeinheit besteht darin, daß Eisenbahngesellschaften notleidend werden können. Zunächst werden bei geldlich schwachen Gesellschaften die Instandhaltung, der Ersatz und der Ausbau der Linien leiden. Durch Besitzwechsel oder Betriebseinstellung können natürlich noch weit größere Schwierigkeiten entstehen. In Rußland hat der Staat seit dem japanischen Kriege im großen Umfange für den Zinsendienst von Privatbahnen eintreten müssen. In Amerika kam es im Jahre 1893 bei 74 Bahnen mit einer Länge von etwa 50000 km im Werte von 1,75 Milliarden Dollars zu Konkursen und Zwangsverkäufen; im Jahre 1908 wurden 24 Gesellschaften mit etwa 13000 km Bahnlänge zahlungsunfähig. Diese Zahlen geben eine Vorstellung von den wirtschaftlichen Erschütterungen, die aus solchen Umständen entstehen können. (Schluß folgt.)

ZWANZIGJÄHRIGE ERFAHRUNG MIT DER EINRICHTUNG EINES ARBEITERRATES.

Von Baurat Dr.-Ing. EMIL BLUM, Berlin-Wilmersdorf.

Im Jahre 1888 hatte die Berlin-Anhaltische Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft auf Anregung ihres damaligen Aufsichtsratsmitgliedes Herrn Geh. Kommerzienrat Generaldirektor Wilhelm von Oechelhaeuser, Dessau (des bekannten Reichstags-Abgeordneten), einen ersten Versuch mit der Bildung eines Arbeiterrates eingeleitet. Geheimrat von Oechelhaeuser wies schon damals darauf hin, daß die Vermittlung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch die Schaffung einer solchen Einrichtung nur gefördert werden könne. Er selbst entwarf die Satzungen und stand uns bei dem ersten Versuch mit seinem Rat zur Seite. Die damals entworfenen Satzungen wurden in einer Sitzung vom 21. Februar 1888 von den hierzu berufenen Arbeitern unserer Dessauer Fabrik genehmigt und traten von da ab für unsere Dessauer Fabrik in Kraft. Das hiermit gebildete Aeltesten-Kollegium besteht seit jener Zeit, ebenso wie die Satzungen unverändert geblieben sind. Die damals festgestellten Satzungen lauten wie folgt:

Satzungen für das Ältesten-Kollegium
der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft
in Dessau.

A. Zweck und Einrichtung des Kollegiums.

§ 1.

Das Ältesten-Kollegium hat im allgemeinen die Aufgabe, alle Angelegen-

heiten der Arbeitnehmer im Sinne der Satzungen des Vereines der Anhaltischen Arbeitgeber und im Wege friedlichen Zusammenwirkens zu fördern und hierin allen Arbeitnehmern mit gutem Beispiel voranzugehen.

Insbesondere liegen ihm hiernach folgende Pflichten ob:

a) das Arbeiterpersonal und namentlich auch den jüngeren Teil desselben zu überwachen, um Ehrenhaftigkeit, Ordnung und gute Sitten aufrecht zu erhalten, insbesondere den Scheinkrankheiten (Simulationen) und dem Genuße des Branntweins entgegenzuwirken;

b) für Aufrechterhaltung der Fabrikordnungen, Unfall-Verhütungsvorschriften und sonstigen, das Wohl, die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer und die Ehre und das Gedeihen des Geschäftes überhaupt berührenden Anordnungen Sorge zu tragen;

c) seine Gutachten über alle ihm vom Direktorium vorgelegten Fragen im Gebiete der Arbeiterwohlfahrt und des Geschäftsgedeihens überhaupt abzugeben;

d) in den vom Direktorium festzustellenden Grenzen an der Leitung, Überwachung und Begründung der zugunsten der Arbeitnehmer und ihrer Familien getroffenen und zu treffenden Wohlfahrtseinrichtungen Teil zu nehmen.

Das Ältesten-Kollegium kann einzelne Mitglieder mit der Erledigung bestimmter Aufgaben betrauen, auch Vertrauensmänner zur Mitberatung aus dem Kreise der Arbeitnehmer zuziehen.

§ 2.

Das Ältesten-Kollegium besteht aus 4 Mitgliedern, wovon zwei in Abteilung I (Mechanische Werkstätte und Tischlerei) und zwei in Abteilung II (Gießerei mit Putzerei) in gesonderter Wahlhandlung von den Arbeitnehmern aus ihrer Mitte im Monat Dezember jeden Jahres für das folgende Kalenderjahr gewählt werden.

Ausscheidende sind wieder wählbar.

Die Mitglieder verwalten ihr Amt als Ehrenamt unentgeltlich.

Wählbar sind nur solche Arbeitnehmer, welche mindestens 3 Jahre in der Fabrik beschäftigt waren, sich im Vollbesitze der bürgerlichen Ehrenrechte befinden und das 30. Lebensjahr überschritten haben.

Die Wahlhandlung wird von dem Direktor der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft oder dessen Vertreter geleitet. Die Berufung der Wahlversammlung wird 3 Tage vor dem Wahltermine bekannt gegeben.

Wahlberechtigt sind die großjährigen, im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte befindlichen Arbeitnehmer der Fabrik.

Scheidet ein Mitglied des Ältesten-Kollegiums vor Ablauf seiner Amtsdauer aus, so findet durch die anderen 3 Mitglieder eine Ersatzwahl statt.

B. Geschäftsordnung des Kollegiums.

§ 3.

Die Anberaumung der Sitzungen, sowie die Aufstellung der Tagesordnung für dieselbe steht dem Direktor der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft oder dessen Stellvertreter zu.

Die Sitzungen finden nach Bedürfnis auf Antrag zweier Mitglieder und auf Einladung des Vorsitzenden statt. Es soll jedoch regelmäßig am ersten Montag jeden Quartals Nachmittag 5 Uhr eine Sitzung anstehen.

§ 4.

Anträge von Mitgliedern des Ältesten-Kollegiums, welche das Wohl der Arbeitnehmer der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft zu fördern geeignet sind und welche dem Direktor oder dessen Stellvertreter drei Tage vorher schriftlich zugegangen sind, werden in die Tagesordnung der nächsten Sitzung aufgenommen oder werden mit Angabe der Gründe, weshalb sie nicht auf die Tagesordnung gesetzt wurden, zur Kenntnis des Ältesten-Kollegiums gebracht.

In dringlichen Fällen können in der Sitzung auf Beschluß der Anwesenden Anträge, welche vorher nicht zur Tagesordnung angemeldet waren, zum Gegenstande sofortiger Beratung und Beschlußfassung gemacht werden. Solche Beschlußfassungen bedürfen jedoch zu ihrer Giltigkeit einer zweiten Lesung und sind daher als Anträge für die nächste Sitzung zu behandeln.

§ 5.

Zu den regelmäßigen, wie außerordentlich anberaumten Sitzungen ist mittelst Umlaufschreibens einzuladen, und zwar so zeitig, daß alle Mitglieder mindestens 24 Stunden vor der Sitzung die Einladung erhalten haben müssen.

Mit dem Umlaufschreiben zugleich ist jedem Mitgliede die festgesetzte Tagesordnung schriftlich mitzuteilen.

§ 6.

Den Vorsitz in den Sitzungen führt der Direktor oder dessen Stellvertreter. Die Verhandlungen werden in parlamentarischer Form geführt.

Dem Vorsitzenden steht es frei, die Beratungsgegenstände entweder selbst zum Vortrag zu bringen oder durch einen Referenten aus dem Ältesten-Kollegium vortragen zu lassen.

Bei Abstimmungen ist die betreffende Frage möglichst bestimmt zu fassen, daß sie einfach mit ja oder nein beantwortet werden kann.

Das Ältesten-Kollegium ist beschlußfähig, wenn 3 Mitglieder anwesend sind. Es entscheidet nach Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende. Zur Ausführung der Beschlüsse ist die Zustimmung des Direktors der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft erforderlich.

Das Ältesten-Kollegium sowohl als der Vorsitzende sind befugt, über gewisse Verhandlungen und Beschlüsse Verschwiegenheit zu Protokoll zu proklamieren.

Bei Beratungen, welche ein Mitglied des Kollegiums persönlich betreffen, hat dasselbe die Sitzung für die Dauer der bezüglichen Verhandlung zu verlassen.

§ 7.

Über die Sitzungen ist von einem Mitgliede oder von einem Beamten der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft ein Protokoll aufzunehmen, welches die Namen der anwesenden Mitglieder, die in der Sitzung

gestellten Anträge und die darauf gefaßten Beschlüsse unter Angabe der Antragsteller und des Stimmenverhältnisses enthalten soll. Das Protokoll ist nach erfolgter Genehmigung von den Anwesenden zu unterschreiben.

§ 8.

Mitglieder, welche den Vorschriften dieser Geschäftsordnung wiederholt zuwiderhandeln, können vom Vorsitzenden von weiteren Beratungen ausgeschlossen werden.

Nicht lange nachher führten wir die gleiche Einrichtung in unserer Berliner Fabrik (Moabit) ein, wobei wir die Bezeichnung „Ältesten-Kollegium" durch „Arbeiterrat" ersetzten, eine Bezeichnung, die wir auch beibehalten haben und welche wohl die der Arbeitervertretung gestellten Aufgaben besser zusammenfassend bezeichnet, als dies durch die jetzt geläufige Bezeichnung „Arbeiterausschuß" geschieht. In der Tat ist die Tätigkeit des Arbeiterrates eine beratende. Als solche habe ich sie stets aufgefaßt und hierdurch mit der Einrichtung in den jetzt verflossenen 20 Jahren eben so gute Erfahrungen gemacht, wie sie seitens unserer Dessauer Direktion gemacht worden sind. In Moabit haben wir später die Satzungen umgeändert und zwar auf Grund von Erfahrungen, welche bei Siemens-Schuckert mit der Listenwahl gemacht worden sind, wonach bei den Wahlen jeder Gruppe der Arbeiterorganisation der nötige Einfluß gewahrt wird. Die nunmehr für unsere Moabiter Fabrik in Geltung befindlichen Satzungen lauten wie folgt:

Satzungen des ständigen Arbeiterrats der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Berlin NW.

Bestimmung I.

Der ständige Arbeiterrat hat die Aufgabe, alle Angelegenheiten der Arbeitnehmer im Wege friedlichen Zusammenwirkens mit der Gesellschaft zu fördern und hierin allen Arbeitnehmern mit gutem Rat voranzugehen.

Insbesondere liegen ihm hiernach folgende Pflichten ob:

a) Ehrenhaftigkeit, Ordnung und gute Sitten in den Werkstätten aufrecht zu erhalten, dem Genuß des Branntweins und den Scheinkrankheiten entgegen zu wirken;

b) für Aufrechterhaltung der Fabrikordnung, für Beachtung der zur Verhütung von Unfällen erlassenen Bestimmungen und für Befolgung aller Vorschriften zu sorgen, welche für das Wohl, die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer erlassen sind oder erlassen werden;

c) sein Gutachten über alle ihm von der Leitung der Gesellschaft vorgelegten Fragen im Gebiete der Arbeiterwohlfahrt und des Geschäftsgedeihens überhaupt abzugeben;

d) in den von der Geschäftsleitung festzustellenden Grenzen an der Leitung, Überwachung und Begründung der zugunsten der Arbeitnehmer und ihrer Familien etwa zu treffenden Wohlfahrtseinrichtungen teizunehmen;

e) bei gemeinsamen Aufzügen oder bei Bällen, Landpartien usw. die Leitung zu übernehmen.

Der Arbeiterrat kann einzelne Mitglieder mit der Erledigung bestimmter Aufgaben betrauen, auch Vertrauensmänner zur Mitberatung aus dem Kreise der Arbeitnehmer zuziehen.

Bestimmung II.

1. Den verschiedenen Anschauungen der Arbeitnehmer soll dadurch Rechnung getragen werden, daß jede Gruppe (freie Gewerkschaften, christliche Gewerkschaften, keiner Gewerkschaft angehörige Arbeiter, Arbeitervereine usw.) auf Formularen, die von der Werkleitung 3 Wochen vor dem Wahltermin ausgegeben werden, Vorschlagslisten über je 7 Wahlkandidaten aufstellen kann.

2. Als Wahlkandidaten dürfen nur Arbeitnehmer bezeichnet werden, die mindestens 3 Jahre im Dienste des Werkes sind und das 30. Lebensjahr überschritten haben. Die Bereitwilligkeit, die Wahl anzunehmen, muß von jedem Wahlkandidaten durch Unterschrift auf der Vorschlagsliste erklärt werden, sonst gilt er nicht als vorgeschlagen.

3. Wer auf mehreren Listen vorgeschlagen ist, gilt nur für die zuerst eingereichte Liste.

4. Aus jeder Vorschlagsliste ist ein Mann zu benennen, der den Verkehr mit der Werkleitung pflegt.

5. Die Vorschlagslisten müssen spätestens 10 Tage vor dem Wahltage an die Werkleitung abgegeben sein. Dieselbe numeriert sie nach Einlauf und macht sie durch Anschlag bekannt.

6. Die Werkleitung ernennt einen Wahlvorsteher. Das Wahlbureau wird gebildet aus dem Wahlvorsteher und 2 Arbeitern, welche die bei Beginn der Wahlhandlung anwesenden volljährigen Arbeiter durch Zuruf wählen. Der Wahlvorsteher händigt jedem Wahlberechtigten bei der Wahlhandlung einen Stimmzettel ein, der ausschließlich benützt werden darf. (Andere Stimmzettel sind ungültig.) Der Stimmzettel enthält die Nummern der aufgelegten Listen. Es ist auf ihm von dem Wähler die Ordnungsnummer jener Liste zu unterstreichen, für welche er sich entscheidet. Der Stimmzettel darf nicht unterschrieben werden und ist persönlich abzugeben.

7. Jeder volljährige Arbeiter, welcher 12 Monate im Dienste des Werkes ist, ist stimmberechtigt.

8. Nach der Wahlhandlung stellen die Wahlvorsteher fest, wieviel Stimmen für die einzelnen Listen abgegeben worden sind. Aus der Gesamtzahl der abgegebenen Stimmen wird das Wahlergebnis ermittelt.

Die auf jeder Liste abgegebenen Stimmen (z. B. bei 3500 abgegebenen Stimmen

Liste	I	= 1350
„	II	= 950
„	III	= 750
„	IV	= 300
„	V	= 150)

werden mit 7 (Anzahl der Kandidaten) multipliziert und durch die gültige Gesamtstimmenzahl (3500) dividiert. Nach Maßgabe der sich dabei ergebenden Verhältniszahlen (2,7, 1,9, 1,5, 0,6, 0,3) erhält dann jede Liste soviel Vertreter zugewiesen, als sie ganze Einheiten aufweist (Nr. I 2, Nr. II 1, Nr. III 1). Hierauf wird allen Listen, deren Einheiten nur Bruchzahlen ausmachen, in der

Reihenfolge der Höhen der Bruchzahlen insolange je ein Vertreter zugeteilt, bis 7 erreicht ist (also mit 0,6 IV und 0,3 V je 1). Bleiben dann immer noch Mandate übrig, so kommen die höchsten Bruchzahlen der zuerst bedachten Gruppen an die Reihe (also 0,9 der Liste II).

9. Es ist gestattet, daß zwei oder mehr Parteien mit „verbundenen Listen" wählen.

10. Über die Gültigkeit der Wahlhandlung entscheidet die Werkleitung, in zweifelhaften Fällen nach Anhörung des Wahlbureaus.

11. Das Wahlresultat wird von der Werkleitung durch Anschlag bekannt gegeben.

12. Als Ersatzmänner für ausscheidende Mitglieder treten die auf derselben Liste weiter Vorgeschlagenen in der Reihenfolge ihrer Eintragung in die Liste ein.

Bestimmung III.

Die Anberaumung der Sitzungen, sowie die Aufstellung der Tagesordnung für dieselbe steht dem Direktor der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft oder dessen Stellvertreter zu.

Die Sitzungen finden nach Bedürfnis auf Antrag zweier Mitglieder und auf Einladung des Vorsitzenden statt. Es soll jedoch regelmäßig am ersten Montag jedes Vierteljahrs Nachmittag 6 Uhr eine Sitzung anstehen.

Bestimmung IV.

Anträge von Mitgliedern des Arbeiterrats, welche das Wohl der Arbeitnehmer der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft zu fördern geeignet sind und welche dem Direktor oder dessen Stellvertreter 3 Tage vorher schriftlich zugegangen sind, werden in die Tagesordnung der nächsten Sitzung aufgenommen oder werden mit Angabe der Gründe, weshalb sie nicht auf die Tagesordnung gesetzt wurden, zur Kenntnis des Arbeiterrats gebracht.

In dringlichen Fällen können in der Sitzung auf Beschluß der Anwesender Anträge, welche vorher nicht zur Tagesordnung angemeldet waren, zum Gegenstande sofortiger Beratung und Beschlußfassung gemacht werden. Solche Beschlußfassungen bedürfen jedoch zu ihrer Gültigkeit einer zweiten Lesung und sind daher als Anträge für die nächste Sitzung zu behandeln.

Bestimmung V.

Zu den regelmäßigen, wie außerordentlich anberaumten Sitzungen ist mittels Umlaufschreibens einzuladen, und zwar so zeitig, daß alle Mitglieder mindestens 24 Stunden vor der Sitzung die Einladung erhalten haben müssen.

Mit dem Umlaufschreiben zugleich ist jedem Mitgliede die festgesetzte Tagesordnung schriftlich mitzuteilen.

Bestimmung VI.

Den Vorsitz in den Sitzungen führt der Direktor oder dessen Stellvertreter. Die Verhandlungen werden in parlamentarischer Form geführt.

Dem Vorsitzenden steht es frei, die Beratungsgegenstände entweder selbst zum Vortrag zu bringen oder durch einen Berichterstatter aus dem Arbeiterrat vortragen zu lassen.

Bei Abstimmungen ist die betreffende Frage möglichst bestimmt zu fassen, daß sie einfach mit Ja oder Nein beantwortet werden kann.

Der Arbeiterrat ist beschlußfähig, wenn 3 Mitglieder anwesend sind. Er entscheidet nach Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende. Zur Ausführung der Beschlüsse ist die Zustimmung des Direktors der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft erforderlich.

Der Arbeiterrat sowohl als der Vorsitzende sind befugt, über gewisse Verhandlungen und Beschlüsse zur Verschwiegenheit zu verpflichten.

Bei Beratungen, welche ein Mitglied des Arbeiterrats persönlich betreffen, hat dasselbe die Sitzung für die Dauer der bezüglichen Verhandlung zu verlassen.

Bestimmung VII.

Über die Sitzungen ist von einem Mitgliede oder von einem Beamten der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft ein Bericht aufzunehmen, welcher die Namen der anwesenden Mitglieder, die in der Sitzung gestellten Anträge und die darauf gefaßten Beschlüsse unter Angabe der Antragsteller und des Stimmverhältnisses enthalten soll. Der Bericht ist nach erfolgter Genehmigung von den Anwesenden zu unterschreiben.

Bestimmung VIII.

Mitglieder, welche den Vorschriften dieser Geschäftsordnung wiederholt zuwiderhandeln, können vom Vorsitzenden von weiteren Beratungen ausgeschlossen werden.

Bestimmung IX.

Die Wahlen finden in der letzten Woche des November statt und bedürfen der Bestätigung der Direktion.

Bestimmung X.

Der neue Arbeiterrat tritt sein Amt am 1. Dezember an. Seine Amtsdauer reicht bis zum 31. November des nächsten Kalenderjahres.

Berlin NW. 87, im November 1907.

Berlin-Anhaltische Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft.

Ich habe bereits vorher betont, daß ich die Tätigkeit des Arbeiterrates als eine solche auffasse, daß er dem Arbeitgeber beratend zur Seite steht. Auf Grund der Erfahrungen, welche wir in den verflossenen zwanzig Jahren gemacht haben, kann ich diese Einrichtung als durchaus bewährt bezeichnen. Wir möchten heute diese Einrichtung nicht mehr entbehren. Die ständigen Berührungspunkte, wie sie durch eine zeitweilige Besprechung aller passenden geschäftlichen und persönlichen Verhältnisse gegeben sind, beseitigen manchen schroffen Gegensatz. Es finden sich immer eine Anzahl Punkte für die Tagesordnung der Sitzungen, welche zur Besprechung in möglichst nicht zu langen Zeiträumen angesetzt werden. Besprechungen über Arbeitsordnungen, Arbeitzeiten, Wohlfahrteinrichtungen aller Art, gewisse Betriebsverbesserungen, Lohnfragen, Beschaffung von Lebensmitteln und Bedarfsartikeln verschiedener Art, Fürsorge für Unterstützungsbedürftige, Mitverwaltung der Kantineneinrichtungen, Beaufsichtigung der Ackerwirtschaft auf unseren unbebauten

Grundstücken, welche bis auf Widerruf den Arbeitern kostenlos überlassen sind, und Beaufsichtigung verschiedener Art sind die Aufgaben, die dem Arbeiterrat gestellt sind und die einen regen, das Ganze nur günstig beeinflussenden Verkehr mit unseren Arbeitern herbeiführen.

Wir haben auch tatsächlich in der ganzen verflossenen Zeit keinen ernstlichen Streitfall mit unseren Arbeitern gehabt, vielmehr sind alle Punkte, welche zu ernsten Meinungsverschiedenheiten hätten führen können, durch rechtzeitige Besprechung und offene Darlegung der Verhältnisse ausgeglichen. Hierzu war aber von Anfang an notwendig, daß die Direktoren sich persönlich um die vorliegenden Fragen in den Sitzungen bekümmern. Es hat sich stets gezeigt, daß dieser unmittelbare Verkehr zwischen den leitenden ersten Beamten und den Vertretern der Arbeiterschaft die Verhandlungen günstig beeinflußt hat. Ich selbst habe in einer ganzen Reihe von Sitzungen den Vertretern der Arbeiterschaft klar machen können, aus welchen Gründen einzelne Zugeständnisse, die verlangt wurden, nicht gemacht werden konnten. Insbesondere konnte ich trotz der jetzt herrschenden Abneigung der Arbeiterschaft gegen Überstunden es dem Arbeiterrat klar machen, daß bei der ganzen Art unseres Absatzes, welcher im Sommer wesentlich höhere Anforderungen als im Winter an unsere Leistungsfähigkeit stellt, eine Vergrößerung der vorhandenen Einrichtungen, mit welcher die Überstunden allein zu beseitigen sein würde, unbedingt dazu führen würde, daß im Winter zahlreiche Arbeiterentlassungen stattfinden müßten. Wenn ich auch an sich ein abgesagter Feind der Überstunden bin und diese auf das äußerste herunterzudrücken suche, so lassen sich diese bei einem Geschäft, bei welchem, wie das im Gasfach der Fall ist, nur in den wenigen Sommermonaten gebaut werden kann, während in den Wintermonaten die Bautätigkeit still liegt, mit dem besten Willen nicht vermeiden. Es war dem Arbeiterrat durch Darlegung der Verhältnisse ohne weiteres klar zu machen, daß hier ein Ausgleich nur darin liegen könne, daß durch Übernahme größerer Bauten, die sich auf mehrere Jahre verteilen, ein gewisser Gleichmäßigkeitsgrad erstrebt werden müsse. Liegen aber solche Bauten nicht in genügender Zahl vor, und überwiegt die Arbeit, welche im Sommer und Herbst unbedingt zur Ablieferung gelangen muß, so ist von selbst die Notwendigkeit gegeben, durch Überstunden einen Ausgleich zu schaffen. Die Arbeiter haben sehr bald eingesehen, daß, wenn sie uns hier Schwierigkeiten machen würden, die Herstellung von Vorräten, welche wir im Winter behufs gleichmäßiger Beschäftigung unserer Arbeiter betreiben, jedenfalls nicht in dem Umfange vorgenommen werden würde, wie dies jetzt der Fall ist. Mit der Aufgabe von Vorräten bezwecken wir ja in erster Reihe, die größere Leistungsfähigkeit im Sommer durch Ergänzung von Bestellungen aus den Vorräten zu erreichen. Andrerseits aber, und das ist dem Arbeiterrat gegenüber mit Erfolg betont worden, sind wir hierdurch in der Lage, diejenigen Arbeiter, welche seit Jahren, ja seit Jahrzehnten bei uns tätig sind, auch dann zu beschäftigen, wenn der augenblickliche Beschäftigungsgrad dies sonst nicht zulassen würde. Ich bin der Meinung, daß jeder vernünftige Arbeiter, dem diese Ausführungen in entsprechender Form vorgetragen werden, sehr bald einsehen wird, daß er im eigenen Interesse auch einmal eine Ausnahme mit Überstunden machen muß. Durch schroffen Befehl und durch einseitige Ansetzung von Überstunden erreicht man meist das Gegenteil. Durch ver-

ständige Auseinandersetzungen und durch Belehrung erzieht man die Arbeiter zu mitdenkenden Helfern, welche ihr eigenes Interesse sehr wohl mit dem Interesse der Fabrikleitung zu vereinigen verstehen.

In den Händen unserer Arbeiterräte liegt vor allem die Regelung der Unterstützungsfrage. Alle Unterstützungen, welche infolge der bei uns getroffenen Einrichtungen an Arbeiter gewährt werden, bedürfen der Prüfung durch den Arbeiterrat. Wir haben für derartige Unterstützungszwecke größere Kapitalien zur Verfügung, deren Zinsen zur Benutzung frei stehen. Zu diesen Zinsbeträgen kommen diejenigen Beträge, welche aus Strafen eingehen, die sich aus Nichtbefolgung der Fabrikordnung ergeben, und diejenigen Überschüsse, welche die Kantinen ergeben. Aus diesen zur Verfügung stehenden Beträgen werden Unterstützungen an Arbeiter gegeben, welche längere Zeit krank sind, soweit die Krankenkassenbeiträge zum Lebensunterhalt nicht ausreichen. Es werden ferner auch an verunglückte Arbeiter Zuschüsse gegeben. Ferner werden Familien von verstorbenen Arbeitern unterstützt, so weit die letzteren längere Zeit bei uns tätig waren. Wir haben in unserer Moabiter Fabrik im vergangenen Jahre an derartigen Unterstützungen folgende Beträge gewährt:

		in Höhe von	
7	Unterstützungen	M 10,—	
76	„	„ 15,—	
32	„	„ 18,—	
222	„	„ 20,—	
41	„	„ 25,—	
12	„	„ 25,—	
6	„	„ 30,—	
1	„	„ 40,—	
1	„	„ 50,—	
12	„	„ 60,—	M 8548,20

Derartige Unterstützungen werden nur gewährt, wenn der Arbeiterrat dies beantragt; ebenso gehen alle Gesuche um Unterstützung, welche bei der Direktion einlaufen, erst an den Arbeiterrat, damit dieser berichtet und entsprechende Anträge stellt. Es hat sich diese Einrichtung ganz vorzüglich bewährt, denn wir haben feststellen können, daß der Arbeiterrat mit größter Sachlichkeit ohne Rücksicht auf Parteistellung vorgeht und lediglich die Bedürftigkeit prüft. Hierbei wird jeder Simulation besser begegnet, als wenn die Untersuchung durch die Direktion stattfindet. Wir haben in der ganzen Zeit die Anträge des Arbeiterrats, der verschiedenfach in den Personen gewechselt hat, ohne weiteres genehmigen können, weil wir uns von der Sachlichkeit und Gründlichkeit in der Behandlung stets überzeugen konnten. Ebenso hat der Arbeiterrat bei den nachstehenden Gesuchen Bericht zu erstatten, und zwar:

1. Wir zahlen an jeden Arbeiter, dem ein Kind konfirmiert wird, 20 M für das zu beschaffende Konfirmationskleid oder den Konfirmationsanzug. Der Arbeiterrat beschafft in solchen Fällen ein Zeugnis des betreffenden Pastors, wonach die Konfirmation stattfinden wird, und stellt fest, daß der betreffende Arbeiter 3 Jahre bei uns war, eine Bedingung, welche der Gewährung der Unterstützung zugrunde zu legen ist.

2. Die verheirateten Arbeiter, welche 1 Jahr bei uns beschäftigt sind, erhalten im Falle einer Einziehung zu einer militärischen vierzehntägigen Übung 20 M, bei 4 Wochen 40 M, unverheiratete 10 M bezw. 20 M, und zwar ebenso wie das Vorhergehende aus der Unterstützungskasse. Auch hier findet sachgemäße Prüfung und Antragstellung durch den Arbeiterrat statt.
3. Wir liefern unseren Arbeitern Nähmaschinen auf Abzahlung, für welche wir nur den Einkaufpreis berechnen. Wir begnügen uns mit geringen Abzahlungen und berechnen keine Zinsen. Auch in solchen Fällen müssen die Verhältnisse und insbesondere die Vertrauenswürdigkeit des Antragstellers durch den Arbeiterrat klargestellt werden. Wir haben auch tatsächlich mit der Hergabe von Nähmaschinen bis jetzt kaum üble Erfahrungen gemacht. Die Abzahlungen werden pünktlich geleistet. Es ist in solchen Fällen von Wert, daß der Arbeiterrat durch seine Empfehlung für den Betreffenden eintritt und selbst dafür sorgt, daß dieser seinen Verpflichtungen pünktlich nachkommt.
4. Brennmaterial, insbesondere Braunkohlenbriketts, kaufen wir im Sommer zu möglichst billigen Preisen ein und verkaufen sie im Winter an unsere Arbeiter zu dem Einkaufpreise, wobei wir die Verteilungskosten auf uns nehmen. Auch hier leistet der Arbeiterrat durch sachgemäße Aufsicht sehr gute Dienste. Ebenso ist in unserer Dessauer Fabrik der Arbeiterrat bei der Verteilung der zum Ackerbau zur Verfügung stehenden freien Grundfläche an unsere Arbeiter tätig und gleicht hierbei die verschiedenen Wünsche aus.
5. Von großer Bedeutung ist ferner eine Einrichtung, welche ich seit dem Jahre 1900 hier eingeführt habe. Ich habe sie bei einem französischen Kollegen der Jury bei der Weltausstellung in Paris kennen gelernt und sofort auf uns übertragen. Es ist dies die Pflege der Wöchnerinnen. Die von uns alsbald eingeführte Einrichtung hat durch Bildung von Vereinen größeren Umfang angenommen und wirkt außerordentlich wohltätig. Wir haben uns mit diesen Vereinen in Verbindung gesetzt, um für die Frauen unserer Arbeiter, welche in die Wochen kommen, erfahrene Pflegerinnen zu erhalten. Wir stellen aus der Unterstützungskasse die Gelder für diese Pflegerinnen zur Verfügung. Die Einrichtung ist von hohem Wert, und zwar nicht nur, weil durch die Stellung der Pflegerin der betreffende Arbeiter während der Zeit der Niederkunft seiner Frau weiter seine gewohnte Ordnung behält, indem die Pflegerin auch der Wirtschaft vorsteht und diese besorgt, sondern auch weil die Frau am vorzeitigen Aufstehen verhindert wird und hierdurch Schaden für ihre Gesundheit vermieden wird. Die Bedingung für die Gewährung dieser Wohltat ist, daß der betreffende Arbeiter 1 Jahr bei uns ist und daß ein geordneter Hausstand vorliegt. Auch hier ist die Mitwirkung des Arbeiterrates von durchaus günstigem Einfluß.

Die vorstehenden Einrichtungen, welche noch durch weitere ergänzt werden können, bezwecken in erster Reihe, von unseren Arbeitern, sofern sie sich bei uns bewährt haben, jedwede Not fernzuhalten. Selbstverständlich reichen unsere Mittel nicht ohne weiteres aus, um durchgreifend jede Not zu beseitigen, aber immerhin haben wir im Vereine mit unserem Arbeiterrat schon

manches Gute geleistet. Das Zusammenwirken auf diesem Gebiete nähert uns gegenseitig. Die Arbeiter empfinden, daß wir bestrebt sind, sie zu unseren Mitarbeitern heranzuziehen, ihnen zu helfen, damit sie ein menschenwürdiges Dasein führen können. Infolgedessen ist für den Arbeiterrat auch ein sehr großes Gebiet der Wirksamkeit geschaffen, in welchem er sich das Vertrauen der Arbeiter erwerben kann. Nur durch die gerechteste Erfüllung der vorstehend bezeichneten Aufgaben machen sich die Mitglieder des Arbeiterrates des Vertrauens ihrer Mitarbeiter würdig. Sie sind diejenige Stelle, bei welcher Beschwerden angebracht werden, sie weisen unberechtigte Beschwerden zurück, tun aber ihr Bestes, um berechtigten Beschwerden Abhilfe zu schaffen.

Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß alle diese Aufgaben einen regelmäßigen Verkehr mit dem Arbeiterrat selbst zur Bedingung machen. Wenn der Arbeiterrat eine Sitzung wünscht, wird diese sofort abgehalten. Bin ich verhindert, so leitet ein anderes Mitglied der Direktion die Sitzung. Es ist bei derartigen Sitzungen notwendig, daß man die Arbeiter ihre Darlegungen im weitesten Umfang ausführen läßt. Man muß alle Gründe anhören, die sie anführen. Man muß versuchen, diese Gründe, wenn sie nicht berechtigt sind, zu widerlegen, und man wird stets, wenn man eine gute Sache vertritt, eine Verständigung herbeiführen. Bei solcher Gelegenheit äußern sich die Wünsche der Arbeiter, die vielfach in kleinen Dingen bestehen. Hier wird noch eine bessere Beleuchtung gewünscht, dort ein breiterer Weg. Dann wird gewünscht, daß bei der Auszahlung mehr Stellen geschaffen werden, so daß die Auszahlung rascher geht. Bezüglich der Verlegung der Pausen werden oft verschiedene Wünsche laut, bezüglich deren eine Einigung erzielt werden muß. Da die sämtlichen Meister an den Arbeiterratsitzungen teilnehmen, wird auch stets zwischen ihnen und den Arbeitern in Fällen, wo Klagen über schroffe Behandlung seitens der Meister vorgebracht werden, ein Ausgleich stattfinden können. Ich habe wiederholt gefunden, daß Klagen über schlechte Behandlung in nichts zerfließen, wenn man sie in Gegenwart der Meister und des Arbeiterrates sachlich behandelt. Ich habe stets in den Arbeiterratsitzungen betont, daß ich wünsche, daß zwischen Meistern und Arbeitern ein angenehmes Verhältnis bestehen soll, und die Mitglieder des Arbeiterrates wissen ganz genau, daß ich in Fällen, in welchen die Behandlung nicht angemessen ist, auch gegebenenfalls dem Meister eine Rüge erteilen werde. Ebenso wissen sie aber auch, daß ich auf das strengste die Meister gegen unangemessene Klagen in Schutz nehme. Vielfach kommen Klagen einzelner Arbeiter, daß sie im Verhältnis zu den bei uns üblichen Löhnen und Akkordsätzen zu wenig verdienen. Derartige Fälle können in der Arbeiterratsitzung meistens durch Anhören der Meister richtiggestellt werden. In den meisten Fällen werden die betreffenden Mitgieder des Arbeiterrates durch die klagenden Arbeiter falsch unterrichtet und können nach Aufklärung der Angelegenheit dann auch ihrerseits Klarstellung gegenüber den Arbeitern bewirken. Es ist z. B. leicht, in einzelnen Fällen nachzuweisen, daß der betreffende Arbeiter den gleichen Akkordsatz hat wie andere Arbeiter, an gleichen Maschinen arbeitet, dabei aber wesentlich weniger verdient als die anderen, so daß es mangelhafte Geschicklichkeit oder mangelhafte Gewöhnung ist, welche zu dem niedrigen Verdienst führt. Durch Hinweis auf derartige Tatsachen werden die

betreffenden Arbeiter dann angespornt und erreichen vielfach auch die höheren Sätze.

Wie aus vorstehendem ersichtlich ist, betrachte ich meine Aufgabe im Verkehr mit dem Arbeiterrat als eine erziehliche. Mein Kollege, der das Ältesten-Kollegium in Dessau zur Seite hat, behandelt die Angelegenheiten in genau demselben Sinn und mit genau demselben Erfolg. Die Arbeitsordnung, welche heute bei uns gilt, ist, wie dies die gesetzliche Bestimmung vorschreibt, mit dem Arbeiterrat beraten und von diesem genehmigt. Sie gilt daher ihm und den Arbeitern ebenso als Gesetz wie uns.

Die Befürchtungen, welche vielfach geäußert werden, daß durch den Arbeiterrat eine Art Mitregierung geschaffen wird, teile ich nicht. Ich habe in der ganzen Zeit noch keinen Versuch des Arbeiterrates festgestellt, wonach er Ansprüche gestellt hat, auf Dinge eine Einwirkung zu haben, welche seiner Einwirkung von vornherein nicht unterstellt sind. Wohl sind öfters die Lohnfragen und Akkordfragen in den Arbeiterratsitzungen zur Sprache gekommen, wohl sind auch wiederholt Anträge wegen Arbeitzeit und Lohnerhöhungen durch den Arbeiterrat gestellt worden, aber die Mitglieder des Arbeiterrates sind sich sehr wohl bewußt, daß sie in allen solchen Fällen nur der Vermittler zwischen der Arbeiterschaft und der Direktion sind, ebenso wie wir uns bewußt sind, daß in allen solchen Fällen eine Aussprache und eine gegenseitige Belehrung dazu angetan ist, schroffe Gegensätze zu vermeiden. Auch bei uns macht sich wiederholt eine Außenwirkung der Gewerkschaftsleitung geltend. Die Leute werden zu Versammlungen berufen, in welchen ihnen Dinge in falscher Darstellung vorgetragen werden. Bisher hat stets in derartigen Fällen eine Aussprache mit unserem Arbeiterrat verhindert, daß solche Einwirkungen von außen Erregung schaffen. Wiederholt ist es vorgekommen, daß wir ältere Arbeiter entlassen mußten, weil sie sich Dinge zu Schulden kommen ließen, die mit einer geordneten Fabrikführung nicht vereinbar sind. Wir haben es fast in allen derartigen Fällen durchgemacht, daß Beschwerden von der betreffenden Gruppe von Arbeitern kamen. Wir konnten aber ohne weiteres das Urteil des Arbeiterrates über unser Verhalten anrufen und konnten von vornherein sicher sein, daß der Arbeiterrat nach Kenntnis der Gründe unseren Entschluß als durchaus angemessen bezeichnete. Ich wiederhole aber und betone ganz besonders, daß nur der persönliche Verkehr der leitenden Vorstandsmitglieder mit dem Arbeiterrat in allen solchen Fällen Schwierigkeiten beseitigen hilft. Der Verkehr durch Mittelsorgane stellt die Vorzüge der Einrichtung des Arbeiterrates wesentlich in Frage.

Auch die gesamte Kantineneinrichtung untersteht der Leitung des Arbeiterrates. Die Klagen über mangelhafte Beschaffenheit der Lebensmittel, wie sie früher öfter gekommen sind, treten nicht mehr an uns heran. Es ist Sache des Arbeiterrates, die Lieferer für die Lebensmittel zu bestimmen, die gute Beschaffenheit selbst zu überwachen und etwaige Klagen der Arbeiter selbst zu prüfen. Wir haben lediglich nach den Anweisungen des Arbeiterrates einzukaufen. Die Verkaufpreise werden in gemeinsamer Beratung mit dem Arbeiterrat bestimmt. Die Verwaltung der Kantinen wickelt sich demgemäß ohne jegliche Schwierigkeit ab. Sie liefern einen angemessenen Überschuß, welcher der Unterstützungskasse zugute kommt. Infolgedessen wird auch der festgesetzte Preis der Lebensmittel in keiner Weise bemängelt.

Es war früher nicht zu vermeiden, daß die Arbeiter bereits vor Beginn der Mittagspause mit dem Waschen anfingen. Wir haben mittags nur eine Stunde Pause, und es ist daher begreiflich, daß die Arbeiter die Fabrik möglichst mit dem Schlag 12 verlassen wollen. Wir haben oft über diese Frage mit dem Arbeiterrat verhandelt und sind schließlich zu einer Einigung auf folgender Grundlage gekommen:

Die Pfeife ertönt 5 Minuten vor 12. Die Zeit von 5 Minuten vor 12 bis 12 darf von den Arbeitern zum Waschen und Ankleiden benutzt werden. Sie dürfen aber während dieser Zeit die Arbeits- bezw. Waschräume nicht verlassen. Sie sind dann um 12 Uhr soweit fertig, daß sie pünktlich die Fabrik verlassen können.

Diese Einrichtung hat sich bewährt. Die 5 Minuten Spielraum spielen keine Rolle, und es ist andererseits eine Ordnung erzielt, welche im Fabrikbetrieb durchaus notwendig ist.

In neuerer Zeit konnte ich mit unserem Arbeiterrat wegen Erteilung von Urlaub eine Vereinbarung treffen, welche den Wünschen der Arbeiter Rechnung trägt. Auf der einen Seite ist es außerordentlich schwierig, Arbeitern, welche längere Zeit bei uns tätig sind, Urlaub zu geben. Insbesondere ist das deswegen bei uns schwierig, weil unsere Haupttätigkeit in den Sommer fällt. Wir können nur außerordentlich schwer gerade in den Sommermonaten die älteren Arbeiter entbehren. Durch gleichzeitige Beurlaubung einer größeren Zahl von Arbeitern würde unter Umständen die ganze Erzeugungstätigkeit durchbrochen werden. Ich konnte unserem Arbeiterrat, der mit einem entsprechenden Gesuch an uns herantrat, und zwar unter Hinweis darauf, daß auch bei Siemens & Halske jetzt regelmäßig Urlaub erteilt werde, nachweisen, daß, wenn wir innerhalb der zur Verfügung stehenden drei Monate jedem Arbeiter eine Woche Urlaub geben würden, dann immer der zwölfte Teil unserer Arbeiterschaft beurlaubt sei, ein Zustand, der in keiner Weise den Verhältnissen entspricht. Wohl kann bei öffentlichen Werken, wie z. B. Gasanstalten, von den Städten Urlaub erteilt werden, denn im Sommer ist der Betrieb geringer als im Winter. Auch bei anderen öffentlichen Betrieben stellen sich die Verhältnisse einfacher als bei einer Erwerbsgesellschaft, welche darauf angewiesen ist, mit ihren Einrichtungen ein Bestimmtes zu leisten und hierdurch die Einrichtungen entsprechend zu verzinsen. Mir wurde von den Arbeitern entgegnet, daß andererseits aber auch ältere Arbeiter, welche schon Jahrzehnte bei uns sind, doch Anspruch darauf haben, einmal im Lauf der Jahre ihre Angehörigen wieder zu sehen, also nach ihrer Heimat zu reisen, daß unter Umständen auch ein Ausruhen in frischer Luft, wenn auch nur kurze Zeit, die Arbeitsfähigkeit länger erhalte und steigere und daß wir keinen Schaden leiden würden, wenn wir auf diese Weise uns unseren Arbeiterstamm länger gekräftigt erhielten. Im Gegenteil, es könne daraus für beide Teile nur Vorteil erwachsen. Das Ergebnis der Verhandlungen zeitigte dann folgenden Vorschlag, welcher den Wünschen des Arbeiterrates Rechnung trug und uns nur gering belastet:

Wir haben zunächst den Versuch gemacht, in diesem Jahre einer geringen Zahl älterer Arbeiter einen 10-tägigen Urlaub zu geben, und zwar haben wir diese Zahl entsprechend der Zahl der Mitglieder des Arbeiterrates auf 7 gesetzt.

Jedes Mitglied des Arbeiterrates durfte aus seiner Abteilung einen geeigneten Mann vorschlagen, und es wurde aus den Vorgeschlagenen durch das Los der in Urlaub zu Sendende ausgewählt. Wir haben uns dahin geeinigt, daß diesen 7 Arbeitern, welche mindestens 10 Jahre bei uns beschäftigt sein mußten, während der 10 Tage derjenige Durchschnittsverdienst gezahlt wird, den sie in dem letzten halben Jahr erzielt haben, also nicht nur der Lohn, sondern tatsächlich der sich aus Akkorden und etwaigen Überstunden ergebende höhere Durchschnittsverdienst. Wir werden in der nächsten Arbeiterratsitzung feststellen, welchen Einfluß diese Entsendung gehabt hat, und haben uns vorgenommen, die Zahl der zu Beurlaubenden langsam entsprechend dem Bedürfnis zu erhöhen, und zwar stets in Verbindung mit dem Arbeiterrat derartig, daß die Auswahl in Rücksicht auf die Bedürfnisse der Fabrik erfolgen soll.

Eine solche Behandlung der Angelegenheit, die uns keinen Schaden schafft und andererseits den Arbeitern Nutzen bringt und ihren Wünschen Rechnung trägt, konnte nur durch gemeinsame Beratung und Verständigung mit dem Arbeiterrat herbeigeführt werden. Ich möchte heute die Einrichtung des Arbeiterrates nicht vermissen. Ich habe stets mein Bestes getan, um den Arbeitern zu zeigen, daß ich für jeden Arbeiter, der seine Pflicht tut, die vollste Anerkennung habe. Ich habe mich stets bemüht, zu zeigen, daß ich die Interessen der Arbeiter mit den Interessen der von mir vertretenen Gesellschaft zu vereinen suche und daß ich das Zusammenwirken von Arbeiterrat und Vorstand als die glücklichste Lösung für das gute Zusammenarbeiten betrachte. Ich konnte vielfach in den Verhandlungen die Arbeiter darauf hinweisen, daß es unsere Aufgabe im Maschinenbau ist, durch entsprechende Einrichtung und Vervollkommnung die Leistung der einzelnen Arbeiter zu erhöhen, sei es dadurch, daß die Maschinen verbessert werden, die Geschwindigkeiten in der Bearbeitung zu erhöhen sind, oder sei es, daß durch entsprechende Ausbildung von regelmäßig wiederkehrenden Arbeiten der einzelne Arbeiter sich mit der Arbeitsweise besser vertraut macht. Ich konnte an Beispielen nachweisen, daß diese Art der Erfassung der gestellten Aufgabe wesentlich dahin führt, daß die Arbeiter durch höhere Leistung auch höheren Verdienst erzielen, und ich kann feststellen, daß die Arbeiter diese Art der Auffassung unterstützen und das ihrige dazu beitragen, um die Erhöhung der Leistungen zu fördern. Wenn irgend ein Weg geeignet ist, Gegensätze im sozialen Leben auszugleichen, so ist es der der Erhöhung der Leistungen, an der Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichmäßig mitwirken müssen, um den Erfolg zu erzielen.

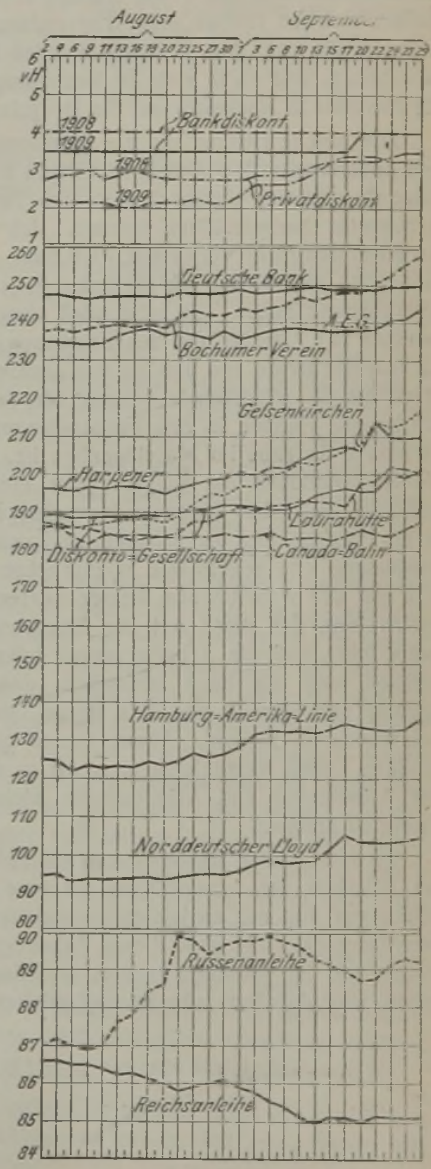
Ich kann meine Ausführungen am Schlusse dahin zusammenfassen, daß ich die Tätigkeit des Arbeiterrates als eine willkommene Unterstützung zur Erfüllung der von mir zu leistenden Aufgabe stets betrachtet habe, und daß ich auch fernerhin nicht ohne diesen Arbeiterrat arbeiten möchte. Die Erfahrungen, welche wir im Vorstand unserer Gesellschaft mit dem Arbeiterrat gesammelt haben, sind durchaus günstig und dürften sicher zur Nachahmung auffordern.

II. DER GELD- UND WARENMARKT.

Diskont- und Effektenkurse an der Berliner Börse im August und September 1909.

Die Haltung der Börse war im August und September durchweg fester als in den Vormonaten. Zwar zwangen die Unruhen in Spanien, die Kämpfe in Marokko, die Aufstandbewegung in Griechenland und die Kretawirren die Einzelmärkte anfangs noch zur Zurückhaltung; doch wurden diese ungünstigen Einflüsse bald durch die besseren Wirtschaftsverhältnisse im In- und Auslande mehr als wettgemacht, sodaß die Börse schließlich sogar eine lange nicht mehr gesehene Aufwärtsbewegung erlebte. Anfänglich durch die Banken mit eingeleitet und gefördert, hat sie mehr und mehr, selbst gegen den Wunsch der Bankwelt, angehalten und sich weiter verstärkt. Bezeichnend ist, daß der Träger dieser Hochbewegung, die immer weitere Kreise zog, nicht einmal mehr die berufsmäßige Spekulation, sondern das private Publikum war. Die Kurse haben nach und nach auf allen Gebieten, vielleicht mit einziger Ausnahme des Rentenmarktes, eine Höhe erreicht, die durch die tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnisse nicht mehr gerechtfertigt erscheint. Zweifellos hat sich die Lage der heimischen Eisenindustrie und vielleicht seit kurzem auch die Lage des Kohlenmarktes gebessert, aber diese Besserungen sind mehr als hinreichend in den Kurserhöhungen bereits vorweg genommen worden. Außer der besseren Lage des heimischen Eisenmarktes ist es die günstige Lage der amerikanischen Eisen- und Stahlindustrie, die eine ganz besondere Wirkung auf die deutsche Börse ausgeübt hat, während die eigentlichen Vorgänge an der New Yorker Fondsbörse, mochten sie günstig oder ungünstig sein, kaum oder wenig in Rechnung gezogen wurden. Infolgedessen ist der Berliner Markt von den schweren Erschütterungen, welche die New Yorker Börse kurz vor dem Tode Harrimans durchmachte, verschont geblieben. Weiterhin kam der Börse die anfangs noch flüssige Gestaltung des Geldmarktes zugute. Sodann haben auch die ausländischen Börsen anregend gewirkt, und endlich hat die Besserung der Metallmärkte, voran des Kupfer- und Zinkmarktes, die Haltung weiter mit befestigen helfen. Die Erhöhung des Reichsbankdiskontes hat, obwohl sie nach Ausspruch des Reichsbankpräsidenten mit auf die Eindämmung der Spekulation gerichtet war, doch wenig gefruchtet, und der Umstand, daß sich die Versorgung der recht beträchtlich angewachsenen Hausseverpflichtungen auch anläßlich des sonst so schwierigen Septemberultimo ziemlich günstig vollzog, hat den Markt aufs neue ermuntert, auf der gefährlichen Bahn fortzufahren.

Im einzelnen sind auf dem Bankenmarkte die Werte allgemein, wenn auch zunächst noch langsam gestiegen. Infolge der außerordentlichen Kauflust des Privatpublikums haben die Banken, deren Erträgnisse aus dem Zinsenkonto im ersten Halbjahre bei den niedrigen Zinssätzen etwas zurückgeblieben waren, auf dem Effektenkonto bedeutende Erfolge erzielt. Es gelang, eine Reihe alter Effekten- und Konsortialbestände, die sehr niedrig zu Buche gestanden hatten, gewinnbringend abzustoßen, aber auch aus der Vermittlertätigkeit bei den Käufen des Publikums haben namentlich in den letzten Wochen die Banken ganz erhebliche Gewinne gezogen. Die Aktien der Deutschen Bank haben den nie verzeichneten Kursstand von 250 vH erreicht. Diskonto-Kommanditanteile, die früher etwas zurückgeblieben waren, konnten in den letzten beiden Monaten nicht weniger als 12 vH aufbessern und gleichfalls eine seit Jahren nicht gesehene Höhe von über 201 vH erreichen.



Auch die übrigen Banken haben ähnliche Steigerungen aufzuweisen. Es gilt daher schon heute als sicher, daß die Banken, die in den letzten Krisenjahren dieselbe Dividende wie früher gezahlt haben, mindestens gleiche, wenn nicht erhöhte Gewinne verteilen werden, während die Banken, die wegen schlechter Ergebnisse infolge der letzten Krise ihre Dividende herabsetzen mußten, jedenfalls dieselben Dividenden, die sie während der letzten Hochkonjunktur verteilt haben, wieder ausschütten werden.

Weniger günstig war die Haltung des Rentenmarktes. Während von ausländischen Anleihen griechische, spanische und Türkenwerte zeitweise den politischen Verhältnissen Rechnung tragen mußten und zurückgingen, haben doch andere fremde Renten, namentlich Russen, sich einer guten Beachtung erfreut. Eine erneute und gut geglückte Einführung russischer Eisenbahnprioritäten zeigt, wie aufnahmefähig der deutsche Markt für Russenwerte wieder geworden ist. Die gute Lage der Russenanleihen steht im Zusammenhang mit den Nachrichten über die günstigen Ernteverhältnisse im Zarenreich, die allerdings die Regierung absichtlich etwas abschwächen möchte, um dem Lande vorläufig die notwendigen großen Getreidemengen zu erhalten. Die heimischen Anleihen sind dagegen fortwährend im Kurse herabgegangen. Hierzu trug in erster Linie bei, daß wieder halbamtliche Äußerungen über das Defizit des Reiches und über einen erneuten starken Anleihebedarf im nächsten Jahr in Umlauf gebracht wurden.

Im Mittelpunkte der Hochbewegung stand der Montanmarkt. Die günstigen Berichte aus der heimischen Eisenindustrie und aus der Eisenindustrie Amerikas und Englands regten den Markt dauernd an; dazu kam, daß die früheren ungünstigen Dividendenschätzungen bei den führenden Werken sich doch nicht voll bewahrheiteten, sondern daß eine Reihe von Betrieben wider Erwarten eine etwas bessere Dividende auszahlte, wenn diese auch natürlich in den meisten Fällen weit hinter der vorjährigen zurückblieb. Die Kurse der meisten Montanwerte, welche reichlich niedrig lagen, sind infolgedessen stark gestiegen, beispielsweise bei Gelsenkirchen innerhalb der beiden letzten Monaten um nicht weniger als 32 vH, bei Bochum um 20 vH. Aber auch die Werte solcher Hütten, bei denen ein sehr schlechter Abschluß erwartet wurde und tatsächlich eingetreten ist, wie z. B. der Laurahütte, sind 10 vH und mehr gestiegen. Der Septemberschluß hat dem Hochstande der Montanwerte nur wenig Abbruch zu tun vermocht.

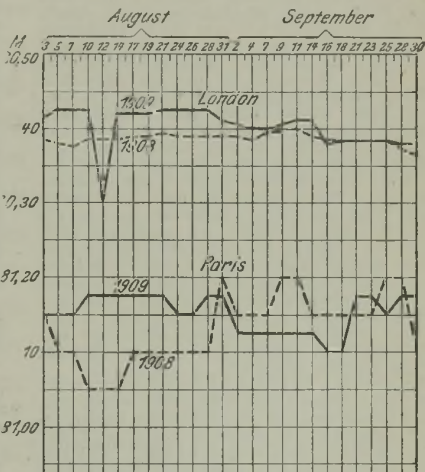
Am Elektrizitätsmarkt war die Aufwärtsbewegung gleichfalls mehrfach recht stürmisch, wenn es auch wieder zu längeren Perioden des Rückganges gekommen ist. Anregend wirkten die Aussichten auf günstige Abschlüsse der großen Werke, sowie die Verwertung von Patenten, z. B. des Elektrostahlverfahrens.

Auch der Schiffahrtsmarkt hat sich von der günstigen Aufwärtsbewegung nicht ausgeschlossen, und seine Kurse sind namentlich während des Septembers nicht unbeträchtlich gestiegen. Die Auswandererbewegung ist lebhafter geworden, ferner wurden Äußerungen der Verwaltungen über einen besseren Geschäftsgang laut.

Die Durchschnittskurse der in der Effektenkurstabelle berücksichtigten Werte waren:

	August 1909	Sept. 1909
Deutsche Bank	247,08	248,83
Diskonto-Gesellschaft	189,72	195,02
Gelsenkirchen	192,71	206,09
Harpener	196,89	206,04
Bochumer Verein	239,84	248,46
Laurahütte	185,16	194,57
Canada-Pacific-Bahn	184,25	184,19
Hamburg-Amerika-Linie	124,31	130,68
Norddeutscher Lloyd	93,79	101,15
Allgem. Electricitätsgesellschaft	236,96	238,67
3% Reichsanleihe	86,24	85,24
4% Russenanleihe	88,24	89,35

Am Geldmarkt ist der Jahreszeit entsprechend allmählich eine Versteifung eingetreten. Der Privatdiskont hat freilich im August noch Sätze von 2 vH zu verzeichnen gehabt, hat dann aber im September schließlich auf 3½ vH angezogen. Dies hing natürlich in erster Linie mit der außerordentlichen Beteiligung des Publikums am Börsengeschäft zusammen. Der Reichsbankdiskont blieb bis zum 18. September unverändert 3½ vH und wurde dann auf 4 vH erhöht. Diese Heraufsetzung dürfte jedenfalls nicht die letzte in diesem Jahre sein. Die Reichsbank hatte lange mit ihrer Maßnahme gezögert und war erst dazu geschritten, als die Spannung zwischen den Sätzen des offenen Marktes und dem amtlichen Diskontsatz ¼ vH betrug, während im August eine Spannung zwischen Privat- und Bankdiskont von rd. 1½ vH bestanden hatte. Die Durchschnittssätze des Bankdiskontes waren im August 3½ vH gegen 4 vH im August 1908, im September 3,84



(4 vH). Der Privatdiskont betrug im August durchschnittlich 2,12 vH (2,82), im September 2,97 (3,14 vH).

Wechselkurse London, Paris, New York.

(Vgl. das Schaubild S. 511.)

Mit der in Deutschland zunehmenden Geldverteuerung, die im Auslande keineswegs im gleich starken Maße bestanden hat, haben sich die Devisenkurse, die anfangs noch eine Befestigung zeigten, mehr und mehr abgeschwächt. Erst in den letzten Tagen des Septembers ging der Pariser Scheck ein wenig aufwärts. Dennoch hat sowohl im August als im September die Devise London höher als im Vorjahre gestanden, der Pariser Scheck war dagegen im August höher als im Vorjahr und ist im September eine Kleinigkeit zurückgeblieben. Scheck London stand im Durchschnitt im August 20,42 (i. V. 20,38 vH), im September 20,39 vH (20,38), Scheck Paris im August 81,16 (81,10), im September 81,13 vH (81,16). Scheck New York im August 4,197 vH (4,188), im September 4,195 (4,189).

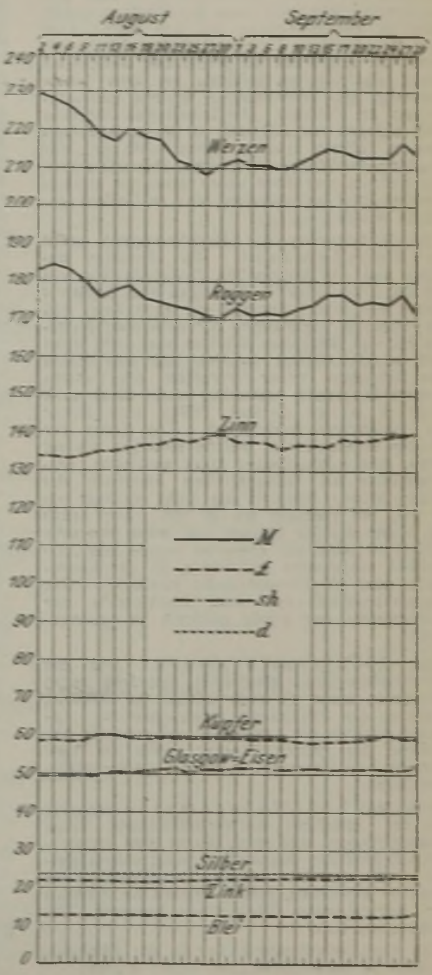
Der Warenmarkt im August und September 1909.

Am Getreidemarkt ist die Bewegung für Weizen zunächst rückläufig gewesen. Dies steht einmal im Zusammenhang damit, daß die neue Ernte auf dem Markt erschienen ist, während vorher noch mit den geringen Beständen aus der alten Ernte gerechnet werden mußte. Indessen hat der um diese Zeit übliche Preisrückgang genau wie im Vorjahre sehr bald wieder einer Aufwärtsbewegung Platz gemacht, da die neue Ernte doch nicht so günstig ausgefallen zu sein scheint, wie man anfangs noch erwartete. Besonders hat sowohl der amtliche amerikanische, als auch der russische Ackerbaubericht die Notierungen nach oben beeinflußt. Befestigt wurden die deutschen Getreidemärkte im besonderen auch durch die geringen Zufuhren, die dadurch veranlaßt wurden, daß sich die Landwirte bei der günstigeren Witterung eifrig den Feldarbeiten für die Bestellung der Wintersaat widmeten. Für Roggen ist die weitere Aufwärtsbewegung wieder zum Stillstand gekommen und hat schließlich einem bedeutenden Preisabschlag weichen müssen.

An den Metallmärkten herrschte für Kupfer anfangs eine noch recht wenig günstige Preisbewegung, da bedeutende Kupfervorräte namentlich in Amerika auf dem Markt einen starken Druck ausgeübt hatten. Der Bedarf blieb lange Zeit außerordentlich zurückhaltend. Erst in der letzten Hälfte des Septembers läßt sich eine leichte Besserung erkennen, die jedoch in den Preisen noch kaum zum Ausdruck gekommen ist. Der Zinnmarkt war anfänglich mehrfachen Schwankungen ausgesetzt und hat sich erst gebessert, als der ostasiatische Markt weniger lebhaft anbot. Blei lag ruhig, zunächst wenig verändert, später anziehend, während Zink nach anfänglicher Abschwächung langsam aber stetig seine Preise besserte. Gegen Schluß des Septembers ist die Lage der Metallmärkte im Zusammenhang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Besserung entschieden vertrauensvoller geworden. Silber unterlag nur geringfügigen Schwankungen, im ganzen ist nach einer leichten Aufwärtsbewegung wiederum ein leichter Rückgang zu verzeichnen gewesen, doch waren die Notierungen zeitweise ziemlich unverändert. Der Eisenmarkt in Glasgow spiegelte in seinen freilich vielfach schwankenden Notierungen die allgemeine Aufwärtsbewegung der übrigen Eisenmärkte wieder.

Die Durchschnittskurse waren

für	August	September
Weizen	216,13	212,55
Roggen	176,25	173,50
Kupfer	59,36	59,07
Zinn	135,96	137,55
Zink	22,00	22,99
Blei	12,55	12,78
Silber	23,57	23,55
Eisen	50,49	51,46



III. KLEINE MITTEILUNGEN
AUS LITERATUR UND PRAXIS.

BILDUNGSWESEN.

Der Verein für Sozialpolitik.

I.

Im Herbst des Jahres 1871 hielt Adolf Wagner seine berühmte Rede über die soziale Frage.[1]) Schon seit Beginn der sechziger Jahre hatten sich bedeutende Gelehrte wie Schäffle, Hildebrand u. a. gegen die herrschende Richtung in der Nationalökonomie gewandt, die in einseitiger Betonung der Smithschen Lehre, daß der Einzelne in der rücksichtslosen Verfolgung seiner eigenen Interessen auch dem Gemeinwohl am besten diene, den immer stürmischer laut werdenden Forderungen nach sozialen Reformen verständnislos gegenüberstand und mit ihrer Überspannung des Erwerbsprinzips tatsächlich eine „Wissenschaft der Habsucht und des Geizes", eine bloße „Arithmetik des Egoismus" geworden war. Wagner forderte nun in breitester Öffentlichkeit, daß die Nationalökonomie wieder mehr den Charakter und die Bedeutung einer ethischen Wissenschaft erhalten müsse, um die sozialen Fragen richtig zu behandeln. Die Idee einer sittlichen Verantwortlichkeit des Einzelnen, der Gesellschaft, des Staates für die Gestaltung der Wirtschaftsverhältnisse gewinne gegenüber der bloßen Erforschung des natürlichen Werdens wieder an Bedeutung. Daraus ergebe sich die Forderung nach Beseitigung des Luxus, nach besserem Einvernehmen zwischen Arbeitern und Arbeitgebern, nach Beschränkung des privaten Grundeigentums, nach vermehrter Staatshilfe überhaupt, nach besserer Verteilung der Steuerlast. Arbeiterkammern auf gesetzlicher Grundlage sollten Arbeiter und Unternehmer zur geordneten Erledigung ihrer Streitfragen zusammenführen. Verminderung der Arbeitszeit, Verbot der Sonntagsarbeit, Sicherung der Arbeiter in Fällen von Krankheit, Invalidität, Alter, Fürsorge für Witwen und Waisen seien öffentliche Aufgaben; ebenso die Verbesserung der Konsumtion durch Wohnungsreform, geistige, sittliche, religiöse Hebung der unteren Klassen, Steuerreform. „Sicher heißt es hier, Freiheit ist besser als Zwang". Aber erstere setzt eine große Erziehung voraus, letzterer ist heute noch nicht zu entbehren. „Erst weitgehende Staatsintervention, erst das Gesetz und der Zwang des Staates haben hier die simpelsten Pflichten der Menschlichkeit und des Christentums zur Geltung gebracht." Darum Selbsthilfe und Staatshilfe.

Die Vertreter dieser neuen, sozialpolitischen Richtung, die deshalb von den Anhängern der liberalen Schule als „Kathedersozialisten" bezeichnet wurden, versammelten sich erstmalig 1872 in Eisenach. Professor Schmoller wies in seiner Eröffnungsrede darauf hin, daß bisher der psychologische Zusammenhang zwischen den Organisationsformen der Volkswirtschaft und dem ganzen sittlichen Zustand einer Nation übersehen worden sei. Man habe zu sehr die Steigerung der Produktion und zu wenig die Rückwirkung der neuen Organisationsformen auf die Menschen im Auge gehabt, man habe die zunehmende Größe der Vermögens- und Einkommensungleichheit, das Ungenügende der Lebensbedingungen der arbeitenden Klassen, das Entstehen der Klassenkämpfe nicht genügend beachtet. Reform sei notwendig, nicht als Umkehr zu vergangenen Einrichtungen oder als Umsturz aller bestehenden Verhältnisse, sondern als Ausbau schon bestehender Ansätze zu einer entgegengesetzte Interessen ausgleichenden sozialen Ordnung, insbesondere durch Verstärkung der Staatsgewalt auf vielen Gebieten des wirtschaftlichen Verkehres. Daß ein immer größerer Teil des Volkes zur Teilnahme an allen höheren Gütern der Kultur, an Bildung und Wohlstand berufen werde, sei das hierbei anzustrebende Ideal.

Im Sinne dieser Ausführungen hat der Verein für Sozialpolitik seit nun-

[1]) Vgl. hierzu Philippovich: Das Eindringen der sozialpolitischen Ideen in die Literatur. Duncker & Humblot, Leipzig 08.

mehr 37 Jahren gewirkt, indem er über bestimmte Fragen des Wirtschaftslebens Untersuchungen anstellte, kontradiktorische Verhandlungen herbeiführte, das so gewonnene Material wissenschaftlich verarbeitete und so Anregungen zu sozialpolitischen Reformen gab.

II.

Die diesjährige Generalversammlung des V. f. S. fand vom 27. bis 29. September in Wien statt.

Der erste und umfangreichere Teil der Verhandlungen betraf die Frage der Gemeindebetriebe. Gestützt auf eine große Anzahl von Arbeiten über die Gemeindebetriebe einzelner Städte Deutschlands und des Auslandes gab Professor Fuchs, Tübingen, einen Gesamtüberblick über die Entwicklung der gemeindlichen Unternehmungen.[2]) Die hauptsächlichsten sind im allgemeinen folgende: Grundbesitz, Gaswerk, Elektrizitätswerk, Wasserversorgung, Leihamt, Sparkasse, Feuerlöschwesen, Straßenreinigung, Kanalisation, Straßenbahn, Hoch- und Tiefbau, Schlacht- und Viehhof, Markthallen, Hafenanlagen und Lagerhäuser, Krankenhäuser, Desinfektionsanstalt, Volksbibliothek und Lesehallen, Schulwesen und öffentliche Anlagen. Hierzu kommen noch, zum Teil im Auslande: Wohnungsbau, Versorgung mit Lebens- und Genußmitteln, Plakatwesen, Gemeindezeitungen, Theater, Apotheken, Badeanstalten, Leichenbestattung u. a. Am frühesten und auch am zahlreichsten sind die Wasserwerke in den Besitz und Betrieb der Gemeinden übergegangen. Die private Unternehmung ist hier so selten, daß man heute schon die Wasserwerke als typische Gemeindebetriebe bezeichnen kann. Bei den Gaswerken herrscht hingegen die Privatunternehmung noch vor. Der Verstadtlichung stehen hier Konzessionsverträge von oft noch recht erheblicher Dauer entgegen. Bei den Elektrizitätswerken ist teilweise eine Abkehr von der sonst überall vorherrschenden Neigung zum Verstadtlichen festzustellen. Dies hängt damit zusammen, daß die finanziellen Ergebnisse der städtischen Elektrizitätswerke nicht ebenso günstig sind wie die der Gaswerke. Diese Erscheinung wird damit zu erklären versucht, daß die Gestehungskosten der elektrischen Kraft viel höher sind als die der Gaskraft, die Elektrizitätswerke aber infolge des Wettbewerbes der Gasanstalten mit ihrem Preis möglichst nahe an den Gaspreis herangehen müssen. Dazu kommt aber, wie die Arbeit über die Stadt Remscheid zeigt, namentlich in kleineren Städten die Schwierigkeit einer richtigen ökonomischen Ausnutzung des Werkes. Dies hat in neuerer Zeit im rheinisch-westfälischen Industriegebiete zu einer sehr bemerkenswerten neueren Entwicklung der Privatunternehmung geführt, deren Form am besten durch das von einem rheinischen Großkaufmann gegründete Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (A.-G.) dargestellt wird. Dank der unmittelbaren räumlichen Verbindung von Zeche, Kokerei und Kraftwerk, wodurch Kohlen erspart und Kohlenfrachten vermieden werden und die denkbar günstigste und billigste Produktion ermöglicht wird, ist das Werk in der Lage, den Strom sehr billig zu liefern. Hierdurch hat es einen großen Abnehmerkreis gefunden, dessen Bedarf sich nach Zeit und Menge so ausgleicht, daß das Kraftwerk im ganzen für jede Tages- und Nachtstunde fast gleichmäßig in Anspruch genommen wird. Gegenseitigkeitsverträge mit einigen großen, selbst stromerzeugenden industriellen Werken erhöhen diese Ausnutzungsmöglichkeit noch.

Diese „technisch und nicht minder auch wirtschaftlich gewaltig gerüstete Macht pochte nunmehr an die Tore der Städte". Hier fand sie fast überall teils im Eigenbetrieb der Gemeinden, teils im Besitze von Gesellschaften befindliche Elektrizitätswerke, die sämtlich unter weit ungünstigeren Bedingungen produzierten und insbesondere die infolge der technischen Fortschritte außer Betrieb gesetzten alten Maschinen, da sie noch hoch zu Buch standen, als Aushilfe beibehalten haben. Die zahlreichen Gründungen solcher Elektrizitätswerke waren besonders durch den Wettbewerb der großen Elektrizitätsgesellschaften gefördert worden, die

[2]) Vgl. hierzu: Carl Johannes Fuchs: Die Entwicklung der Gemeindebetriebe in Deutschland und im Auslande.
Duncker & Humblot, Leipzig 09.

weniger in dem Betrieb von Kraftwerken als in dem Absatz ihrer Maschinen ihren Verdienst suchen, aber häufig, wo sie die Gemeinde für Eigenbetriebe nicht gewinnen konnten, selbst Kraftwerke bauten, um sie nach einigen günstigen Geschäftsjahren doch noch an die Gemeinde zu übertragen.

Es ist noch nicht lange her, daß man in dieser Entwicklung ganz allgemein einen technisch-wirtschaftlichen Fortschritt Deutschlands sah und die Städte lobte, die von vornherein ihre Versorgung mit Kraftstrom selbst in die Hand nahmen. Heute werden zahlreiche Stimmen laut, die jene Entwicklung als unwirtschaftlich schelten und darauf hinweisen, daß die kleinen städtischen Werke, wenn überhaupt, einen Verdienst nur mit Hilfe von Preisen erzielen, die dem heutigen Stand der Technik nicht entsprechen. Infolgedessen können große Fabrikanten nicht von ihnen Strom beziehen, was außerdem auch eine größere Anlage verlangen würde, die nicht gleichmäßig ausgenützt werden könnte. An Stelle eines schweren wirtschaftlichen Kampfes mit diesen städtischen Werken, die durch das ausschließliche Verfügungsrecht der Gemeinde über ihre Straßen geschützt waren, schlug das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk den Weg der Verhandlung ein, und es gelang ihm, mit einer Reihe von Städten langfristige Verträge abzuschließen auf der Grundlage, daß den städtischen Werken die Lichtabgabe vollkommen und die Kraftabgabe an die kleineren Verbraucher verblieb. Die größeren Verbraucher wurden unter Vereinbarung einer je nach dem Stand der Technik noch zu prüfenden Preistafel dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk überwiesen, das sich verpflichtete, auch den Städten selbst zu einem bestimmten Preis Strom zu liefern; außerdem wurden die Gemeinden in verschiedener Form am Gewinn beteiligt. Ein solcher Vertrag bot den Städten unleugbare Vorteile: sie konnten ihre Werke bis zur äußersten Leistungsfähigkeit ausnützen, und ihrer Industrie stand von nun an jederzeit Strom in jeder beliebigen Menge zur Verfügung. Infolgedessen haben keineswegs nur kleine und mittlere Gemeinden, sondern auch Großstädte, wie Essen und Mülheim a. d. Ruhr, sich der Gesellschaft angeschlossen. Vielfach haben die Städte auch einen erheblichen Teil des Aktienkapitals der Gesellschaft übernommen, einzelne Gemeinden treten auch nur als Großabnehmer auf, indem sie den Strom mit einem Zwischengewinn an ihre Einwohner wieder abgeben. Durchweg haben dabei die Städte der Gesellschaft in der oben angegebenen Begrenzung das ausschließliche Recht der Stromabgabe auf viele Jahre eingeräumt.

Sobald nun aber diese Entwicklung gezeigt hatte, daß der Zusammenschluß größerer Versorgungsgebiete wirtschaftlicher sei, begann wieder eine neue Entwicklung der öffentlichen Tätigkeit auf diesem Gebiete, indem bestehende oder zu diesem Zwecke gegründete Kommunalverbände für ihre Bezirke Kraftwerke errichteten (z. B. das kommunale Elektrizitätswerk Mark im südwestlichen Westfalen). Diese Gründungen sind aber noch zu jung, um ein Urteil über ihre Aussichten geben zu können.

Außerdem bietet für Gemeinden mit vorherrschendem Kleingewerbe die Verbindung mit dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk die Schwierigkeit, daß dessen Preistafel auf großindustrielle Abnehmer eingerichtet ist, sie also eine andere Berechnung der Strompreise anstreben müssen. Zugleich eröffnen sich durch den Umstand, daß die neuen Kraftstromwerke große Mengen Kühlwasser von bestimmtem Wärmegrad brauchen, neue Aussichten für städtische Elektrizitätswerke, da die Städte in Besitz eines eigenen Wasserwerkes, namentlich im wasserarmen rheinisch-westfälischen Industriebezirk, das geeignete Wasser eher beschaffen können (besonders durch Talsperren) als ein privates Unternehmen. So erscheint es nach Bucerius durchaus nicht ausgeschlossen, daß selbst ein Werk mit kleinem Versorgungsgebiet und ohne Verbindung mit einer Zeche dennoch den Strom ebenso billig erzeugen kann wie etwa das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk, weil ihm ein besonders kühles Wasser in hinreichender Menge zur Verfügung steht.

Der Besitz eigener Straßen-

bahnen ist auch bei den größeren Städten noch nicht sehr ausgedehnt; sowohl von denen mit 50 bis 100 000 Einwohnern als auch von den Großstädten mit mehr als 100000 besitzen noch nicht die Hälfte eigene Bahnen. — Im einzelnen den sehr interessanten Ausführungen Professor Fuchs' zu folgen ist hier nicht möglich; es muß hierfür auf die Ende d. J. erscheinenden ausführlichen Veröffentlichungen des V. f. S. hingewiesen werden.

Prof. Fuchs glaubte am Schluß seines Berichtes die Frage: Bedeutet die Verstadtlichung der wichtigsten öffentlichen Betriebe in der Neuzeit einen Kulturfortschritt oder nicht? bejahen zu können. Denn die Aufgabe, den wachsenden Massen der städtischen Bevölkerung ein menschenwürdiges, ein Kulturdasein zu schaffen, die Schäden und Nachteile des Stadtlebens nach Möglichkeit auszugleichen oder aufzuheben, erscheint im großen und ganzen erfüllt.

Sodann sprach Dr. Mombert, Freiburg, über die sozialpolitische Bedeutung der Gemeindebetriebe. Er berechnet die Zahl der Gemeindearbeiter auf rund 120000, darunter 35000 Organisierte. Löhne und Arbeitzeiten seien mit geringen Ausnahmen in Stadtbetrieben ungünstiger als in der Privatindustrie. Obermagistratsrat Dr. Weiß, Wien, behandelte die finanzielle Seite der Gemeindebetriebe, wobei ein reiches statistisches Material seine Ausführungen unterstützte.

Die eingehende Erörterung aller einschlägigen Fragen in der Abhandlung von Emil Schiff in dieser Zeitschrift Heft 10 und 11 überhebt mich der Notwendigkeit, auf Einzelheiten näher einzugehen.

Die sehr ausgiebige Debatte erstreckte sich in der Hauptsache auf Fragen ,der Rentabilität, Art und Grad der Verstadtlichungsbestrebungen, Arbeiterverhältnisse u. a.

Den maßlosen Angriffen Prof. Alfred Webers, Heidelberg, gegen die immer mehr überhand nehmende Bureaukratie, die in Deutschland jede Unabhängigkeit, jede freie Bewegung erdrücke und „Gesinnungslumperei" züchte, trat Adolf Wagner durch Hinweis auf die im Stadt- wie Privatbetrieb gleichmäßig vorhandene Notwendigkeit eines geregelten Beamtenapparates und auf die Verdienste namentlich auch der vielgeschmähten deutschen Beamtenschaft entgegen.

Anknüpfend an eine Bemerkung in der Eröffnungsrede Prof. v. Schmollers, in welcher der große Einfluß des technischen Fortschrittes auf die Zunahme der Aufgaben von Staat und Gemeinde hervorgehoben wurde, hatte ich in der Erörterung Gelegenheit, die Frage aufzuwerfen, ob wohl mit diesem Zuwachs an im wesentlichen auf technisch-wirtschaftlichem Gebiete liegenden Aufgaben, wie sie das Anwachsen der Gemeindebetriebe darstelle, auch die Vorbildung und Kenntnisse der höheren Verwaltungsbeamten erweitert worden seien. Ich glaubte, diese Frage verneinen zu müssen, da nach wie vor der Jurist die maßgebenden Stellungen inne habe. In meiner Ansicht würde ich unterstützt durch das an und für sich zweifellos segensreiche Wirken der „Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung", welche die ärgsten Lücken im Wissen der höheren Beamten in volkswirtschaftlich-technischer Hinsicht auszufüllen versuche, auf alle Fälle aber doch nur als Notbehelf anzusehen sei. Ich wies dann auf die Bestrebungen von Prof. Franz und auf die vom V. d. J. ausgehende Bewegung hin, jungen aus der Sphäre der technischen und kaufmännischen Intelligenz hervorgehenden Männern die höhere Verwaltungslaufbahn zu eröffnen, nachdem sie ihre Kenntnisse auf volkswirtschaftlichem und juristischem Gebiet entsprechend vervollständigt hätten. Prof. v. Schmoller hatte in seiner Eröffnungsrede betont, es sei immer Grundsatz des V. f. S. gewesen, das Gesamtinteresse gegenüber den Sonderinteressen einzelner oder von Gesellschaftsgruppen, wenn sie in Egoismus auszuarten drohen, zu verteidigen. Darauf bezugnehmend wies ich auf die günstige Gelegenheit, hier fördernd zum Besten des Gesamtwohles und der Ingenieure einzugreifen, hin und begrüßte es, daß Prof. v. Schmoller, der Vorsitzende des V. f. S., auch der Immediatkommission zur Reform der inneren Verwaltung in Preußen angehöre.

„Die Produktivität der Volkswirtschaft" lautete das Thema des letzten Tages, das der Wiener Nationalökonom Prof. Eugen von Philippo-

vich mit einem Vortrage „Über das Wesen der volkswirtschaftlichen Produktivität und die Möglichkeit ihrer Messung" einleitete.

Ob der V. f. S. diese rein theoretische Untersuchung nicht besser einer anderen Stelle, etwa der neugegründeten Deutschen Gesellschaft für Soziologie, der ja eine große Anzahl seiner Mitglieder auch angehören, überlassen und an ihrer Stelle für die Sozialpolitik wichtigere Fragen auf seine Tagesordnung gesetzt hätte, soll hier nicht näher erörtert werden. Z. B. wäre von größter praktischer Bedeutung eine Untersuchung darüber gewesen, welche Wechselwirkungen zwischen den sozialpolitischen Lasten und der gesteigerten Produktivität einer durch sie geförderten Arbeiterschaft bestehen.

„Alle volkswirtschaftlichen Untersuchungen sind, so schloß Philippovich seinen Bericht, am letzten Ende dem Ziele untergeordnet, festzustellen, in welchem Maße der Volkswohlstand durch die betrachteten Einzeltatsachen gefördert wird."

Prof. Kammerer sprach sodann über „Die Ursachen der Steigerung industrieller Leistungen". Er zeigte in außergewöhnlich wirkungsvoller graphischer Darstellung die ungeheure Entwicklung auf dem Gebiete der Stoff- und Kraftgewinnung. „Die vielerörterte Meinung, daß die Maschine den Menschen zum Handlanger herabdrücke, hatte vor einigen Jahrzehnten einige Berechtigung, gilt aber heute nur für einen verschwindend kleinen Teil der Industriearbeiter. . . Das Bestreben der Technik geht schon jetzt dahin und wird es in der nächsten Zeit noch mehr tun, mit möglichst wenigen, aber hochwertigen und hochbezahlten Kräften zu arbeiten. Nicht dem Staat mit der höchsten Bevölkerungsziffer, sondern dem Staat mit der besten Auslese und der möglichsten Förderung der Begabten wird die industrielle Zukunft gehören."

Anschließend hieran sprach Prof. Herkner über den Begriff der gesellschaftlichen Kosten, wobei er den hohen Wert der Arbeitsfreude und die Bedeutung der ethischen Entwicklung des Arbeiters für seine Leistungsfähigkeit beleuchtete.

W. Matschoß, Charlottenburg.

INDUSTRIE UND BERGBAU.

Wirtschaftliches aus Japan. Über Japans Fortschritte auf dem Gebiete des Staats- und Wirtschaftslebens herrschen in Europa vielfach irrige und übertriebene Vorstellungen. Man hört meist Ausdrücke vorbehaltloser Verwunderung für das „Preußen des fernen Ostens", das „mit unentwegter Stetigkeit kulturell, industriell und kommerziell aufwärts strebt". Man ist erstaunt über die Schnelligkeit, mit der dieses energiebegabte Volk sich die technischen und wirtschaftlichen Errungenschaften des alten Europa zu nutze gemacht, wie Japan es verstanden hat, selbst bis ins kleinste vorbereitet, den ungerüsteten, schwerfälligen Gegner zu überfallen. Gerade der russisch-japanische Krieg, der die Zähigkeit, Gewandtheit und Schläue des Japaners dem verblüfften Europa so deutlich vor Augen führte, hat zu einer Überschätzung des Japaners auf kulturellem und wohl auch auf wirtschaftlichem Gebiete geführt, und nicht mit Unrecht konnte der japanische Gesandte in Paris bei den gewaltigen Niederlagen der Russen scherzend sagen: „Nun, da wir zeigen, daß wir schießen können, hält man uns für ein Kulturvolk". Wie weit Japan noch davon entfernt ist, ein Kulturstaat in unserem Sinne zu sein, zeigt ein Blick auf die Lage der großen Masse des Volkes, insbesondere auch der arbeitenden Klassen. Düstere Bilder läßt der durch seine Studien über Australien bekannte Jenenser Professor Dr. Robert Schachner in einer längeren Abhandlung über „Die japanische Industriepolitik"[1]) vor unserem Auge erstehen.

„Wenn der Dampfer die Küste Japans zum erstenmal berührt, sind es zarte Frauenhände, die des Schiffes Rumpf mit Kohlen füllen. Rasch gealtert arbeiten die Frauen am hurtigen Werke, es ist die harte Mühe eines kurzen Lebens. Wenn wir die Stätten der Industrie besuchen, sehen wir dumpfe Hütten, ohne Luft und Licht, verfinstert durch giftige Dämpfe, die den Atem beengen; nie vergesse ich

[1]) Ztschr. f. Politik 1909. Heft 4.

den Raum einer Zündholzfabrik in Osaka. Aus Holz gebaut, die Balken schlecht gefügt, so daß die winterliche Luft über die Arbeitenden zog, ein bläulich weißer Qualm auf dem Ganzen; hunderte von zarten Mädchen und jungen Frauen sitzen mit knieend eingezogenen Beinen vor ihrer Arbeit, die Mütter die Säuglinge an der Brust, die ein- und zweijährigen Kinder in Hürden verwahrt; die älteren drei- und vierjährigen, neben der Mutter bei der Arbeit mühsam die winzigen Finger quälend, Zündhölzer in die Schachtel zu zwängen. Eine kleine Pfeife Tabak und ein Schluck von dem immer bereit stehenden Tee sind die Stimulation, mit denen sich diese Dulder aufrecht halten.

„In den Baumwollspinnereien sehen wir zarte Kinder am Rad und Stuhl arbeiten, kleine schmächtige Gestalten, sie werden nicht größer, sie haben zu früh die Arbeit begonnen, die ihnen Körper und Seele verkümmert.

„In Aschio, dem Sitz der berühmten Kupfermine, begegnen uns die nackten Gestalten der Bergleute, die kilometerweit in Schnee und Sturm den Heimweg machen. Notgezwungene Bedürfnislosigkeit, nicht sorglose Unbedachtheit um Gesundheit und Leben! Sie wissen wohl, daß sie es büßen müssen, daß die Lungenschwindsucht bald ihre Brust mit schweren Krämpfen plagt.

„Es ist eine Täuschung, wenn man glaubt, Japan sei zum sozialen Verantwortlichkeitsbewußtsein eines zivilisierten Staates fortgeschritten. Die Nachahmung der barbarischen Seiten unseres europäischen Völkerlebens sind ihm trefflich gelungen, es schlägt sich besser, als mancher der alten Kulturkolosse; auch das Geldmachen hat es uns abgeguckt, das redliche und das unredliche. Die Börse ist eine wilde Stätte des Spekulierens, und im Gründen und Bankerottieren stellt es seinen Meister; wie sich im öffentlichen und kommunalen Dienste verdienen läßt, darin übertrifft es Amerika."

Der Grundsatz der Verfassung, daß alle Staatsbürger vor dem Gesetz gleich sind, wird durch eine auf aristokratischer und plutokratischer Grundlage ernannte oder gewählte Volksvertretung hinfällig gemacht. Das Oberhaus steht völlig unter dem Einfluß des Adels, das Unterhaus unter dem des Großgrundbesitzes, des Großunternehmers, Großkaufmanns und der höheren Beamten. Nur etwa 2 vH der landwirtschaftlich tätigen Bevölkerung haben Teil am Wahlrecht, der Rest ist wie die Gesamtheit der Arbeiter, die Volks- und Mittelschullehrer, die mittleren und unteren Beamten, sowie die im Handwerk und Handel Tätigen von der Ausübung des Wahlrechts ausgeschlossen, weil sie nicht das geforderte Mindesteinkommen haben.

Auch auf dem Gebiete der Rechtspflege bestehen große Mängel. Die neueingeführten europäischen Rechtsgrundsätze werden unwirksam gemacht durch die weiter ausgeübten alten Mißbräuche. „Was nützen die Gesetze zur Begründung kaufmännischer Moral, wenn die mächtigen Gilden sich zu Kämpen der altererbten Unehrlichkeit aufschwingen und durch ihre Koalition den Erlaß europäischer Richtersprüche illusorisch machen.... Den Fremden zu betrügen gilt als kein Unrecht." Daß diese Klagen Schachners nicht unbegründet sind, zeigt eine Mitteilung in der Münchener Zeitschrift „Handel und Industrie" vom 2. Oktober. Unter der Überschrift „Fremdes Kapital in Japan" schreibt sie: „Wie bedenklich es ist, Kapitalien in japanischen Handelspapieren anzulegen, dürfte der nachfolgende Fall wieder einmal beweisen, der nicht etwa von Japan feindlicher Seite, sondern von der japanischen Presse selbst berichtet wird, und zwar von der „Hochi Schimbun", einem fremdenfeindlichen Blatte. Es handelt sich um die bekannte Loonensche Oriental-Compressol-Gesellschaft in Tokyo, deren Kapital aus etwa 6000 Aktien besteht, von denen etwa 4000 Aktien Ausländern in Europa, 500 Ausländern in Japan und nicht ganz 2000 Japanern gehören. Unmittelbar nach der Abreise des Gründers Loonen von Japan begannen die Umtriebe, die den japanischen Aktionären, obwohl sie nur ein Drittel Aktien vertreten, den ausschlaggebenden Einfluß in der Gesellschaft verschaffen sollten. Es wurde eine außerordentliche Generalversammlung mit so kurzer Frist einberufen, daß die Aktionäre keine Vorbereitungen dazu treffen konnten. Auf dieser Versammlung wurden die Vollmachten zur Vertretung der abwesenden Aktionäre für ungiltig erklärt, da

sie gemäß den Satzungen binnen sechs Monaten nach der Ausstellung ihre Kraft verlieren. Darüber aufgebracht, verließen die anwesenden Europäer die Versammlung, die nun den Ausschluß Loonens vom Vorsitz der Gesellschaft und die Ersetzung sämtlicher europäischer Beamten durch Japaner beschloß und die Satzungen dahin abänderte, daß jede Aktie nur eine Stimme, der Besitzer von mehr als zehn Aktien aber immer nur für zehn Aktien, nach den ersten zehn, je eine Stimme haben sollte. Diese Beschlüsse wurden in einer, dem Handelsgesetz zuwider nur zwei Wochen statt mindestens einen Monat später, einberufenen Versammlung, die nur von Vertretern von 1500 Aktien besucht war, bestätigt. Die Art, wie auf dieser Versammlung die Ausländer behandelt wurden, soll haarsträubend gewesen sein. Statt der eigentlich von ihnen vertretenen Zahl von über 1500 Aktien wurden ihre Stimmen nur als 150 gezählt. Alle japanischen Anträge gingen durch, und die oben erwähnte chauvinistische „Hochi" jubelt, daß die Ausländer keinen einzigen Antrag durchbringen konnten, obwohl sie zwei Drittel der Aktien haben." „Jedenfalls werden diese Vorgänge nicht dazu beitragen, bemerkt hierzu der „Ostas. Lloyd", der ebenfalls über die Angelegenheit berichtete, der japanischen Industrie das so heiß ersehnte ausländische Kapital zuzuführen." Von den japanischen Gerichten haben freilich die Fremden nicht viel zu hoffen. Der „Chronicle" vom 1. Mai 1907 schreibt: „Man gehe nicht vor Gericht, da das Verschleppungssystem der japanischen Gerichte die Rechtshilfe wertlos macht.". So sehr es das Bestreben der maßgebenden Kreise Japans ist, nach außen hin den Mut und das Ansehen als Großmacht sich zu sichern, so wenig geschieht zur inneren Kräftigung des Staatskörpers. Große und glänzende Kriege, in die Millionen gehende Unterstützungen großer Gesellschaften, wie der Nippon Yusen Kaisha oder der ein Viertel des Überseehandels besitzenden Mitsui-Gesellschaft, riesige staatliche Zuwendungen an einzelne Schiffahrtgesellschaften, glänzende Vertretung auf ausländischen Ausstellungen[2]), all dies sind Mittel, dem Ausland den großen Aufschwung der japanischen Volkswirtschaft vor Augen zu führen. Es scheint alles für das Ausland berechnet zu sein, man will und muß „glänzen", um seine Stellung sich zu wahren. Für die Gesundung der inneren Verhältnisse hat man noch keine Zeit gehabt.

Zwei sehr wesentliche Einrichtungen fehlen Japan, damit es wirklich den ihm so oft gegebenen Namen des „Preußens des Ostens" verdient: der pflichttreue unbestechliche Beamtenstand und die Volksschule.

Man mag über die Bureaukratie schimpfen, so viel man will, man wird zugeben müssen, daß sie zur ordnungsgemäßen Führung großer staatlicher wie auch privater Unternehmungen unentbehrlich ist. Japan fehlt diese Beamtenschaft. Infolge seiner eigentümlichen Verfassung herrschen Adel, agrarisches Junkertum und junkerliches Beamtentum und vergeben alle Ämter und Ämtchen unter sich mit Ausschluß des Volkes. Sodann steht die allgemeine Schulpflicht nur auf dem Papier. Viele Kinder sind schon frühzeitig gewerblich tätig. Die Bezahlung der Schullehrer ist jammervoll. All dies rächt sich schon heute, wo die japanische Industrie hochgelernte Arbeiter in immer größerer Zahl gebraucht. Erschwerend wirkt weiterhin die große Preissteigerung aller Nahrungs- und Genußmittel sowie der Wohnungen als Folge des Krieges, während das Einkommen keineswegs in gleichem Maße gestiegen ist. Nur die hochgelernten Arbeiter haben Lohnsteigerungen durchsetzen können. Hier haben sich auch Gewerkvereine nach europäischem Muster gebildet, so z. B. der 1897 begründete „Maschinenarbeiterverein", ferner der „Reformverein der japanischen Eisenbahnen". Überall jedoch, wo Frauen und Kinder die Arbeit verrichten können, sind die Löhne gleich geblieben oder zurückgegangen und Organisationen nicht zustande gekommen. Besonders stark sind Frauen in der Textilindustrie, aber auch in der Tabak- und Zündholzindustrie und in der Buchdruckerei vertreten. Doch auch in der schweren Industrie arbeiten Frauen. Im Kupferbergwerk zu Bessni waren neben 3992

[2]) Siehe Berliner Tageblatt v. 5. Oktober 09 (Morgenausgabe): Japans Industriepolitik.

Männern 668 Frauen tätig, in den Hüttenwerken des Reiches 8896 Frauen neben rd. 60 000 Männern, in den Steinkohlenbergwerken 1304 Frauen neben rd. 7500 Männern. Selbst in der Maschinenindustrie wird nach Schachner, was nur möglich, Frauenhänden überlassen, so daß in den Gießereien des Reiches 388 Frauen neben 3194 Männern arbeiten.

Die Löhne sind in den Industrien, wo Frauen und Kinder mitarbeiten, zum Teil so niedrig, daß eine kräfteerhaltende Ernährung ausgeschlossen ist. Berufliche Kraftlosigkeit, Neigung zu Fabrikkrankheiten, insbesondere Tuberkulose, schwache Kinder und früher Tod sind die Folgen dieser Unterernährung.

„Wer die zierlichen im Wachstum zurückgebliebenen Püppchen in den Fabriken sieht, nur Jugend, kein Alter entdeckt, erhält ein Bild von der Verheerung, die die Industrie übt, und ihrer Todesernte. Bekannt ist ja, daß Japan unter der geringen physischen Leistungsfähigkeit seiner Fabrikarbeiter ganz empfindlich zu leiden hat. Zum Heizen von Kesselanlagen ist der Bedarf an Arbeitern ⅓ mehr als bei uns."

Hierzu kommen außerordentlich ungünstige Arbeitsbedingungen. Was Schachner hierüber erzählt, erinnert an die Verhältnisse in England vor dem Aufkommen der Fabrikgesetzgebung.

„In vielen Gewerben stehen die Räder nie still, Tag und Nacht schwirren sie und müssen bedient werden, in zwei Schichten wechselt die Arbeiterschaft, dabei wird die gesundheitschädliche Nachtarbeit nicht einmal besser bezahlt als Tagesarbeit, weil sich viele zur Nachtschicht drängen, die dann bei Tag noch anderen Verdienst nehmen oder doch im Hauswesen tätig sein können.

„Wo Schichtwechsel nicht besteht, ist die Arbeitzeit in Fabriken bis zu 15 Stunden keine Seltenheit, so daß Doppelschichtfabriken sich sogar besonderer Beliebtheit erfreuen.

„Die Mittagspause ist eine halbe Stunde, während der aber die Räder nicht rasten und oft auch, gerade in den gesundheitschädlichen Betrieben, wie den Zündholzfabriken, die Arbeitslokale nicht verlassen werden. Wo Kontraktarbeit, überläßt man es den Arbeitern, ob sie sich eine Pause gönnen wollen oder nicht. Schlimm ist, daß der Sonntag keine Anerkennung in Japan gefunden hat. Die Ruhetage in der Industrie decken sich mit den notwendigen Reinigungsarbeiten und belaufen sich oft auf nicht mehr als ein Dutzend das Jahr. Im günstigsten Fall ist der 1. und 15. als Ruhetag festgesetzt.

„Wenn wir in der Baumwollindustrie einen Reichsdurchschnitt von 325 Arbeitstagen finden, so sagt dies genug: für den städtischen Regierungsbezirk (Fu) von Tokio wies

die Baumwollspinnerei	326	Arbeitstage
„ Zündholzindustrie	328	„
„ Buchdruckereien	333	„
„ Maschinenindustrie	335	„
der Schiffbau	338	„

auf".

Der amerikanische Konsularbericht für das Jahr 1906 über Gewerbe und Handel von Kobe und Osaka sagt über die Arbeiterverhältnisse in den Spinnereien:

„Die Spinnereien werden in großem Umfang von Kindern bedient, die in zwei Schichten von je zwölf Stunden die sieben Tage der Woche tätig sind. Die Arbeiter gehen zu ihren Mahlzeiten außerhalb der Fabrikräume in gewissen Abteilungen, die genügend Arbeiter innen lassen, die Maschinen zu bedienen. Diese gehen den ganzen Monat hindurch, mit Ausnahme eines Tages, an dem sie zu Zwecken der Reinigung stillgestellt werden."

Schutzmaßregeln gegen gesundheitsschädliche Einflüsse oder Unfallgefahr sind nirgends vorgesehen, selbst in staatlichen Betrieben laufen die Transmissionen frei; in den Hüttenwerken suchen die Schwefeldämpfe des Bessemerprozesses vergeblich den Ausgang aus den Räumen, in Zündholzfabriken ist Lüftung, jede Hygiene und Feuersicherheit in gleicher Weise vernachlässigt, im Bergbau erschweren niedrige Gänge die Arbeit, schlimme Lüfte kürzen den Atem, und ungenügende Verbalkung droht jeden Augenblick Unglück und Tod.

Die Regierung tut nichts, um dem Raubbau an den Kräften des Volkes Einhalt zu gebieten. Der von den Unternehmern geltend gemachte Einwand, eine soziale Gesetzgebung schädige die Wettbewerbfähigkeit dem Auslande gegenüber, ist nichtig.

Der amerikanische Konsularbericht stellt ihre Verhältnisse als glänzend dar: „Es war eine bedeutende Zunahme in der Spinnerei und Weberei; die Profite werden als „phänomenal" bezeichnet und die Zahl der Spindeln wird deshalb fortwährend vermehrt. Die Betriebe sind auf lange hinaus beschäftigt und haben alle Verträge, die ihre Spindeln das ganze Jahr hindurch emsig in Tätigkeit halten werden. Einheimisches minderwertiges, wie hochwertiges Gewebe wird bald den japanischen Markt beherrschen."

Allerdings sind die Kreditverhältnisse nicht günstig, weil die Unternehmer Japans durch ihr Verhalten das Vertrauen des fremden Geldgebers verloren haben; viel Schuld trifft aber, wie Schachner ausführt, auch die Regierung, die durch ein scharfes Aktien- und Börsengesetz dem heutigen Schwindel im Gründen hätte vorbeugen und eine ehrliche Bilanzierung hätte gebieten müssen.

Vom 1. Juli 1906 bis 1. November 1906 wurde 1 Milliarde Yen in Industrie und Bankwesen angelegt, die meisten Unternehmungen kamen über Bureaueinrichtung und Aktienausgabe aber nicht hinaus. Im März 1907 waren bereits 18 der neu gegründeten Aktiengesellschaften mit vielen Millionen in Vermögensverfall.

Im ganzen Unternehmertum herrscht nach Schachner solche Verderbnis und Vetternwirtschaft, daß man neuerdings wieder mehr dazu übergeht, Europäer in die Direktionen zu berufen, um die Geldleiher günstiger zu stimmen.

Die Überfüllung der Geschäftsräume mit faulenzenden, Zeitung lesenden Gehülfen ist, so schreibt er, eine ebenso typische Erscheinung, wie die Verschwendung von Mitteln in Bestechungen zur Erlangung von privaten und öffentlichen Aufträgen. (Rathgen meint in seinem „Japan", daß selbst der öffentliche Beamte gar nichts darin finde, Geld anzunehmen.) Es werden oft nicht die besten Maschinenanlagen gewählt, sondern diejenigen, deren Installierung den Direktoren und Beamten die größten Bestechungssummen bringen.

Ebenso blind, wie die japanische Industrie in ihrer Masse gegen die geschäftliche Ehrlichkeit ist, wütet sie gegen ihr eigenes Interesse, wenn sie die niedrigsten Löhne als die Grundlage billigster Produktion betrachtet.

Diese außerordentliche Anstrengung der Arbeiter ohne Ruhetage in ungeheurer Arbeitszeit veranlaßt das so viel beklagte Blaumachen. Wenn Bauunternehmer wie Industrielle über die Unregelmäßigkeit der Arbeiterschaft klagen, die ihnen eine Reservearmee von 33 vH aufzwingt, so haben sie das der feiertaglosen Tätigkeit zuzuschreiben. Wenn die Unternehmer jede neue Hand nehmen, die sich ihnen billiger bietet, so beachten sie die Schulung der länger eingestellten Kräfte zu wenig und haben in Verwüstung von Material und Beschädigung der Maschinen schwer empfundene Folgen. Die viel beklagte rasche Verwüstung der Kesselanlagen, Verschwendung bei der Feuerung stammt von dieser Einstellung billiger, ungeschulter Arbeiter.

Die schlecht bezahlten, erschöpften Arbeiterhände geben unzuverlässige Leistung; die schlechte Beleuchtung, die mangelnde Sauberkeit beeinträchtigen das Produkt; Fehler im Gewebe, Flecken und andere Nachlässigkeiten in der Arbeit mindern nicht nur deren Wert, sondern auch das Ansehen und Vertrauen, das man dem japanischen Unternehmer schenkt. Heute kann für Japan das alte Wort neu geprägt werden: Billig und schlecht. In vielen Industriezweigen, wo es auf Sorgfalt und Körperkraft ankommt, wird Japans Konkurrenzfähigkeit mit dem Westen erst dann eintreten, wenn man sich vor allem auf dem Gebiete der Sozialpolitik zu einer durchgreifenden Änderung entschlossen haben wird.

Die Versuche der Arbeiter, durch Streiks Lohnerhöhungen, Verbesserung gesundheitschädlicher Verhältnisse, Unfallverhütungsmaßregeln usw. zu erlangen, blieben bei dem mangelnden Interesse der Regierung ohne Erfolg. So ist es verständlich, daß es in breiten Schichten des japanischen Volkes bedenklich gärt.

Noch sind ja die Maßnahmen und die Aufmerksamkeit der japanischen Staatsleitung im wesentlichen nach außen gerichtet. Die Erhaltung und Erweiterung des Besitzstandes, wenn nötig, durch einen neuen Krieg, scheint ihr Hauptziel zu sein. Von Dauer jedoch werden alle politischen Erobe-

rungen und Erfolge nur dann sein, wenn die schweren Schäden, die das Volk bedrücken und arbeitsunfähig zu machen drohen, beseitigt werden, wenn die japanische Regierung durch Fürsorge für die geistige und materielle Hebung der großen Masse des Volkes eine gesunde Grundlage für ihre Auslandpolitik geschaffen hat.

HANDEL UND VERKEHR.

Die Entwicklung und die wirtschaftlichen Ergebnisse der Eisenbahnen Rußlands seit Beginn dieses Jahrhunderts.

Über die Gesamtlänge des russischen Eisenbahnnetzes, die Länge der Staats- und Privatbahnen und den Jahreszuwachs dieser Bahnen hat das statistische Sammelwerk des russischen Ministeriums der Verkehrswege folgende Angaben[1]) veröffentlicht:

	Länge der Eisenbahnen (mit Ausschluß der Bahnen von örtlicher Bedeutung und der Eisenbahnen Finnlands)	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen	Jahreszuwachs der Staats-Eisenbahnen	Jahreszuwachs der Privat-Eisenbahnen
	km	km	km	km	km
1900	53 346	36 354	16 992		
1901	56 608	37 846	18 762	1 492	1 770
1902	58 055	39 079	18 976	1 233	214
1903	59 024	39 318	19 706	239	730
1904	60 395	40 042	20 353	724	647
1905	61 981	41 501	20 480	1 459	127
1906	64 493	43 798	20 695	2 297	215
1907	66 188	44 835	21 353	1 037	658

Auch in Rußland wurden anfänglich Eisenbahnen von Privatunternehmern gebaut, wobei der Staat für die Zinsen des aufgewendeten Kapitals Bürgschaft leistete.

Am Schluß des Jahres 1880 waren erst 4½ vH sämtlicher Bahnen im Staatsbesitz. Unter der Regierung Alexanders III. wurde mit dem Bau von Staatsbahnen und dem Ankaufe von Privatbahnen begonnen. Am Schluß der Regierung Alexanders III. befanden sich bereits rd. 54 vH sämtlicher Bahnen in der Verwaltung des Staates. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist auch unter der Regierung Nikolaus' II. fortgesetzt, daneben aber auch der Bau von Privatbahnen staatlicherseits unterstützt worden.

Die Zusammenstellung zeigt, daß von allen im Betriebe befindlichen Eisenbahnen im Jahre 1907 rd. 68 vH im Besitze des Staates sich befanden. Von 1895 bis 1900 betrug der Zuwachs des gesamten Eisenbahnnetzes etwa 51 vH. Mit Beginn des 20. Jahrhunderts ist dieser Zuwachs zurückgegangen, im übrigen sind auch in den letzten Jahren staatlicherseits und von Privatunternehmern bedeutend weniger Eisenbahnen als in den vorhergegangenen Jahren gebaut worden. Beispielsweise waren im Bau begriffen:

	Staatseisenbahnen	Privateisenbahnen
	km	km
1903	5369	1164
1904	5088	1103
1905	4199	984
1906	2007	744
1907	1979	85

Über den Personen- und Güterverkehr gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß.

Es wurden befördert:

	Personen	Güter
1900	104 312 000	153 516 475 t
1901	112 762 000	155 411 795 t
1902	114 817 000	160 775 545 t
1903	122 673 000	179 032 345 t
1904	128 491 000	180 823 765 t
1905	122 431 000	168 678 415 t
1906	135 912 000	191 322 435 t

[1]) Für die Umrechnung wurden folgende Werte angesetzt:
1 Werst = 1,066 781 km
1 Rubel = 2,16 M
1 Mill. Pud = 16 380,5 t

Der Personen- und Güterverkehr hat demnach, mit Ausnahme des Jahres 1905, allmählich zugenommen. Der Rückschritt im Jahre 1905 wird auf die Einwirkung des russisch-japanischen Krieges zurückgeführt. Für ein Land von der gewaltigen Größe Rußlands mit einer zahlreichen Bevölkerung[2]) ist dieser Verkehr nicht besonders lebhaft. Auf den Eisenbahnen Deutschlands, das bei einer Bevölkerung von rd. 56,367 Mill. Seelen nur etwa 540 700 Geviertkilometer umfaßt, wurden im Jahre 1905 1 115 978 000 Personen und 422 453 000 t Güter befördert. Die Länge des Schienennetzes betrug 1906 57 376 km, 1907 58 040 km. Bei der Beurteilung russischer Verkehrsverhältnisse muß man indessen berücksichtigen, daß im Norden des europäischen Rußlands, in Rußlands mittelasiatischen Besitzungen, besonders aber in Sibirien, Landflächen von sehr großer Ausdehnung noch nicht von Eisenbahnen erschlossen sind, daß die bäuerliche Bevölkerung Eisenbahnen im allgemeinen seltener als in anderen Kulturstaaten benutzt und daß in Sibirien, teilweise auch im Norden des europäischen Rußlands, zahlreiche Güter auf Landwegen befördert werden.

Über die Betriebsmittel der Eisenbahnen Rußlands gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß.

Jahr	Lokomotiven	Lokomotiven auf 1 km	Personenwagen	Anzahl Achsen der Personenwag.	Personenwagenachsen auf 1 km	Güterwagen	Gepäckwagen	Anzahl Achsen der Güterwagen	Güterwagenachsen auf 1 km	Postwagen
1900	12 337	0,231	14 275	45 058	0,844	289 436	1376	586 694	11,00	527
1901	13 613	0,240	15 132	48 235	0,852	313 633	1504	637 102	11,25	521
1902	14 326	0,246	16 239	51 931	0,894	331 961	1656	675 585	11,60	558
1903	15 299	0,260	16 694	53 778	0,911	349 766	1731	712 152	12,06	590
1904	16 299	0,270	17 793	56 804	0,940	362 345	1781	736 529	12,20	623
1905	17 247	0,278	18 660	59 804	0,965	387 805	1868	786 917	12,70	650
1906	18 187	0,282	19 132	61 167	0,948	415 527	1880	845 674	13,10	677

Im allgemeinen leiden die russischen Eisenbahnen unter dem Mangel an Betriebsmitteln, der besonders zur Erntezeit, wenn Korn den Notstand- oder anderen Gebieten zugeführt werden soll, in jedem Jahr zutage tritt.

Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Eisenbahnen Rußlands zeigt die folgende Zusammenstellung.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
				Millionen M			
Roheinnahmen	1254,05	1289,11	1345,51	1467,40	1469,56	1546,50	1717,07
Betriebsausgaben	827,80	898,75	939,17	990,40	1066,26	1194,30	1408,75
Überschuß	426,253	390,36	406,34	477,00	403,30	352,20	308,32
				M			
für 1 km	8000	6900	7000	8082	6677	5882	4780

[2]) Über die Flächengröße des russischen Reiches und die Bevölkerung hat das russische Statistische und Kartographische Institut folgende Angaben veröffentlicht:

	Geviertkilometer	Bevölkerung nach der Zählung i. J. 1897
Europäisches Rußland	4 808 639	94 215 415
Russisch-Polen	126 951	9 455 943
Finnland	373 604	2 592 778
Kaukasien	469 563	9 248 695
Sibirien	12 460 510	5 727 090
Mittelasiatische Besitzungen	3 432 983	7 721 686
zusammen	21 672 250	128 961 607
Mittelasiatischer Vasallenstaat Buchará	247 717	1 500 000
" " Chiwa	56 901	800 000
zusammen	21 976 868	131 261 607

Mit Ausnahme von 5 Staats- und 2 Privatbahnen haben die übrigen im Betriebe befindlichen Eisenbahnen des europäischen Rußlands Überschüsse ergeben; die Eisenbahnen in Asien, mit Ausnahme der Mittelasiatischen Bahn, haben dagegen dem russischen Staate bisher nur Verluste gebracht. Diese Verluste betrugen nach Deckung der Zinsen des Anlagekapitals usw. im Jahre

1902	rd. 56	Mill. M
1903	„ 56,375	„ „
1904	„ 121,285	„ „
1905	„ 138,605	„ „
1906	„ 155,625	„ „

Diplomingenieur F. Thieß, Berlin.

Die englischen Schiffahrtgesellschaften im Jahre 1908. Die außerordentlich ungünstigen Abschlüsse der großen deutschen Schiffahrtgesellschaften,[1]) des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerika-Linie, in denen sich der Einfluß der schweren amerikanischen Krise am deutlichsten wiederspiegelte, sind nicht vereinzelt geblieben, wie die folgende Zusammenstellung zeigt, die der „Economist" für die englischen Schiffahrtgesellschaften gibt. Aus ihr lassen sich der Bruttogewinn, die Abschreibungen, der Reingewinn bezw. Verlust und die Ausgaben für Zinsen ersehen.

	Bruttogewinn		Abschreibungen		Reingewinn bezw. Verlust		Zinsen	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
	M	M	M	M	M	M	M	M
Anchor Line	3503560	1366120	2200000	1300000	1223560	66120	397580	397580
Booth	3169080	2587280	1872360	2020160	1296720	567120	360000	360000
Brit. a. African	2198920	1680380	1528800	1493840	670120	186540	473940	450580
Clar Line	?	?	?	?	480060	575260	?	?
Cunard	10995660	3303100	7098140	5935580	3897520	2232480	1052940	2667400
Internt. Mercant. Marine	28324280	3612700	16000000	keine	12324280	3612700[1])	13740200	14423480
Leyl (Fredk.)	2330380	422140	2253680	2304620	76700	1882480	?	?
Orient	1777080	1353140	1108000	1016640	669080	336500	52660	34760
Pacific	4563240	3174960	3677540	3681400	885700	506440	. .	93540
P. and O.	14773100	13724780	9195560	7482860	5577540	6241920	1260000	1260000
Royal Mail	6640580	6933360	3877660	4291980	2762920	2641380	671760	879620
Union Castle	?	?	?	?	2873520	2385660	800000	809000
zusammen	78275880	38157960	48811740	29527080	32737720	21234600	18818080	21375960

[1]) jedoch keine Abschreibungen.

Das Jahr 1908 weist somit noch bedeutend schlechtere Ergebnisse auf als das auch schon ungünstige Jahr 1907. Die Aufstellung ergibt, daß die Abschreibungen großenteils verringert, zum Teil aber ganz unterlassen worden sind. Der starke Preisrückgang der englischen Kohle und anderer Stoffe konnte von den Schiffahrtgesellschaften nicht voll ausgenutzt werden.

FABRIKORGANISATION UND VERWALTUNG.

Die Wertminderungen an Betriebsanlagen. Die letzten Jahre haben eine Fülle teilweise ganz vortrefflicher Arbeiten über Fragen der Fabrikorganisation und -verwaltung gebracht. Lilienthals Studie über die Fabrikorganisation, Fabrikbuchführung und Selbstkostenberechnung der Firma Ludw. Loewe & Co., Robert Grimshaws Buch über Werkstattbetrieb und -organisation, Fred Taylors „Shop management", dessen deutsche Ausgabe: „Die Betriebsleitung insbesondere der Werkstätten", Prof. A.

[1]) Siehe den Aufsatz von J. Mendel in dieser Zeitschrift Nr. 7.

Wallichs besorgt hat, die Schriften von Prof. Leitner, Calmes, Bruinier, Werner Grull, Jul. H. West, um nur ein paar Namen herauszugreifen, sowie eine große Anzahl von Aufsätzen in technisch-wirtschaftlichen Zeitschriften zeigen, daß die Erkenntnis der Wichtigkeit einer geordneten Fabrikbuchführung in immer weitere Kreise dringt. Allerdings zunächst vielfach nur diese Erkenntnis. Denn von ihr bis zur Anwendung der als richtig erkannten Grundsätze ist noch ein großer Schritt, dessen Ausführung durch die Macht der alten schlechten, aber bequemen Rechnungsgewohnheiten, oft auch durch Widerstand und Unverstand der ausführenden Unterorgane gar sehr erschwert, manchmal verhindert wird. Immerhin wirken auf die privaten Unternehmungen der Industrie Zeiten wie die letzten Krisenjahre, der Wettbewerbskampf und vieles andere außerordentlich erzieherisch. Man lernt genau rechnen. Wo aber dieser Druck fehlt, und das ist meist bei den gewerblichen Betrieben, z. B. der Städte, der Fall, ist auch heute noch die Buchführung durchaus mangelhaft; und die Klagen, die hierüber bei den letzten Beratungen des Vereines für Sozialpolitik laut wurden, sind durchaus berechtigt. Vielfach sind kaufmännische Grundsätze der behördlichen Verwaltung ganz unbekannt. Die Bilanzpolitik und die Gewinnfeststellung sind oft recht angreifbar, weil sehr häufig keine Abschreibungen zum Ausgleich der durch Abnutzung, Altern usw. entstandenen Wertminderungen der Betriebsanlagen gemacht werden, infolgedessen unwirkliche Gewinne, die einer kaufmännischen Nachprüfung nicht standhalten, an die Stadtkasse abgeführt werden. Über Betriebsausgaben und Anlagekosten, Rücklagen und Abschreibungen herrscht meist Unklarheit, und doch gehören bei dem großen Umfange, den die städtischen gewerblichen Unternehmungen heute nun einmal haben, diese Begriffe zum täglichen Brot. Die Fragen der Bewertung, Abschreibung, Tilgung, Heimfallast, des Ersatzes und der Unterhaltung sind für das Gedeihen eines Unternehmens ausschlaggebend, aber gerade hier wird intra und extra muros, in städtischen wie privaten Betrieben, außerordentlich gesündigt.

Um der Begriffsverwirrung, die vielfach an der mangelhaften Beherrschung des hier erörterten Stoffes Schuld trägt, zu steuern und dem Techniker, Kaufmann und Juristen einen Führer auf diesem schwierigen Gelände zu bieten, legt Emil Schiff in seiner soeben erschienenen neuesten Schrift „Die Wertminderungen an Betriebsanlagen“[1]) die Grundsätze, die in rechtlicher, wirtschaftlicher und rechnerischer Beziehung hierfür maßgebend sind, ausführlich dar. Die rechtliche Grundlage für die Beurteilung und Behandlung der Entwertung von Betriebsanlagen durch Abnützung, Altern und andere Ursachen wird im allgemeinen durch § 40 und im besonderen für Aktiengesellschaften, von denen Schiff in erster Linie handelt, durch § 261,3 des deutschen Handelsgesetzbuches gegeben.

§ 40, Abs. 2, lautet: „Bei der Aufstellung des Inventars und der Bilanz sind sämtliche Vermögensgegenstände und Schulden nach dem Wert anzusetzen, der ihnen in dem Zeitpunkte beizulegen ist, für welchen die Aufstellung stattfindet.“

§ 261,3 setzt hierzu folgende „Maßgabe“ in Kraft: „Anlagen und sonstige Gegenstände, die nicht zur Weiterveräußerung, vielmehr dauernd zum Geschäftsbetriebe der Gesellschaft bestimmt sind, dürfen ohne Rücksicht auf einen geringeren Wert zu dem Anschaffungspreise oder Herstellungspreise angesetzt werden, sofern ein der Abnutzung gleichkommender Betrag in Abzug gebracht oder ein ihr entsprechender Erneuerungsfonds in Ansatz gebracht wird“. Schiff geht nun ausführlich auf die verschiedenen Auffassungen ein, welche diese Bestimmungen für den „an juristische Ausdruckseigenart nicht gewöhnten Geist“ zulassen und setzt sich in scharfsinniger Polemik auch mit den juristischen Auslegern, Staub, Rehm, Simon u. a., auseinander, wobei er im Hinblick auf die vielfachen Verschiedenheiten der Anwendung der Begriffe

[1]) Emil Schiff: Die Wertminderungen an Betriebsanlagen in wirtschaftlicher, rechtlicher und rechnerischer Beziehung (Bewertung, Abschreibung, Tilgung, Heimfallast, Ersatz und Unterhaltung).
Julius Springer, Berlin 09, M 4,—.

„subjektiver, objektiver Wert, Betriebs-, Nutzungs-, Geschäftswert" und die hierdurch entstehenden Mißverständnisse fein bemerkt, „daß die Rechtsgelehrten in ihrem geistigen Rüstzeuge scheinbar noch weniger mit „Normalien" zu arbeiten gewohnt sind als die Techniker bei ihren greifbaren Werkzeugen". Nachdem die für Abschreibungen usw. in Frage kommenden Werte begrifflich scharf umgrenzt und eindeutig festgelegt sind, werden die Gründe, die zu einer Überbewertung entweder im Vergleiche zum Anschaffungspreise oder zum Nutzwerte oder endlich zum Veräußerungswert oder zur Unterbewertung führen können, und die Absichten des Gesetzgebers erörtert. Obwohl die herrschende Lehre wie der Gebrauch die Unterbewertung für zulässig halten und sie oft „geradezu den Stolz der Aktiengesellschaften" bildet, spricht ihr doch Schiff vom Standpunkt des Rechts wie einer geordneten Buchführung die Berechtigung ab. „Unterbewertung ist eine Abschlußunwahrheit". „Der wirkliche Wert einer Aktie kann nur zutreffend beurteilt werden, wenn die Vermögensstände richtig bewertet sind.

Die Unklarheit über den wirklichen inneren Wert öffnet dem Börsenspiele Tür und Tor; die bei vielen großen Aktiengesellschaften üblichen Abschreibungen über das richtige Maß hinaus, die vielgerühmten von Börsenstimmen und Börsenstimmungen oft übertriebenen stillen Rücklagen sind einer der wesentlichsten Gründe, daß die Aktien unserer großen Gesellschaften fast ausnahmslos zu Spielpapieren geworden sind". Schiff empfiehlt richtige Bewertung in Inventur und Abschluß und Buchung aller Rücklagen auf Rücklagekonten. Statt des oben wiedergegebenen Wortlautes des § 261,3 H. G. schlägt Schiff folgende kürzere und deutlichere Fassung vor: „Betriebsanlagen und Betriebsgegenstände dürfen zum Betriebswert angesetzt werden, auch wenn der Veräußerungswert niedriger ist; der Betriebswert ergibt sich durch Abschreibung der im Hinblick auf den Betriebszweck eingetretenen Wertminderung vom Neuwerte. Die Abschreibung kann auch als Abschreibungskonto auf der Schuldenseite angesetzt werden"; und als neuen Zusatz: „Die Gesamtbeträge der Neuwerte, die der älteren Abschreibungen und der Betrag der jeweilig letzten Abschreibung sind einzeln anzugeben."

Abschnitt 3 behandelt sodann die Wertminderungen an Betriebsanlagen in wirtschaftlicher Hinsicht, die Preiskomponenten und den Herstellungspreis. Konnte man in rechtlicher Beziehung „notwendige" und „freiwillige" Abschreibungen unterscheiden, so sind sie wirtschaftlich in „ordentliche" und „außerordentliche" zu trennen, wobei unter ordentlichen die aus der Abnutzung und sonstigen natürlichen Entwertungsursachen sich ergebenden, unter außerordentlichen die nicht vorherzusehenden, z. B. durch Maschinenbruch und Zerstörung von außen, zu verstehen sind. Die große wirtschaftliche Bedeutung der Wertminderung von Betriebsanlagen und ihre grundsätzliche Gleichwertigkeit mit den anderen schaffenden Kosten tritt am deutlichsten bei Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Rechnungsabschlüssen von reinen Betriebsunternehmungen (z. B. Eisenbahnen, Elektrizitätswerke, Gasanlagen) hervor. Hier sind die zum Ausgleich der regelmäßigen Anlageentwertung erforderlichen Abschreibungen manchmal höher als die Summe aller übrigen Betriebskosten.

Schiff geht dann zur „Abschreibungstechnik" über, zur Behandlung der Frage, wie die Abschreibung rechnungsmäßig durchzuführen ist. Er faßt seine Untersuchungen in folgenden Leitsätzen zusammen:

1. Es ist gebrauchsunmöglich, alljährlich einen „der Abnutzung gleichkommenden Betrag", wie das Gesetz vorschreibt, zu ermitteln, und es ist daher ein möglichst zutreffendes Aushilfsmittel nötig.

2. Das gebräuchlichste Verfahren, das der Absetzung eines gleichbleibenden Satzes vom Hundert des jeweiligen Buchwertes, ist wirtschaftlich, rechtlich und kaufmännisch falsch.

3. Die zutreffendste Abschreibung zum Ausgleiche der regelmäßigen Entwertung richtet sich nach der Formel

$$a = \frac{K - k}{n},$$

wobei a die Abschreibung, K den Neuwert, k den Endwert, der vielfach ver-

nachlässigt werden kann, und n die Nutzungsdauer in Jahren bedeutet.

4. Unregelmäßige Entwertungen sind, soweit sie für den Betrieb des Eigentümers in Betracht kommen, also subjektive Wertminderungen darstellen, durch jeweilige Sonderabschreibungen zu decken.

5. Weitergehende Absetzungen sind im rechtlichen und wirtschaftlichen Sinne keine Abschreibungen, sondern Gewinnrücklagen und sollten, da das Gesetz Abschlußklarheit fordert, als solche im Abschluß ausgedrückt werden. Sonst tappt man bezüglich der wahren Höhe der Rücklagen im Dunkeln.

Ein weiterer Abschnitt ist der Bedeutung der Zinsen und Zinseszinsen bei den Abschreibungen gewidmet, die in den meisten Rechnungsabschlüssen unberücksichtigt bleiben. An mehreren Beispielen wird die Fehlerhaftigkeit dieses Verfahrens erwiesen und die Notwendigkeit unzweideutiger Festsetzungen über die Verwendung nicht nur des Kapitals, sondern auch der Zinsen und Zinseszinsen und über das Eigentum an beiden, zumal wenn andere, z. B. Städte, bei Übernahme von privaten Unternehmungen aus dem Buchwerte Rechte ableiten können, dargetan.

Sodann legt der Verfasser den Unterschied zwischen Tilgung (Amortisation) und Abschreibung klar. Schiff fordert, daß die Amortisation als selbständiger wirtschaftlicher Vorgang zu behandeln und Verquickungen mit der Abschreibungsfrage zu vermeiden sind. Die letzten vier Abschnitte behandeln in vielfach mit Beispielen und wertvollen Anregungen durchflochtener Darstellung „Die Wertminderung durch Heimfall", einen besonders für städtische Verwaltungen wichtigen Vorgang, die Beziehungen zwischen Abschreibungen und Ersatz, Unterhaltung und Wertminderung, endlich die steuerrechtliche Behandlung der Abschreibungen.

Es ist außerordentlich dankenswert, daß der Verfasser seine aus langjähriger Praxis geschöpften und durch scharfes Eindringen in die Theorie vertieften Erfahrungen über die wirtschaftlichen Zusammenhänge bei der Beurteilung von Wertminderungen in so anregender, knapper und scharf durchdachter Form niedergelegt hat. Das so erfolgreiche Bestreben Schiffs, auch die verwickeltsten Vorgänge auf die denkbar einfachste Formel zu bringen, jede Wortunklarheit zu vermeiden, verdient weiteste Nachahmung. Neun Zehntel aller wissenschaftlichen Streitigkeiten über Fragen der Volkswirtschaft sind durch Willkür und Nachlässigkeit in der Anwendung der Fachausdrücke verschuldet. Ich erinnere nur an das klassische Beispiel des Wortes „Kapital" in der Nationalökonomie, das geradezu unheimlich viel Mißverständnisse und Streitschriften erzeugt hat, weil es immer in anderer Bedeutung aufgefaßt und bekämpft wurde, als der Gegner es gemeint hatte.

Sollte dies wirklich, wie die Gegner der Sprachreinigung behaupten, ein Beleg dafür sein, daß die deutsche Sprache nicht die Kraft zur Wortbildung habe? Was hierin aufrichtiger Wille und Verständnis erreichen kann, auch dafür ist Emil Schiffs neues Buch ein kräftiger Beweis: eine ganze Anzahl fremder Fachausdrücke, die man bisher nicht glaubte entbehren zu können, hat er mit glücklicher Hand durch gute, eindeutige deutsche Bezeichnungen ersetzt, wie denn auch Sprache und Stil des Buches vorbildlich genannt werden dürfen.

W. Matschoß, Charlottenburg.

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; Jl. = Journal; Ind. = Industrie int. = international; kfm = 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; Vhld. = Verhandlungen; VJ. = Vierteljahr; W. = Woche; Wly. = Weekly; Z. = Zeitschrift; Zbl. = Zentralblatt; Ztg. = Zeitung.

Ingenieur-Standesfragen.
(Auch Ingenieurorganisationen, soziale Lage des Ingenieurs.)

Franz, W.: Die Schule der Verwaltung. „Der Tag". Nr. 235.

Franz, W.: Verwaltungsakademien. Köln.Ztg. Nr. 1061.

Harms, Bernhard: Beamtentum und Beamtenstaat. Köln. Ztg. 09. Nr. 861 u. 866.

Organisationen der Arbeitgeber und -nehmer.
(Auch Kartelle, Trusts, Syndikate.)

Eulart, Camille: Le sabotage au moyen-âge. „Mercure de France". Nr. 292.

Liefmann, Robert: Beteiligungs- und Finanzierungsgesellschaften. Eine Studie über den modernen Kapitalismus und das Effektenwesen. Gustav Fischer, Jena, 09. M 12,—.

Liefmann, Robert: Der Handel unter dem Einfluß der Kartelle. D. Wirtschafts-Zeitung. Nr. 20.

Neumann, F. St.: Die Sozialdemokratie als Arbeitgeberin und Unternehmerin. Otto Elsner, Berlin, 09. M 1,20.

Schildbach, Bernhard: Verfassung und Verwaltung der freien Gewerkschaften in Deutschland. Ztschr. f. Sozialwissensch. Nr. 9 u. 10.

Fabrikorganisation und -verwaltung.

Glockemeier, G.: Buchführung und Bilanzen. Julius Springer, Berlin, 09. M 2,—.

Schiff, Emil: Die Wertminderungen an Betriebsanlagen in wirtschaftlicher, rechtlicher und rechnerischer Beziehung. Julius Springer, Berlin, 09. M 4,—.

Schuchart, Adolph: Die Selbstkostenberechnung für Hüttenwerke. Verlag Stahleisen m. b. H., Düsseldorf, 09. M 3,—.

Woodworth, Jos. V.: Die Herstellung von Werkzeugen und die Massenfabrikation nach amerikanischem System. Deutsch von Oberingenieur C. Heine. Otto Spamer, Leipzig, 1910. M 14,—.

Technik und Geschichte.

Heiden, Max: Die Textilkunst des Altertums bis zur Neuzeit. Eine Übersicht ihrer technischen und stilgeschichtlichen Entwickelung. Berliner Central-Verlag, G. m. b. H. 09. M 6,—.

Steuer, G.: Wasserhaltungsanlagen in Bergwerken älterer und neuerer Zeit. Ztschr. f. Elektrotechn. u. Maschinenbau. Nr. 29 u. 30.

Zink, F.: Die Entwicklung der Entwässerungen mit offenen Gräben und Drainagen von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. Gustav Neugebauer, Prag. K 1,—.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Hermann Beck, für die Inserate Julius Springer, beide in Berlin
Selbstverlag des Vereines Deutscher Ingenieure in Berlin. — Druck von Paul Dünnhaupt, Cöthen.