

# TECHNIK UND WIRTSCHAFT

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

---

3. JAHRG.

DEZEMBER 1910

12. HEFT

---

## DIE VOLKS- UND WELTWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER MOSELKANALISIERUNG<sup>1)</sup>.

Von Professor HERMANN SCHUMACHER, Bonn.

Jede wirtschaftspolitische Maßnahme kann unter zwei Gesichtspunkten betrachtet werden. Man kann sie einmal privatwirtschaftlich auffassen. Dann setzt man sie in Beziehung zu bestehenden Unternehmungen, und wenn sich herausstellt, daß sie den Konkurrenten größere Vorteile bieten wird als dem eigenen Geschäft, so gelangt man zu einem ablehnenden Urteil. Bei dieser privatwirtschaftlichen Betrachtung rückt also die Frage der Selbstkosten der verschiedenen Unternehmungen in den Vordergrund. Die Prüfung spitzt sich darauf zu, wie diese Selbstkosten durch die neue Maßnahme beeinflußt werden.

Das ist der natürliche Standpunkt privater Interessenten. Wenn auch viele der Besten unter ihnen den Blick über diese rein privatwirtschaftliche Betrachtung erheben, so ist es doch ebenso unzweifelhaft ihr gutes Recht, ihren Gesichtskreis einseitig auf dieses eigene Interesse einzuengen; gerade deswegen ist es aber umgekehrt Pflicht des Staates als der Organisation der Gesamtheit, sich selbständig zu einer von solchem Interessentenstandpunkt unabhängigen, das Gesamtinteresse ausschließlich berücksichtigenden

---

<sup>1)</sup> Vorgetragen in der Generalversammlung des Verbandes für Kanalisierung der Mosel und der Saar in Trier am 13. November 1910. Vergl. die ausführlichen Darlegungen des Verfassers unter dem Titel „Die westdeutsche Eisenindustrie und die Moselkanalisierung“ in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft 1910 Heft 3 S. 369 bis 428 und Heft 4 S. 313 bis 403, die demnächst auch in Buchform erscheinen werden. Sie behandeln insbesondere auch die finanzielle und verkehrstechnische Seite der Moselkanalisierung (Konkurrenz von Wasserstraßen und Eisenbahnen), sowie die Wettbewerbsverhältnisse in der westdeutschen Eisenindustrie.

volkswirtschaftlichen Betrachtung hindurchzuringen, und diese nimmt bei allen wichtigen Fragen unseres Wirtschaftslebens heute einen weltwirtschaftlichen Charakter an.

Trotzdem haben privatwirtschaftliche Gesichtspunkte auch für den Staat bei der Frage der Mosel- und Saarkanalisation im Vordergrund gestanden. Ja, die Selbstkostenfrage ist ausdrücklich als „maßgebend“ für seine Stellungnahme bezeichnet worden. Sie hat an erster Stelle — hier nicht zu erörternde finanzielle Bedenken waren nur „wesentlich mitbestimmend“ — zu der Erklärung vom 7. April d. J. geführt, in welcher die Regierung die Mosel- und Saarkanalisation als „zurzeit nicht zweckmäßig und nicht durchführbar“ abgelehnt hat.

Diese Stellungnahme ist so auffallend, daß sie eine besondere Erklärung haben muß. Sie liegt darin, daß im Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Wasserbauabteilung ein starker Bruder in der Eisenbahnabteilung zur Seite steht. Dieser starke Bruder hat nicht nur ein seiner überlegenen Stärke entsprechendes Selbstbewußtsein, sondern auch viel ausgeprägtere Gewohnheiten und Traditionen und viel reichere Erfahrungen als seine schwächere und bescheidenere Schwester. Auch in der bei der Moselkanalisation eine so große Rolle spielenden Frage der Konkurrenz der beiden Hauptgruppen der westdeutschen Eisenindustrie fehlte es ihm nicht, wie der Wasserbauabteilung, an Erfahrungen. Denn diese Konkurrenz hat sich schon oft auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens betätigt. Es hatten sich daher auch hier für die Gewährung von Transportverbilligungen ganz bestimmte Formen des Verfahrens entwickelt, denen bisher die Wasserbauabteilung Ähnliches nicht an die Seite zu setzen hatte. So mußte das Vorbild verlockend erscheinen, als es sich darum handelte, solche Transportverbilligung nicht im Rahmen des Eisenbahntarifwesens, sondern durch den Bau oder Ausbau von Wasserstraßen zu erlangen.

Man übernahm deshalb *faute de mieux*, vielleicht unbewußt, das bei Tarifermäßigungen eingeschlagene, Verwaltungsbeamten und Interessenten vertraute Verfahren, berief nach der Art einer erweiterten Sitzung des Bezirkseisenbahnrates eine Versammlung der Interessenten auf den 3. und 4. Januar 1908 und ließ hier die neue Art der Transportverbilligung verhandeln, wie bisher die alte. Dabei übernahm man mit dem Verfahren unmerklich auch dieselben Grundsätze und stellte sich insbesondere auf den Standpunkt, daß es vor allem darauf ankomme, das „Gleichgewicht der produktiven Kräfte des Landes“ herzustellen und zu erhalten, und daß es nur gerechtfertigt sei, im nachweisbaren Fall einer Notlage von diesem obersten Grundsatz abzuweichen. Die Regierung begründete ausdrücklich ihre ablehnende Entscheidung in der Frage der Moselkanalisation im Abgeordnetenhaus am 4. Mai 1910 mit den Worten: „Aufwendungen in einem solchen Umfang können sich doch nur rechtfertigen, wenn das Interesse unterstützungsbedürftiger Landesteile auf dem Spiele steht; wenn es der südwestlichen Industrie gut geht, dann hat sie eben eine Staatshilfe nicht nötig.“

Doch dieser Standpunkt verkennt, daß, so sehr auch gewisse privatwirtschaftliche Analogien zwischen dem Bau einer Wasserstraße und der Ermäßigung eines Eisenbahntarifwesens vorhanden sind, volkswirtschaftlich zwischen beiden eine tiefgreifende Verschiedenheit besteht. Das Eisenbahntarifwesen stellt ein langsam gewordenes, kompliziertes System dar, dessen größter Schmuck

Einheitlichkeit und Gleichmäßigkeit sind. Diese Eigenschaften müssen aufs sorgsamste behütet werden, so daß Änderungen nicht leicht vorgenommen werden. Sie erfolgen regelmäßig nur dann, wenn der Beweis erbracht wird, daß entweder Verstöße gegen diese obersten Grundsätze jedes Tarifwesens vorhanden sind, oder besondere Ausnahmegründe meist vorübergehender Art vorliegen, die eine Abweichung vom sorgsam behüteten System entschuldigen. Solcher Beweis ist von den Interessenten zu erbringen. Diese bewährten Grundsätze des Eisenbahntarifwesens gelten aber nicht für den Bau eines neuen Verkehrsweges, der volkswirtschaftlich eben mehr ist, als eine unter verschiedenen Formen der Transportverbilligung. Beim Tarifwesen muß das Streben darauf gerichtet sein, im Zweifelsfalle den bestehenden Zustand aufrecht zu erhalten. Darauf sind Organisation, Verfahren, Grundsätze erfolgreich zugeschnitten. Der Bau eines neuen Verkehrsweges — ob Eisenbahn oder Wasserstraße — bedeutet seinem Wesen nach Veränderung. Ein Streben nach sorgsamster Aufrechterhaltung des bisherigen Gleichgewichtszustandes widerspricht hier dem Zweck. Jeder neue Verkehrsweg, wie jeder positive Fortschritt im Wirtschaftsleben, bringt notwendigerweise Verschiebungen mit sich. Verschiebungen unter allen Umständen vermeiden wollen, heißt deshalb nichts anderes, als auf den Ausbau des Verkehrsnetzes prinzipiell zu verzichten. Es handelt sich um ein Entweder — Oder. Beides vereinigen wollen, ist ein Streben nach der Quadratur des Zirkels.

Wenn die Verschiebungen eine erhebliche Vernichtung von Nationalkapital bedeuten, wird man natürlich vom Neubau eines Verkehrsweges absehen. Solche Vernichtung ist wohl bei jeder größeren Maßnahme der Wirtschaftspolitik behauptet worden, aber äußerst selten nur den Verheißungen entsprechend auch eingetreten. Das ist regelmäßig nur dann der Fall gewesen, wenn eine Veränderung plötzlich eintrat und eine schwache zurückgebliebene Industrie traf. Beides liegt hier nicht vor. An Zeit und Einsicht fehlt es nicht, sich, wenn es wirklich nötig sein sollte, anzupassen; und es handelt sich um eine Industriegruppe, die die machtvollste nicht nur Preußens, sondern ganz Deutschlands, ja wohl des europäischen Kontinents zu sein sich rühmen darf. Die verhältnismäßig geringfügigen Unterschiede in den Transportsätzen, die amtlich für die Moselkanalisierung berechnet worden sind, können sie nicht umstürzen; das bedarf keines weiteren Beweises für jeden, der die gewaltige Lebenskraft dieser Industrie auch nur oberflächlich kennen gelernt hat. Höchstens darum könnte es sich handeln, wo der weitere Zuwachs dieser Industrie vorwiegend erfolgen wird, und davon ist in anderem Zusammenhange später noch zu sprechen. Jedenfalls wer Verschiebungen furchtsam stets zu vermeiden sucht, hindert jeden Fortschritt im Ausbau des Verkehrsnetzes, was auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nur darum nicht so deutlich in die Erscheinung tritt, weil hier der im gewaltigen Verwaltungskörper lebende mächtige Wille bei Neubauten ganz anders in absolutem Sinn und unabhängig von den Interessenten sich durchzusetzen befähigt und gewohnt ist.

Sind so die Grundsätze des Eisenbahntarifwesens im allgemeinen auf den Bau von Wasserstraßen nicht anwendbar, so auch nicht im einzelnen. Der Nachweis einer Notlage, dessen Mangel die Regierung als Grund der Ablehnung der Moselkanalisierung bezeichnet hat, hat für die Gewährung von Ausnahmetarifen und den Bau neuer Wasserstraßen sogar fast die entgegen-

gesetzte Bedeutung. Bei der Anlage neuer Verkehrswege kommt es vielmehr auf die Entwicklungsfähigkeit an, und für das Ganze eines großen Volkes ist wichtiger, als heilende Linderung örtlicher Not, die weitblickende Fürsorge für fortschreitende Entwicklung. Das gilt ganz besonders für ein in starker Zunahme begriffenes Volk, das seine Lebenshaltung bekanntlich nur dann sich bewahren kann, wenn es seine gewerbliche Tätigkeit, sowie den Auslandsabsatz seiner industriellen Erzeugnisse in annähernd gleichem Maße ausdehnt. So scheint mir ein höherer Grad der Berechtigung, als den angeführten Worten des Vertreters der preußischen Regierung, dem Standpunkt zuzukommen, auf den der Abgeordnete Zimmer im Landes-Ausschuß von Elsaß-Lothringen am 20. April 1910 mit den Worten sich gestellt hat: „gerade weil in den letzten Jahrzehnten die Industrie in Lothringen einen so großen Aufschwung genommen habe, sei es die moralische Pflicht der Regierung“, die nachteiligen Verkehrsverhältnisse möglichst zu verbessern.

Damit ist schon angedeutet worden, daß ganz andere nicht, der Sphäre der Privatwirtschaft entnommene Gründe für den Bau großer neuer Verkehrswege entscheidend sein müssen. Nur den Interessenten zuliebe wird er niemals vorgenommen werden können; die erzielte Transportverbilligung muß vielmehr zugleich großen volkswirtschaftlichen Zwecken der Gesamtheit dienen, und sie sind für den Staat, als die Organisation der Gesamtheit, das Übergeordnete. So verfolgte die große Wasserstraßenvorlage vom 9. April 1904 ausdrücklich den Zweck, „die wirtschaftliche Annäherung verschiedener Landesteile zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit des Inlandes gegen das Ausland sowohl auf den inländischen wie auf den auswärtigen Märkten zu erhöhen, endlich auch solchen Gütern einen Wert zu verleihen, die bisher wegen zu hoher Transportkosten brach lagen“. Dieselben Gründe sprechen in weit verstärktem Maße für die Moselkanalisierung.

Zunächst „die wirtschaftliche Annäherung verschiedener Landesteile“. Diese Aufgabe hat bekanntlich von jeher in der Wirtschaftspolitik Brandenburg-Preußens eine große, zeitweise fast beherrschende Bedeutung gehabt. Jede politische Machtvergrößerung erzeugte das fast selbstverständliche Streben, den neu erworbenen Landesteil mit dem alten Kern des Landes möglichst eng zu verbinden. Wie die ganze Elbe- und Oder-Politik der Brandenburger Kurfürsten und späteren preußischen Könige durch diesen Gesichtspunkt vor allem bestimmt wurde, so sind auch fast alle früheren preußischen Kanalbauten auf dieses Streben zurückzuführen. Wie der Anfall Stettins zum Bau des wichtigen Finowkanales führte, so stand die Erwerbung Magdeburgs und seiner auch an der Saale sich hinziehenden Gebiete mit dem Ausbau der kanalisierten Saale und der Anlage des Plauer-Kanales, die Erwerbung Schlesiens mit dem Bau des Klodnitz-Kanales, der Anfall des Netzedistrikts mit dem Bau des Bromberger Kanales in Verbindung. Friedrich der Große hielt diese Aufgabe der Annäherung der verschiedenen bisher getrennten Landesteile für so wichtig, daß er trotz aller Sparsamkeit meinte, man müsse derartiges unternehmen, „ohne vorher den Gewinn mathematisch feststellen zu können“.

Um die gleiche Aufgabe, nur in etwas vergrößertem Maßstabe, handelt es sich auch hier bei der Moselkanalisierung. Was die preußischen Könige immer als vornehme Pflicht empfunden haben, ist hier zur Pflicht des ganzen deutschen Volkes geworden. Das durch den Krieg wiedergewonnene Reichsland gilt

es dem Wirtschaftsleben Altdeutschlands möglichst eng anzugliedern, und das bezieht sich ganz besonders auf den am weitesten nach Westen vorgeschobenen, abgelegensten und rheinfernsten Teil, Lothringen. Denn seine enge Verkehrsverbindung mit Frankreich ist 1871 zerrissen worden, ohne bisher einen Ersatz zu erhalten. Seine Industrie, die zum großen Teile von Altdeutschen, als Leitern, Beamten, Werkmeistern und Vorarbeitern, aufgebaut wurde, ist wie kaum eine andere auf billigen Massentransport angewiesen. Seine politische Lage ist dadurch ungünstig, daß im Landesausschuß der Reichslande die Elsässer bekanntlich die dauernde Mehrheit haben. Wenn der preußische Staat die historische Pflicht empfindet, Vorkämpfer der deutschen Sache zu sein, so wird er sich am wenigsten auf den rein preußischen Standpunkt zurückziehen können.

Wichtiger noch sind die wirtschaftlichen Gründe. Was zunächst die lokalwirtschaftliche Bedeutung der Moselkanalisierung und die Schaffung neuer Werte durch Verleihung der Transportfähigkeit an Güter, die bisher brach lagen, anlangt, so ist sie, zum Unterschiede von anderen Wasserstraßenbauten, wie z. B. dem Rhein-Hannover-Kanal, nicht bestritten worden.

Das erklärt sich in erster Linie daraus, daß eine Flußkanalisierung nicht dieselben Bedenken hat wie der Bau eines Kanales, der neue, schwer zu überschreitende Grenzen in ein Gebiet legt und bisherige Wirtschaftseinheiten vielfach vermindernd und betriebstörend zerrißt. Für die Gegend, die die Mosel durchzieht, ist die Kanalisierung nichts als ein Bringen von Wohltaten, zumal wenn sie, wie erwartet werden darf, unter möglichster Schonung des Landschaftsbildes durchgeführt wird. Das ist umso mehr der Fall, als der neue Verkehrsweg in ganz anderer Weise als der Rhein-Hannover-Kanal durch Gebiete, die bisher dem modernen Verkehr fern gelegen haben, hindurchzieht. Viele Güter, zumal schwerwiegende, wie Steine und Baumaterialien aller Art, wird er erst transportfähig machen und zugleich billige Wasserkraft für die mannigfachsten Produktionszwecke zur Verfügung stellen. So ist es begreiflich, daß die Bürgermeister der Stadt- und Landgemeinden des Moseltales „nach eingehender Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse“ erklärt haben, daß sie von der Überzeugung durchdrungen sind, daß die Kanalisierung der Mosel „von der größten wirtschaftlichen Bedeutung für das gesamte Moselgebiet ist“.

Entscheidend aber sind die über das Lokale hinausgehenden volks- und weltwirtschaftlichen Gründe. Sie vollständig und klar zu überschauen, ist nicht ganz leicht. Soweit Landwirtschaft und Handel in Frage kommen, liegen allerdings die Verhältnisse einfach und insbesondere außerordentlich viel einfacher als beim Rhein-Hannover-Kanal. Denn dieser wurde bekanntlich vor allem als „Einfalltor“ für fremdes Getreide oder richtiger für aus fremdem Getreide hergestelltes Mehl bekämpft, und vom unparteiischen Standpunkt aus wird man nicht leugnen können, daß ein wahrer Kern in diesem zu vielen Übertreibungen benutzten Schlagwort enthalten ist. Ein solcher Interessengegensatz zwischen Landwirtschaft und Industrie, der sich beim Rhein-Hannover-Kanal als stärkstes Hemmnis erwiesen hat, fällt hier fort. Denn im Mosel- und Saargebiet spielt der Getreidebau keine Rolle. Schon heute ist man auf Zufuhr von Getreide angewiesen, so daß ihre Erleichterung nur als Vorteil empfunden werden wird. Der Weinbau, der in der Land-

wirtschaft des Moseltales voransteht, braucht Wettbewerb nicht zu fürchten und begrüßt deshalb jede Verkehrserleichterung mit Freuden.

Auch vom Standpunkte des Handels aus ergeben sich bei der Moselkanalisierung keine Bedenken. In die Frage des Rhein-Hannover-Kanales spielt der ganze Wettbewerb zwischen den ausländischen Rheinmündungshäfen und den deutschen Nordseehäfen hinein. Erst die Erfahrung wird zeigen können, ob die bisher so überlegene Anziehungskraft des alten Rheinstromes oder die neue des verbesserten Wasserlaufes der Weser für das Ruhrrevier sich stärker erweisen wird und ob die Verlängerung des Dortmund-Ems-Kanales bis zum Rhein jener älteren künstlichen Wasserstraße, soweit sie nicht zum Teile des Rhein-Hannover-Kanales wird, und dem an seiner Mündung liegenden einzigen preußischen Nordseehafen, Emden, Verkehr entziehen oder zuführen wird. Solche gewichtigen Zweifel sind bei der Moselkanalisierung nicht möglich. Denn was die Seehäfen anlangt, so bedeutet sie eine Ablenkung von Antwerpen nach Rotterdam, und damit ist bereits gesagt, daß durch die Kanalisierung von Mosel und Saar zahlreiche Versendungen, insbesondere von Halbzeug und Fertigfabrikaten, die jetzt auf belgischen Eisenbahnen erfolgen, einer deutschen und insbesondere preußischen Verkehrsstraße zugeführt werden, wie das ähnlich auch mit dem Versand des Saarrevieres der Fall ist, der auf der Pfalzbahn die Rheinstraße in Ludwigshafen aufsucht.

Vom Interessenstandpunkte des Handels wie der Landwirtschaft liegen also die Verhältnisse ebenso einfach wie günstig. Die „außerordentlichen Schwierigkeiten“, welche die Regierung zu ihrer Entscheidung mitbestimmten, sind hier nicht vorhanden. Sie könnten sich also nur beim Gewerbe vorfinden. In der Tat ist hier die Interessenlage verwickelt. Suchen wir sie analysierend auf ihre urspünglichen und einfachen Bestandteile zurückzuführen, so ergeben sich sechs engverbundene, doch in sich verschiedene Interessenkreise, und zwar je drei in jedem der beiden großen Industriegebiete, nämlich im Südwesten der Erzbergbau, die Kohlen- und Koksindustrie und die Eisenindustrie, sowie im Nordwesten die Kohlen- und Koksindustrie und die Eisenindustrie, denen an dritter Stelle noch das Schiffahrtgewerbe hinzugefügt werden muß. Bei diesen verschiedenen Gruppen ist das Interesse an der Moselkanalisierung nicht gleichartig, weder in seiner Richtung, noch in seinem Gewicht, noch auch in der Kraft seiner Äußerung.

Natürlich spielt der Interessengegensatz zwischen Käufern und Verkäufern auch hier eine Rolle, und zwar nicht nur bei Erzen und Kohlen und Koks, sondern auch bei Roheisen und Halbzeug. Aber wenn man vom Kauf im allgemeinen sagen kann, daß Käufer und Verkäufer gleichmäßig an ihm interessiert sind, so hat das auch hier im Großen seine Geltung. Wichtiger ist der territoriale Interessengegensatz. Er liegt natürlich überall dort vor, wo die gleichen Produktionsunternehmungen in beiden Gebieten vorkommen, findet sich also bei allen sechs Gruppen mit Ausnahme des Erzbergbaues und des Schiffahrtgewerbes.

Das hier in Betracht kommende Schiffahrtgewerbe hat seinen Hauptsitz am Niederrhein. Jede Vergrößerung des Wasserstraßennetzes bedeutet eine Weitung seines Tätigkeitsfeldes, eine Ausdehnung seines Betriebes. Eine Kanalisierung der Mosel und der Saar gereicht ihm daher unzweifel-

haft zum Vorteil, was in der langen heißen Polemik gebührend allerdings nicht zum Ausdruck gekommen ist, weil in der Massenverfrachtung auf dem Rhein die Kohlenverschiffung vorherrscht und sie mit der Begründung des „Kohlenkontors“ zu einem Annex der Ruhrkohlenindustrie gewissermaßen geworden ist.

Einfach ist die Interessenlage auch beim lothringisch-luxemburgischen Erzbergbau. Das Verkäuferinteresse an möglichst großem und möglichst günstigem Absatz, d. h. an einem Absatz unter möglichst geringen Spesen, insbesondere Transportkosten, spricht lebhaft und eindeutig zugunsten der Moselkanalisierung. Das Käuferinteresse des Nordwestens ist dagegen nicht ganz so klar; denn es kommt hier darauf an, ob Erze anderswo in genügenden Mengen und zu befriedigenden Preisen beschafft werden können. Das kann natürlich nicht beantwortet werden unter ausschließlicher Berücksichtigung deutscher Verhältnisse. Hier erweitert sich das auf den ersten Blick rein binnenländische Problem der Moselkanalisierung zu einer internationalen Wirtschaftsfrage, und davon soll später geredet werden.

Bei der südwestdeutschen Kohlen- und Koksindustrie handelt es sich nicht um solche internationale Fragen. Hier liegt nur eine rein nationale Wirtschaftsfrage vor; ja es kommt eigentlich nur, zumal was Koks anlangt, der lokale Absatz des Südwestens selbst in Betracht. Das Interesse ist daher nicht, wie beim Erzbergbau, auf eine Vergrößerung des Absatzes durch eine Verringerung der Transportkosten gerichtet, sondern es beschränkt sich vielmehr auf den lokalen Preis, und der kann natürlich um so höher gehalten werden, je mehr Transportkosten im südwestlichen Preise der konkurrierenden und in ihrer Qualität überlegenen Ruhrkohlen und Ruhrkoks enthalten sind. Das gilt nicht nur vom privaten Bergbau Lothringens, sondern auch vom staatlichen Bergbau des Saarrevieres. Das lokale Preisinteresse der südwestlichen Kohlen- und Koksindustrie spricht also gegen die Moselkanalisierung, und zwar um so stärker, je mehr es sich nicht nur um die gegenwärtige Industrie, sondern um Zukunftspläne handelt. Denn ein hoher Preis erleichtert jede neue Entwicklung nicht nur dadurch, daß er die Gewinnmöglichkeiten verbessert, sondern er steigert auch die wirtschaftliche Möglichkeit, schlechte Kohlen, insbesondere schlechte Koks, noch mit Vorteil zu verwenden, und setzt eine verlockende Prämie auf alle Erfindungen, aus minderwertigen einheimischen Kohlen guten Koks zu erzeugen.

So wächst aus der südwestdeutschen Kohlen- und Koksindustrie ein starkes Interesse gegen die Moselkanalisierung hervor. Wenn es trotzdem bisher offen nicht zum Ausdruck gekommen ist, so erklärt sich das aus dem besonderen Charakter der dortigen Bergbauunternehmungen. Der Saarkohlenbergbau ist fast ganz Staatsbetrieb und als solcher daran verhindert, zum mindesten offen am Interessenstreite sich zu beteiligen. An dem 21 Millionen M betragenden Aktienkapital der in der lothringischen Kohlenindustrie voranstehenden Saar- und Moselbergwerksgesellschaft sind aber seit längerer Zeit bereits die von Thyssen & Co. beherrschte Gewerkschaft Deutscher Kaiser und neuerdings die von Hugo Stinnes geleitete Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hüttenaktiengesellschaft je ungefähr zur Hälfte beteiligt. Ihre Interessen werden also von führenden Männern der Ruhrindustrie vertreten,

gelingen deshalb nicht als solche zum Ausdruck, sondern wirken verstärkend und mitbestimmend auf die Stellungnahme der nordwestlichen Eisenindustrie.

Umgekehrt wie bei der Kohlen- und Koksindustrie im Südwesten muß natürlich die ursprüngliche Interessenlage bei ihrer älteren und heute so sehr überlegenen Konkurrentin an der Ruhr sein. Als hochentwickelte Ausfuhrindustrie hat sie das allgemeine Verkäuferinteresse an Erleichterung und Verbilligung des Absatzes. Seitdem die Koksproduktion infolge ihrer Gasnutzung zu einem wichtigen organischen Bestandteil in der Gesamtorganisation der Ruhrindustrie geworden ist, ist dieses Verkäuferinteresse sogar von der Kohlen- auch auf die Eisenindustrie mit übertragen worden. Für beide müßte es heute von fast verhängnisvoller Bedeutung werden, wenn der bisherige südwestliche Jahresabsatz von etwa 5 Millionen t Koks verloren ginge. Nicht der Ausfall eines beträchtlichen Gewinnes wäre die Hauptsache; er wäre zu verschmerzen. Schlimmer wäre es, daß mit dem Einnahme- auch ein Kapitalverlust sich verbinden würde. Am schlimmsten aber wäre eine andere Folge. Denn seit dem geschilderten Ausbau der modernen Organisation haben Kokereien wie Hochöfen ihre alte Selbständigkeit verloren und können nicht mehr ohne weitgehenden Einfluß auf die anderen Teile des Gesamtorganismus ausgeschaltet werden. Wie mit abnehmendem Roheisenabsatz nicht mehr ohne weiteres die Hochöfen stillgelegt werden können, so mit abnehmendem Koksabsatz auch nicht die Kokereien, wenn auch bei diesen die Entwicklung noch nicht ganz so weit wie bei jenen vorgeschritten ist. Kokereien wie Hochöfen sind heute nicht nur Produktionsanlagen, sondern zugleich auch Kraftquellen. Ihre Einschränkung gewinnt damit nicht nur einen unmittelbaren Einfluß auf den ganzen Betrieb der Eisenindustrie, sondern auch für alle anderen mit Gas oder Elektrizität versorgten Kunden, wie andere Unternehmungen und Stadtgemeinden. So hat die Gesamtorganisation der Kohlen- und Eisenindustrie an der Ruhr heute ganz anders als noch vor wenigen Jahren ein starkes Interesse, den größten und geschlossensten Abnehmerkreis für ihre Koks sich sorgsam zu erhalten.

Erhalten kann sie ihn sich nur dadurch, daß sie möglichst das Entstehen einer großen Koksindustrie im Südwesten verhindert, d. h. den Anreiz, eine solche mit allen Kräften zu entwickeln, mindert. Das ist — abgesehen von der hier nicht zu besprechenden Hochhaltung der Preise der Ruhrkokskohlen — nur möglich durch Minderung des südwestlichen Kokspreises. Solche Minderung des südwestlichen Kokspreises kann einmal durch Herabsetzung der Verkaufspreise erfolgen; das würde jedoch mit fühlbaren Verlusten für die Ruhrindustrie verbunden sein. Ohne Verlust kann es nur durch Verringerung der im südwestlichen Ruhrkohlenpreis eine so große Rolle spielenden Transportkosten geschehen. Für die Ruhrindustrie in ihrer Gesamtheit ergibt sich somit ein starkes Interesse an Herabsetzung der Koksfrachten. Doch auch dieses Interesse an der Moselkanalisierung kommt auf Seite der Ruhrkohlenindustrie nicht deutlich zum Ausdruck, da einerseits die reinen Kohlenzechen nicht untereinander organisiert sind und daher mit ihren dünnen Stimmchen neben den straff zusammengeschlossenen Hüttenzechen verhallen, und andererseits für diese die Kohlenindustrie nur ein dienendes Glied eines größeren Ganzen darstellt. Die ursprünglichen klaren Interessengrenzen sind so durch die vielerlei Kombinationen und Fusionen verwischt worden. Bei einer Ver-



bindung verschiedener Produktionszweige tritt, alle entgegenstehenden Interessen zum Schweigen bringend oder zum mindesten gewaltig übertönend, derjenige beherrschend in den Vordergrund, der wirtschaftlich überwiegt und durch die machtvollsten Persönlichkeiten vertreten wird. Das ist die Eisen- und Stahlindustrie, die auch schon darum unter den verschiedenen beteiligten Produktionszweigen eine Sonderstellung einnimmt und die Aufmerksamkeit in erhöhtem, oft zu weit gehendem Maße auf sich konzentriert, weil bei ihr allein zwei gleichwertige Gegner, ausgerüstet mit allen Mitteln wirtschafts-politischen Kampfes, einander gegenüberstehen.

Was nun die Eisen- und Stahlindustrie anlangt, so kann bei ihr natürlich nicht das Wettbewerbsverhältnis zweier ihrer Gruppen entscheidend sein, sondern nur ihre Gesamtstellung auf dem Weltmarkt. Ist es möglich, durch die Moselkanalisierung die Stellung unserer Eisenindustrie so zu verbessern, daß es ihr gelingt, ihren Absatz, wie es unsere Bevölkerungszunahme verlangt, zu erweitern? Darauf kommt es vom Standpunkte der Gesamtheit an. Wo dieser weitere Zuwachs stattfindet, ist von nebensächlicher Bedeutung. Das Interesse der Gesamtheit verlangt vielmehr, daß er dort eintrete, wo dauernd unter den günstigsten Bedingungen gearbeitet werden kann. Und das steht heute auch kaum noch mit dem privatwirtschaftlichen Interesse in Widerspruch; denn unsere großen Unternehmer sind nicht mehr mit dem Boden verwachsen, können daher ebensogut im Südwesten wie im Nordwesten tätig sein, und zwischen beiden Gebieten haben sich in jüngster Zeit so viele die Interessen verbindende Bande geknüpft, daß von einem Zusammenschluß zu einer Einheit fast die Rede wird sein können, wenn der alte Zankapfel der Moselkanalisierung erst einmal aus der Welt geschaffen ist.

Diese weltwirtschaftliche Notwendigkeit, die mit wachsender Dringlichkeit für die Moselkanalisierung spricht, spiegelt im Einzelbild die wirtschaftliche Gesamtlage unseres Volkes wieder. Wie die Weltwirtschaft bekanntlich — von der Zufuhr von Lebensmitteln abgesehen — im Rohstoffbezug und in der Fabrikatenausfuhr in unser Wirtschaftsleben und insbesondere in unsere gewerbliche Produktion eingreift, so spricht sie auch in dieser doppelten Weise in unverkennbarer Deutlichkeit für die Moselkanalisierung.

Die Fabrikatenausfuhr gewinnt hier nicht nur aus den oft dargelegten allgemeinen Gründen, sondern auch in Folge der Besonderheit der Eisenindustrie eine immer größere Bedeutung. Denn im inländischen Absatz erreicht sie früher als andere Industrien einen gewissen Sättigungspunkt. Der Verbrauch beispielsweise von Textilerzeugnissen steht in unmittelbarem Zusammenhange mit der Zahl und dem Wohlstande der Bevölkerung; wachsen diese, so wächst auch die Nachfrage nach jenen Erzeugnissen. Dasselbe gilt nicht in vollem Maße von der Eisenindustrie; denn für den Eisenverbrauch ist am wichtigsten das Verkehrswesen. Gewiß sind auch bei ihr Dichtigkeit und Wohlstand der Bevölkerung nicht ohne Bedeutung, aber in erster Linie ist es doch die Größe des Landes, die mit der Ausdehnung des Verkehrsnetzes auch den Eisenverbrauch bestimmt. Während wir aber im Eisenverbrauch pro Kopf der Bevölkerung von England um 10 vH und von den Vereinigten Staaten gar um 50 vH übertroffen werden, stehen wir in dem auf die Fläche bezogenen Eisenverbrauch ganz anders. Da übertreffen wir die Vereinigten Staaten um das Sechsfache und haben wir auch England trotz seines gewaltigen Schiffbaues

überflüßig. In dieser Hinsicht sind wir an der Spitze aller großen Völker und daß wir uns einem gewissen Sättigungspunkt nähern, dürfte auch aus der Tatsache zu folgern sein, daß England im Eisenverbrauch seit 1896 keine Steigerung mehr aufzuweisen hat. Jedenfalls haben wir mit der bisherigen Zunahme der Aufnahmefähigkeit des inländischen Marktes, die von 1895 bis 1907 nicht weniger als 150 vH betragen hat, in Zukunft nicht weiter zu rechnen. Ja auch an dem bisherigen Aufschwung ist der Auslandsabsatz sehr stark beteiligt. Unsere Gesamtanfuhr an Eisen und Eisenwaren hat 1909 mit 4044391 t und einschließlich Maschinen 4375583 t ihre höchste Jahresziffer erreicht. Doch das sind Zahlen, mit denen wenig anzufangen ist. Sie umschließen zu Verschiedenartigen, für welches das bloße Gewicht einen brauchbaren einheitlichen Nenner nicht bilden kann. Zu einem besseren Ergebnis gelangt man, wenn man die gesamte Eisenausfuhr in ihren mannigfachen Formen auf die Form zurückführt, die alle ausgeführten Eisenerzeugnisse einmal durchgemacht haben, das Roheisen. Dann ergibt sich, daß unsere Ausfuhr von 23 Millionen t im 1900 auf 5,4 Millionen t im 1908 angewachsen ist, d. h. 1900 etwa 35 vH, 1908 aber bereits 43 vH der inzwischen fast verdoppelten Roheisenerzeugung betragen hat. So rückt also der Auslandsabsatz mit gewaltigen Schritten in den Vordergrund, und nicht nur die weitere Steigerungsfähigkeit unserer Industrie hängt von ihm ab, sondern auch den bisherigen Stand können wir nur aufrecht erhalten, wenn wir uns auf dem Weltmarkt behaupten.

Die erzielten großen Erfolge, die uns in der Versorgung des Weltmarktes mit Eisen gleichwertig neben England gestellt haben, sind aber bisher in der Hauptsache gegenüber dem Bessemerverfahren errungen und durch beständige Verbesserung und Verbilligung des Thomasverfahrens erzielt worden. Durch das schnelle Aufkommen des modernisierten Martinverfahrens in England wie in den Vereinigten Staaten gewinnt dieser Wettbewerb ein vielfach neues Aussehen.

Schon aus diesem Grunde ist in Zukunft nicht mit seiner Erleichterung, sondern Verschärfung zu rechnen. Wollen wir unsere durch unermüdliche Vollkommnung des Thomasverfahrens schnell gewonnene Stellung behaupten und der Zunahme unserer Bevölkerung entsprechend weiter ausbauen, so dürfen wir kein Mittel unbenutzt lassen, sie zu stärken. Nichts ist in dieser Hinsicht wichtiger, als eine Ermäßigung der infolge unserer geographischen Verhältnisse für unsere Eisenindustrie so ungewöhnlich hohen Transportkosten, zumal da nach sachverständigem Urteil, wenn nicht überhaupt jede, so doch jede wirksame, der bisherigen Entwicklung entsprechende Minderung der Produktionskosten des Thomasverfahrens ausgeschlossen ist. Solche weltwirtschaftlich immer dringender gebotene Transportverbilligung läßt sich aber durch nichts besser erreichen als durch den Ausbau der vorhandenen Wasserstraßen. Das bezieht sich natürlich nicht nur auf den Fabrikatenversand, sondern auch auf den Bezug der Rohstoffe. Bei diesem aber handelt es sich noch um ein weltwirtschaftliches Problem anderer Art.

Seitdem Deutschland zum größten Eisen- und Stahlproduzenten Europas geworden ist, ist es natürlich auch der größte Eisenerzverbraucher. Während sich 1907 der Gesamteisenerzverbrauch von Großbritannien und Irland auf 23725500 t belief, bezifferte er sich im deutschen Zollgebiet auf 32268804 t, und

erst in weitem Abstände folgte Frankreich mit 9857000 t an dritter und Österreich-Ungarn mit 4406500 t an vierter Stelle.

Deutschland ist aber nicht nur der größte Eisenerzverbraucher, sondern auch der größte Eisenerzproduzent Europas. Noch im Jahrfünft 1891 bis 1895 wurde es von Großbritannien übertroffen, indem einer durchschnittlichen deutschen Jahresproduktion von 11679170 t eine durchschnittliche englische von 12248651 t gegenüber stand. Im folgenden Jahrfünft war aber das Verhältnis bereits umgekehrt, hatte Großbritannien nur eine durchschnittliche Jahresproduktion von 14255926 t, Deutschland eine solche von 16496701 t aufzuweisen. Während der Anteil Großbritanniens an der statistisch zu erfassenden Weltproduktion vom Jahrfünft 1871/1875 bis 1900 von 43,27 vH auf 16,4 vH herabgegangen ist, ist der Deutschlands gleichzeitig von 15,79 vH auf 21,47 vH gestiegen. 1907 förderte Deutschland (einschließlich Luxemburg) 27697100 t, nur übertroffen von den Vereinigten Staaten mit 52548150 t und nur gefolgt von fünf weiteren großen Erzproduzenten in der Welt, nämlich von Großbritannien mit 15983300 t, Frankreich mit 10008000 t, Spanien mit 9896200 t, Rußland mit 5524700 t und Schweden mit 4652400 t.

Dieser Ruf Deutschlands als größter europäischer Eisenerzverbraucher und Eisenerzproduzent gewinnt dadurch eine solide Grundlage, daß Deutschland sich unter allen Ländern Europas des größten natürlichen Reichtumes an Eisenerzen rühmen darf. Die umfassenden Untersuchungen, die aus Anlaß des internationalen Geologen-Kongresses in Stockholm über die Eisenerzlager der Welt veranstaltet worden sind, haben das in erfreulicher Weise bestätigt. Sie zeigen uns, daß nach dem bisherigen Stand unseres geologischen Wissens und technischen Könnens der größte europäische Vorrat an Eisenerzen im Minettegebiet von Lothringen sich vorfindet, das sich auf Deutschland, Frankreich und Luxemburg bekanntlich verteilt und an dem auch Belgien ganz unbedeutend noch beteiligt ist; sein Vorrat ist auf 1850 Millionen t metallischen Eisens berechnet worden. An zweiter Stelle steht in Europa Nordschweden, das 673 Millionen t metallisches Eisen haben soll. Nur drei Gebiete können diesen, sie zum Teil übertreffend, zur Seite gestellt werden. Sie liegen sämtlich auf amerikanischem Boden, nämlich das Erzgebiet des Oberen Sees mit etwa 2000 Millionen t, das Neufundlands mit etwa 1950 Millionen t und das Kubas mit 857 Millionen t metallischen Eisens.

Was Europa allein anlangt, so sind die Erzvorräte (actual reserves) wie folgt in Millionen Tonnen berechnet worden:

	Erz	metallisches Eisen
Deutschland . . . . .	3607	1270
Frankreich . . . . .	3300	1140
Schweden . . . . .	1158	740
Großbritannien . . . . .	1300	455
Europäisches Rußland . . . . .	865	387
Spanien . . . . .	711	349
Norwegen . . . . .	367	124
Österreich-Ungarn . . . . .	294	104

Obwohl Deutschland besonders günstig dasteht, ist es doch nicht nur der größte europäische Eisenproduzent, sondern auch der größte Importeur

von Eisenerz auf der ganzen Welt. Auch das ist es allerdings erst in der letzten Zeit geworden. Denn bis 1897 war es noch ein Ausfuhrland, und bis 1903 übertrafen die Zahlen der Erzeinfuhr Großbritanniens die deutschen noch erheblich. Von 1902 bis 1909 hob sich die deutsche Eisenerzeinfuhr von 3957402 t auf 8366599 t, also auf reichlich das Doppelte, während die englische Erzeinfuhr zugleich unverändert blieb, 1909 mit 6329000 t die Ziffer von 1899 nicht erreichte.

Diesen Zahlen steht auf deutscher Seite allerdings eine Erzausfuhr gegenüber; sie bezifferte sich 1909 auf 2825000 t. Wenn man jedoch nicht die Tonnenzahl der Erze, sondern das Gesamtgewicht des in ihnen enthaltenen metallischen Eisens in Betracht zieht, so wird der Unterschied hierdurch doch nicht völlig ausgeglichen, sondern bleibt bestehen. Denn in beiden Ländern sind die eingeführten Erze sehr viel reicher als die inländischen, und dieser Unterschied im Eisengehalt ist in Deutschland sogar noch größer als in England, da unsere Eisenerze im allgemeinen etwas ärmer, die eingeführten dagegen reicher sind, weil sie nicht wie die englischen Bessemererze in erster Linie aus Spanien, sondern aus Schweden stammen. Die Abhängigkeit unserer Eisenindustrie vom Auslande, die von keinem anderen Lande erreicht wird, wird also keineswegs durch die bloßen Erziffern richtig gekennzeichnet; sie ist in Wirklichkeit vielmehr erheblich höher, nahezu doppelt so groß.

Das ist eine Tatsache, die Staunen hervorrufen muß, wenn man bedenkt, daß Deutschlands Erzvorrat fast dreimal so groß ist wie der Englands und daß die englische Einfuhr unvergleichlich begünstigt ist durch die Insellage des Landes und die Beherrschung der See sowie durch die gewaltige Kohlenausfuhr, die alle Massenrückfracht so sehr verbilligt. Wir haben aber nicht nur mit dieser erstaunlichen Tatsache zu rechnen, sondern unverkennbar ist auch eine Tendenz vorhanden, die weltwirtschaftliche Bedingtheit unserer größten Industrie noch weiter zu steigern. Denn die noch kaum am Abschluß ihrer Entwicklung angelangten, an der See errichteten großen Hüttenwerke sind dauernd durch ihre Lage ebenso wie auf fremde Kohlen und Koks auf fremde Erze angewiesen, und unsere oberschlesische Eisenindustrie wird mit der nahen Erschöpfung ihrer eigenen Eisenvorräte sehr bald in derselben Lage sein.

Da drängt sich die Frage gebieterisch auf: Werden wir dauernd unsere Eisenindustrie mit fremden Erzen ausreichend versorgen können? Da die lothringisch-luxemburgische Industrie wie die Saarindustrie einheimische Erze verarbeitet und die Seehüttenwerke wie die oberschlesische Eisenindustrie notwendig auf fremden Erzbezug angewiesen sind, spitzt sich diese Frage in ihrer praktischen Bedeutung auf unser wichtigstes Eisenproduktionsgebiet, das nordwestliche an der Ruhr, zu. Werden wir unsere Ruhrindustrie in der Zukunft in derselben befriedigenden Weise mit fremden Erzen versorgen können wie bisher?

An Bedenken fehlt es schon heute nicht. Immer allgemeiner beginnt man von einer Erznot zu sprechen, und die Ruhrindustrie ist es selbst, die sich dazu bekennt. Denn die Anträge auf Ausdehnung des Erzausnahmetarifs auf Sendungen aus dem französischen Erzgebiet, die von dem Eisenwerk Hoesch, der Gewerkschaft Deutscher Kaiser, dem Hoerder Verein, dem Hasper Eisenwerk, sowie von den Handelskammern in Dortmund, Duisburg und Hagen gestellt worden sind, sind seinerzeit ausdrücklich damit begründet worden,

daß „heute tatsächlich eine Erzknappheit vorherrscht, welche zu ernstern Besorgnissen für die Zukunft Veranlassung gibt“. Solche Befürchtungen sind aber nicht auf Deutschland beschränkt. Sie haben internationale Bedeutung gewonnen. Sie sind es in letzter Linie, die die englische Regierung veranlaßt, durch ihren weitverzweigten Konsularapparat eine umfassende Erhebung über die Eisenerzlager in der ganzen Welt zu veranstalten, und die jüngst wieder mitbestimmend waren, im Internationalen Geologenkongreß diese ebenso wichtige wie schwierige Frage von neuem aufzugreifen. Aber die Klagen über Erznot, mit denen unzweifelhaft auch manche Übertreibung verbunden ist, haben nicht nur solchen theoretischen Einfluß ausgeübt; sie haben vielmehr begonnen, sich auch in der Praxis bereits durchzusetzen. In einer ganzen Reihe von Ländern sind Bestrebungen neuerdings hervorgetreten, die Erzlager sich zu reservieren und die Erzausfuhr, wenn nicht zu hindern, so doch zu regeln, Bestrebungen, die natürlich für kein Land von erheblicherem Einfluß sind als für dasjenige, das seine Eisenindustrie am stärksten auf ausländischen Erzbezug aufgebaut hat.

Daß von den großen Erzlagern der Welt die amerikanischen für Deutschland wenig in Betracht kommen, braucht kaum eingehender dargelegt zu werden. An eine nennenswerte Ausfuhr von Erzen aus den Vereinigten Staaten ist natürlich überhaupt nicht zu denken. Seitdem Kuba ganz unter den wirtschaftlichen und politischen Einfluß der amerikanischen Union gebracht worden ist, dürfte dasselbe aber auch in der Hauptsache von dieser eisenerzreichen westindischen Insel gelten. Die drei Gesellschaften, welche den Eisenerzbergbau im modernen Sinne auf der Insel betreiben, stehen sämtlich unter amerikanischer Kontrolle. Sehr ähnlich liegen die Verhältnisse im dritten amerikanischen Erzgebiet, in Neufundland. Auch hier wird die Produktion beherrscht von zwei großen Gesellschaften, von denen die eine Erze nur für kanadische Eisenwerke liefert, die andere allerdings auch an der Ausfuhr beteiligt ist. Auch hier wird man annehmen können, daß in erster Linie die nordamerikanische Nachfrage selbst Berücksichtigung finden wird, und soweit eine Ausfuhr nach Europa überhaupt in Frage kommt, wird das so stark interessierte englische Mutterland wahrscheinlich es verstehen, Vorzugsansprüche wirksam und erfolgreich geltend zu machen. Aus Amerika wird daher die deutsche Eisenindustrie nur auf gelegentliche Eisenerzsendungen, nicht auf eine nachhaltige und umfassende Versorgung rechnen dürfen. Ob es mit den anderen fremden Erdteilen sehr viel günstiger steht, erscheint zum mindesten fraglich. Nach allem, was bisher bekannt ist, sind Asien und Australien an Eisenerzen auffallend arm. Die Aussichten Afrikas in dieser Hinsicht liegen anscheinend günstiger; aber was über Algier bekannt geworden ist, dämpft doch auch hier die Hoffnungen sehr.

Allerdings ist es nicht ausgeschlossen, daß in den fremden Erdteilen, die bisher natürlich nur zum kleinen Teile geologisch so sorgfältig durchforscht sind wie Europa, noch bedeutende Erzlager ausfindig gemacht werden. Aber einerseits handelt es sich hier nur um Möglichkeiten, andererseits bedeutet bloßes Vorhandensein noch keineswegs wirtschaftliche Nutzbarkeit. Die Abbauwürdigkeit ist vielmehr von einer Fülle von Bedingungen abhängig. Nicht nur die bergmännischen Gewinnungskosten, die vor allem durch die Lagerungsverhältnisse, die Härte des Gesteines, die Kosten für Ausrichtung,

Vorrichtung, Förderung, Wasserhaltung und Ausbau sowie für die Hauerleistung bestimmt werden, sondern auch die chemische und die physikalische Beschaffenheit der Erze, von der ihre Schmelz- und Reduzierbarkeit abhängt, kommen hier in Betracht; und entscheidend ist meist die Frage, ob die geographische Lage auch einen billigen Transport ermöglicht. Wenn aber diese Bedingungen in befriedigender Weise zusammentreffen, so ist damit noch keineswegs gesagt, daß der neugefundene Erzvorrat unserer Eisenindustrie zugute kommen wird. Das ist vielmehr noch eine politische Machtfrage. Jedenfalls kann auf so unsichere Möglichkeiten eine große kapitalstarke Industrie sich nicht stützen.

So sieht sich die deutsche Eisenindustrie und mit ihr die des übrigen Europas im wesentlichen auf Europa selbst angewiesen und das hat zunächst nichts Bedenkliches, da Europa unzweifelhaft besonders reich mit Eisenerzen ausgestattet ist, nach den bisherigen Ermittlungen mit einem Vorrat von 12032 Millionen t sogar den aller übrigen Erdteile mit zusammen 10376 Millionen t übertrifft und jedenfalls für absehbare Zeit mit diesen Rohstoffen noch ausreichend versorgt ist.

Doch gehen auch auf europäischem Boden bedeutsame Veränderungen in der Eisenerzversorgung vor sich. Das spanische Erzgebiet, das noch heute in der Eisenerzeinfuhr Englands weit voransteht und noch vor kurzem es auch in der Deutschlands tat, wird in Zukunft diese große Rolle nicht weiter spielen können; der Vorrat an Bilbao-Erzen umfaßt schon heute nicht mehr 100 Millionen t. In anderen Gebieten Europas ist mit einer Abnahme der Ausfuhr infolge wirtschaftspolitischer Maßnahmen zu rechnen. In Rußland und Österreich-Ungarn machen sich gerade auf diesem Gebiet Abschließungsbestrebungen geltend, die schon heute für uns von praktischer Bedeutung geworden sind. Vor allem aber ist das in dem für die deutsche Erzeinfuhr wichtigsten Lande, Schweden, der Fall. Dort sind bekanntlich unter dem maßgebenden Einfluß des jetzigen schwedischen Premierministers und früheren Direktors der Grängesberg-Oxelösund-Transport-Aktiengesellschaft Lindmann die bisher selbständigen drei großen Gesellschaften — außer der soeben genannten die Gellivara-Erzfeld-Aktiengesellschaft und die Kirunavara-Luossavara-Aktiengesellschaft — in einer einheitlichen Organisation zusammengefaßt, an ihr ist dann dem Staate, der zugleich möglichst alle noch nicht im Abbau befindlichen Erzfelder an sich zu bringen gesucht hat, eine im wesentlichen maßgebende Beteiligung eingeräumt, und auf dieser halbstaatlichen monopolistischen Grundlage ist dann eine Kontingentierung der gesamten schwedischen Erzerzeugung für die Zeit bis 1932 in sehr komplizierter Weise vorgenommen worden. Diese Kontingentierung bedeutet zwar nicht einen vollen Sieg der chauvinistischen Abschließungsbestrebungen; sie verurteilt nicht die Ausfuhr zum Stillstand oder gar zum Rückgang; aber freilich regelt sie die Ausfuhr in der Weise, daß sie sich nicht zu rasch entwickle. Auf einen Zuwachs des Zustromes schwedischer Erze kann nicht mehr in derselben Weise wie bisher gerechnet werden.

Das wäre ohne große Bedenken, wenn auf der Seite der Nachfrage die Verhältnisse blieben wie sie waren. Aber mit einer Fortdauer der Vorzugsstellung, die Deutschland bisher auf dem schwedischen Erzmarkt genossen hat, ist nicht zu rechnen. Diese Vorzugsstellung baute sich darauf

auf, daß Deutschland bisher als Hauptland des Thomasverfahrens auch der einzige Großverbraucher phosphorhaltiger Erze war. Je mehr das modernisierte Martinverfahren sich in den alten Ländern des Bessemerverfahrens, insbesondere in England und den Vereinigten Staaten, ausbreitet, um so mehr weitet sich der Abnehmerkreis der phosphorreichen Erze Nordschwedens.

Das wird noch verstärkt durch einen zweiten Umstand. Da man überall aus begreiflichen Gründen zunächst die reichsten Erze, soweit sie nicht unter besonderen Mühen zu gewinnen sind, verhüttet hat, so macht sich natürlicherweise in allen großen Eisenproduktionsländern eine gewisse Abnahme des Eisengehaltes ihrer Erze geltend. Zuerst zeigte sie sich in England, und sie kommt dort deutlich zum Ausdruck im Preise seiner einheimischen Erze; auch bei uns in Deutschland, zumal im lothringisch-luxemburgischen Erzbergbau, macht sie sich heute bekanntlich geltend; und am stärksten ist sie neuerdings in den Vereinigten Staaten hervorgetreten, wo der vielgerühmte hohe Eisengehalt der Erze vom Oberen See bereits zum großen Teile der Geschichte angehört. Diese so allgemein, wenn auch nicht in gleichem Grade in den großen Eisenproduktionsländern einsetzende Erzverarmung bedeutet aber eine entsprechende Minderung des Ausbringens. Das heißt aber nichts anderes, als eine Abnahme der Produktivität der Anlagen, die natürlich auf die Dauer auch die Bewertung der Eisenwerke beeinflussen muß. Nichts ist daher selbstverständlicher als das Streben, solche Minderung der Einnahmen und des Kapitalwertes zu verhindern. Verhindern kann man es nur dadurch, daß man von anderswoher gleich reiche oder gar reichere Erze beschafft, als man bisher verhüttet hat. So entsteht eine starke Nachfrage nach den reichen und insbesondere den reichsten Erzen des Auslandes. Zuerst ist trotz bedeutenden eigenen Vorrates England großer Importeur von Erzen geworden; ihm ist das noch erreichere Deutschland, England auch hier überflügelnd, schnell gefolgt, und jetzt beginnt das erreichste aller Länder, die nordamerikanische Union, in derselben Richtung sich zu betätigen. Dieser somit aus begreiflichen Gründen wachsenden Nachfrage nach reichen Erzen steht nur ein eng beschränktes Angebot gegenüber. Nach Professor Sjögren beziffert sich der feststellbare Vorrat an Eisenerzen von 60 vH und mehr Eisengehalt in der Welt auf 1300 Millionen t (850 Millionen t metallisches Eisen), wovon 1095 Millionen t (709 Millionen t metallisches Eisen) auf Schweden, der Rest fast ganz auf Rußland und Mexiko entfallen. Die Nachfrage nach reichen Erzen, soweit sie sich nicht auf phosphorfreie Erze beschränken muß, bedeutet deshalb zum großen Teil und immer mehr, je mehr der saure Bessemerprozeß zurückgedrängt wird, eine Nachfrage nach schwedischen Erzen. Das zeigt sich schon heute. Während England 1900 noch nicht 100 000 t schwedischer Erze bezog, ist sein Anteil jetzt bereits auf 17 vH angewachsen. Weitere 6 vH entfallen auf Belgien und Frankreich. Insbesondere die belgische Thomasindustrie tritt immer mehr als Wettbewerber auf, da ihr Verbrauch an einheimischen Erzen von 160 030 t in 1902 auf 129 170 t in 1907 zurückgegangen ist. Am meisten wird die Lage aber dadurch gekennzeichnet, daß die Vereinigten Staaten, die von 1903 bis 1908 erst ganz geringe Mengen bezogen haben, neuerdings als energische Käufer auf dem Markt erscheinen; 1909 haben sie 127 496 t aus Schweden bezogen, und für das laufende Jahr 1910 wird ihr Anteil auf 400 000 t geschätzt. So

wird Deutschland mehr und mehr sein Anteil vom Auslande streitig gemacht, und auch innerhalb Deutschlands erhebt sich immer mehr der Wettbewerb. Er geht nicht nur von den See-Hüttenwerken aus, sondern auch von der ober-schlesischen Eisenindustrie, deren Verbrauch eigener Erze von 523041 t in 1902 auf 292077 t in 1907 stetig abgenommen hat; für diesen Ausfall muß das Ausland, und zwar wegen der ungünstigen geographischen Lage mit hochwertigen Erzen, einspringen, so daß 1907 der ausländische Erzbezug, der 1902 hinter dem einheimischen Verbrauch noch weit zurückblieb, diesen nahezu um das Doppelte übertrifft.

Diese verschiedenen Veränderungen auf der Seite der Nachfrage wie des Angebotes müssen natürlich zunächst einen Einfluß auf die Preise der schwedischen Erze ausüben. Bisher ist das allerdings für unsere Ruhrindustrie wenig zum Ausdruck gekommen. Denn sie hat es verstanden, langfristige Lieferverträge abzuschließen. So haben Phönix-Hoerde, Hoesch und Dortmunder Union eine jährliche Menge von mehr als eine Million Tonnen bis 1912 abgeschlossen und eine zweite Gruppe, der die Gutehoffnungshütte, Gelsenkirchen-Rote Erde-Schalke, die Gewerkschaft Deutscher Kaiser und die Rheinischen Stahlwerke angehören, eine ungefähr gleich große Menge bis zum Jahre 1917 sich gesichert. Als diese Verträge abgeschlossen wurden, erfreute sich die deutsche Eisenindustrie noch ihres Käufermonopoles, und für die Festsetzung der Preise war ausschließlich bestimmend, wie viel das einheimische deutsche Erz kostete. Beim Ablauf dieser Verträge ist die Lage durchaus anders. Wenn auch die mehrfach geäußerten Befürchtungen, ob es überhaupt gelingen werde, die langfristigen Verträge zu erneuern, sich inzwischen als übertrieben herausgestellt haben, so ist es andererseits ganz sicher, daß diese Vereinbarungen nicht unter denselben günstigen Bedingungen wie bisher stattgefunden haben. Durch die vielseitigere Entwicklung der Nachfrage ist die Preisgestaltung der schwedischen Erze vom Alleineinfluß des deutschen Marktes emanzipiert worden. Ein Weltmarkt für Eisenerze hat sich inzwischen an Stelle der zahlreichen bisherigen lokalen Märkte zu bilden begonnen, und er ist gekennzeichnet durch ein starkes Steigen der Preise.

Die Preisgestaltung der schwedischen Erze ist jedoch nur ein Symptom der eingetretenen Veränderungen. Sie bringt eine bevorstehende Vorratschmälerung zum Ausdruck. Diese herannahende Vorratsschmälerung selbst ist aber von unmittelbarem Einfluß, wenn auch weniger für die Gegenwart als für die Zukunft. Denn wenn es auch noch gelingt, die bisherige Industrie in derselben Weise wie früher mit schwedischen Erzen zu versorgen, für den Zuwachs unserer Eisenindustrie kann vernünftigerweise nicht darauf gerechnet werden. Darauf geht es zurück, daß die bedeutendsten Unternehmer des Nordwestens neuerdings die Vergrößerungen ihrer Betriebe nicht im Ruhrrevier, sondern in Lothringen vorgenommen haben. Soweit man auf schwedische Erze rechnen kann und Qualitätserzeugnisse hervorzubringen beabsichtigt, bleiben sie im geographisch so viel günstiger gelegenen Nordwesten mit seinen besseren Arbeitskräften; soweit man auf schwedische Erze verzichten muß und Massenerzeugnisse vor allem zu produzieren trachtet, zieht man in das größte einheimische Produktionsgebiet desjenigen Rohstoffes, von dem die Eisenindustrie die größten Mengen verarbeitet. Bei der Produktion handelt es sich also in beiden Fällen um etwas durchaus Verschiedenes, und die Ab-



wanderung nach Südwesten ist nicht ein Zeichen dafür, daß sich die günstigen Bedingungen für die Ruhrindustrie im ganzen verändert haben, sondern nur dafür, daß sie nicht in gleichem Maße wie bisher erweiterungsfähig sind. Die Gründe, die Kirdorf und Thyssen zu ihren großen Neuanlagen in Esch und Hagendingen bestimmt haben, sind nicht typisch für die nordwestliche Eisenindustrie überhaupt. Sie sind unter anderem eine Folge der Veränderung im schwedischen Erzbezug und drücken deutlich aus, daß in Zukunft unsere Eisenindustrie ihre Vergrößerungen auf heimischen Erzbezug stützen muß, der von weitaus größerer Nachhaltigkeit ist als der Nordschwedens.

Wenn das aber so ist, dann sprechen nationale Interessen dafür, die Verbindung mit diesem Eisenerzgebiete durch Ausbau unserer leistungsfähigsten Wasserstraße in den von der Natur vorgezeichneten Bahnen möglichst zu verbessern, wie schon rein wirtschaftliche Gründe dahin drängen, die Verkehrsverhältnisse zwischen dem größten Eisenindustrieggebiet und dem größten Eisenerzrevier möglichst günstig zu gestalten. Dagegen sind allerdings Einwendungen erhoben worden.

Man hat erstens gesagt, die Moselkanalisierung ermäßige die Kosten des Erzbezuges in einem Maße, das bedeutungslos sei. Daß an sich für den Erztransport eine nicht unbeträchtliche Frachtermäßigung erzielt wird, wird freilich nur vereinzelt in allzu großer Hitze der Polemik bestritten. Auch die erste Duisburger Denkschrift beziffert diese Ermäßigung noch auf eine Mark für die Tonne. Aber unter dem Gesichtspunkt des Wettbewerbes der Eisenindustrie, bezogen auf die Tonne Roheisen, würde diese Frachtermäßigung doch geringfügig sein, da die nordwestliche Industrie regelmäßig nicht mit einem reinen Minettemöller arbeitet, sondern nur etwa 35 vH Minette verwendet. Die Verbilligung der Tonne Roheisen vermindert sich damit auf etwa ein Drittel; auch wenn man mit einem wachsenden Minetteanteil rechnet, würde demnach der in dieser Richtung erzielte Vorteil im Rohstoffbezug gering sein, wenn er sich hierauf beschränkte. Das ist jedoch nicht der Fall. Die angestellte Berechnung ist nicht einwandfrei. Sie übersieht, daß, wie jeder andere Markt, auch der Erzmarkt ein einheitliches Ganzes bildet. Wird ein Teil des Angebotes ermäßigt, so bleibt das nicht ohne Einfluß auf die anderen Teile. Der Preis des Erzes überhaupt wird dadurch beeinflußt. Gilt das schon im allgemeinen, so ganz besonders, wenn die Verbilligung wie hier den Lieferer mit der größten Leistungsfähigkeit trifft. Eine Ermäßigung des nordwestlichen Minettepreises ist daher ein allgemein preisdrückender Umstand von größter Bedeutung auf dem Erzmarkt. Er muß auch im Preise der schwedischen Erze zum Ausdruck kommen. Je mehr die Gefahr akut geworden ist, daß an die Stelle des für uns so günstigen Käufermonopoles ein Verkäufermonopol tritt, um so erhöhte Bedeutung hat jede Erleichterung des Wettbewerbes gewonnen. Nur dadurch ist es möglich, wirksam einer vielleicht noch nicht heute, wohl aber in der Zukunft drohenden Ausnutzung dieser Monopolmacht entgegenzutreten. Da gilt es rechtzeitig Vorsorge treffen, und zwar möglichst durch Maßnahmen, denen jeder internationale Kampfcharakter fehlt.

Zweitens hat man eingewendet, es lohne sich nicht, für eine Verbilligung des lothringischen Erzbezuges erhebliche Aufwendungen zu machen, da auf eine ausreichende, nachhaltige Versorgung nicht zu rechnen sei. Dabei denkt

man an erster Stelle nicht an den tatsächlichen Erzvorrat, sondern an seine Verfügbarkeit. Man behauptet, „ein selbständiger Erzbergbau, der als Erwerb anzusehen und nur auf den Verkauf des Produktes angewiesen“ sei, sei in Deutsch-Lothringen nicht vorhanden. Tatsächlich befindet sich die große Mehrzahl der Erzfelder in Deutsch-Lothringen und Luxemburg im Besitz von Hüttenwerken. Die südwestlichen stehen natürlich an der Spitze; auf sie sollen nicht weniger als 73,3 vH der Erzfelder entfallen, so daß überhaupt nur 26,7 vH für den Versand in Betracht kommen. Von diesem Rest haben nun aber die hauptsächlichen Hüttenwerke des Nordwestens den größten Teil wieder für sich in Anspruch genommen, wodurch der freie Markt auf nicht mehr als 5,2 vH des gesamten Erzvorrates beschränkt wird. So ist es schon richtig, daß nicht die ganze nordwestliche Eisenindustrie gleichmäßig an den Minettelagern in Deutsch-Lothringen und Luxemburg interessiert ist. Aber einerseits ist es ihr größter und schwierigster Teil, und andererseits hat gerade die neueste Entwicklung dieses Bedenken beseitigt. Was auf deutsch-luxemburgischem Boden fehlt, ist nämlich auf dem angrenzenden französischen Boden beschafft worden. Nicht nur hat dort der gesamte lothringische Erzvorrat eine außerordentliche Bereicherung erfahren, sondern es bildet sich dort auch ein freier Erzmarkt.

Über das Erzvorkommen in Lothringen ist man lange im Irrtum gewesen. Es findet sich bekanntlich vor allem — von dem südlichen Becken von Nancy kann hier abgesehen werden — in dem nahe der Mosel gelegenen Teile der lothringischen Hochebene, der das Plateau von Briey genannt wird. Bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts war für dieses Gebiet die sogenannte Ausbißtheorie (theorie des affleurements) herrschend, wonach „die Lager nur in einer Zone von etwa 2 km Breite an den Ausbissen entlang abbauwürdig seien und darüber hinaus eine Verstaubung eintrete“. Sie wurde leider auch von den zur Grenzregulierung des Frankfurter Friedens hinzugezogenen deutschen Geologen vertreten und hat damit zu dem heutigen Verlauf der deutsch-französischen Grenze geführt. Seitdem hat man jedoch erkannt, daß das Eisenerze führende Gebiet eine Breite nicht nur von 2 km, sondern von 8 bis 20 km besitzt. Es entfällt daher nicht, wie man einst angenommen hatte, das ganze Erzvorkommen des Plateaus von Briey auf Deutschland, sondern nur ein schmaler östlicher Streifen, während der breitere westliche Frankreich verblieben ist. Und das ist von um so größerer Bedeutung, als die Minetteerze mit dem Einfallen der Lager nach Westen immer mächtiger und eisenreicher werden. Allerdings stehen diesen Vorteilen auch Nachteile gegenüber. Denn das Schachtabteufen gestaltet sich hier sehr viel schwieriger als diesseits der Grenze, weil die Erze im allgemeinen in größerer Tiefe liegen und so starke Wasserzuflüsse vorkommen, daß vielfach das kostspielige Gefrier- und Zementierverfahren angewendet werden muß. Die Anlagekosten sind also groß. Um sie zu verzinsen und zu tilgen, ist eine bedeutende Förderung notwendig. Das ist der eine Umstand, der anspornend auf die Entwicklung einwirkt, und zu ihm kommt ein nicht minder einflußreicher in der französischen Berggesetzgebung hinzu, die vorschreibt, daß Konzessionen verfallen, wenn sie nicht alsbald ausgenutzt werden. Aus diesen beiden Gründen zeigt die französische Erzproduktion eine geradezu staunenerregende Zunahme. Es darf mit großer Sicherheit angenommen werden, daß die Gesamtförderung

Französisch-Lothringens im Jahre 1914 etwa 20 Millionen t, d. h. die heutige Förderung Deutsch-Lothringens und Luxemburgs erreichen wird.

An dieser außerordentlichen Produktionszunahme ist Deutschland in hohem Maße interessiert. Zunächst unmittelbar. Die deutschen Eisenproduzenten haben es in ausgedehntem Maße verstanden, sich einen Anteil an den französischen Erzlagern zu sichern. Nach sachverständigem Urteil befinden sich von den 43000 ha des Briey-Beckens etwa 8000 ha im Besitz von Deutschen oder zum mindesten von Gesellschaften, an denen deutsches Kapital beteiligt ist. Kaum minder wichtig aber ist es, daß durch die französische Entwicklung der bisher fehlende freie Minette-Markt geschaffen wird. Denn die großen Mengen Erze, die aus den angedeuteten Gründen auf französischem Boden hinfort gefördert werden müssen, werden schwerlich in der französischen Eisenindustrie Verarbeitung finden. Die neuen französischen Aufschlüsse an Eisenerzen bedeuten ja keineswegs eine tiefgreifende Veränderung in den Existenzbedingungen der französischen Eisenindustrie. Alle bisherigen Hemmnisse ihrer Entwicklung — der Mangel an Kohlen und Koks, der beschränkte inländische Absatzmarkt, die Disziplinlosigkeit der Arbeiter — bleiben genau im selben Maße bestehen wie bisher. Mit einem „erheblichen Mehrverbrauch der französischen Hochofenwerke“ wird daher auch in den Kreisen der deutsch-lothringischen Interessenten nicht gerechnet. Ein Verbrauch der französischen Erze in Frankreich kommt vielmehr nur insoweit in Betracht, als durch sie bisher vom Auslande bezogene Erze ersetzt werden können. Der größte Teil der französischen Förderung ist vielmehr auf das Ausland angewiesen. Das zeigt sich auch bereits heute. Die französische Erz- ausfuhr ist in starker Zunahme. Zunächst steht Belgien bei dieser Ausfuhr im Vordergrund. Doch Belgiens Industrie hat eine scharf begrenzte Aufnahmefähigkeit. Die zuwachsende Menge der französischen Minetteförderung kann Unterkommen nur auf dem deutschen Markte finden. Mit Recht ist in diesem Sinne der Westen und Süden Deutschlands „das natürliche Entlastungsgebiet dieses Bezirkes“ genannt worden. Auch heute ist das in den deutschen Einfuhrziffern schon deutlich erkennbar. Denn während die französische Einfuhr nach Deutschland im Durchschnitt des Jahrzehntes 1891 bis 1900 nur 44300 t betrug, ist sie seitdem unablässig bis auf 1368610 t in 1909 angewachsen: in der deutschen Eisenerzeinfuhr die höchste Ziffer nach Schweden und Spanien und die einzige, die eine wirklich bedeutsame Steigerung aufweist. So bildet sich hier auf dem Boden Französisch-Lothringens, zumal wenn man seine notwendige weitere Zunahme der Erzförderung mit in Betracht zieht, ein großer freier Erzmarkt mit wachsendem Angebot und daher mit einer im Gegensatz zum Weltmarkt fallenden Tendenz des Preises, wie er in Deutsch-Lothringen und Luxemburg fehlt. Wenn wir uns seiner in ausgedehntem Maße bedienen, so wird darunter der Minette-Absatz aus Deutschland-Lothringen und Luxemburg allerdings leiden. Das hat privatwirtschaftlich natürlich eine Reihe von Nachteilen; vom Standpunkt der gesamten Volkswirtschaft aus ist es dagegen nur zu begrüßen, wenn auf diese Weise ohne Schaden für unsere Eisenindustrie unser wichtigstes einheimisches Eisenerzlager geschont und für die Zukunft vorsorgend aufbewahrt wird. Von diesem übergeordneten Standpunkt aus empfiehlt es sich, den Bezug der französischen Minette möglichst zu erleichtern, denn das Aufschließen der französischen Erzlager ent-

kräftet alle Gründe, die bisher gegen und verstärkt alle, die bisher schon für die Verbesserung der Verkehrsverbindung mit dem größten Eisenerzvorrat nicht nur Deutschlands, sondern ganz Europas sprachen.

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

Somit sprechen auch vom Standpunkte der weltwirtschaftlichen Stellung der deutschen Eisenindustrie verschiedene Gründe für die Ausführung dieses Verkehrsprojektes, und sie dürfen ein größeres Gewicht beanspruchen als die binnenländisch-privatwirtschaftlichen Erwägungen, welche die Diskussion bisher so einseitig und verhängnisvoll beherrscht haben. Selten gibt es eine umfassende und tiefgreifende staatliche Maßnahme, für die eine solche stolze Reihe von Gründen sich anführen läßt, wie für den Ausbau dieses größten europäischen Verkehrsweges für Massengüter. Ja, man kann geradezu sagen, daß, wenn es auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens eine Aufgabe gibt, die von der Natur dem deutschen Volke vorgezeichnet ist, so ist es unzweifelhaft die, den natürlichen Wasserweg, der Europas reichstes Erzgebiet mit dem größten Kohlenlager des europäischen Kontinents verbindet, zu voller Leistungsfähigkeit auszubauen. Die rein privatwirtschaftliche Organisation des amerikanischen Verkehrswesens hat dieselbe volkswirtschaftliche Aufgabe, zwischen dem größten Erz- und dem größten Kohlengebiet Amerikas den Verkehr zu vermitteln, so glänzend gelöst, daß nirgends in der Welt Massengüter billiger transportiert werden; es wäre ein bedenkliches Zeichen für die staatswirtschaftliche Organisation unseres Verkehrswesens, wenn sie hier versagen wollte.

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

mungen auf Seiten der Interessenten, zumal der nordwestlichen Eisenindustrie, unverkennbar vorhanden. Sie bestehen einerseits im Aufkommen des modernen Martinverfahrens, dessen Einfluß auf den Weltstahlmarkt sich heute nur schwer übersehen läßt; sie liegen aber auch hier im Bau des Rhein-Hannover-Kanales, dessen Wirkungen sich im einzelnen erst nach der Eröffnung werden ermessen lassen; und sie werden endlich durch den Ablauf der großen Verbandsverträge, insbesondere die bevorstehende Erneuerung des Stahlwerksverbandes und des Kohlensyndikates, die durch jede Veränderung der Wirtschaftslage erschwert wird, geschaffen. Alle diese Umstände, deren Häufung leicht eine gewisse nervöse Stimmung von Überängstlichkeit erzeugt, sind nicht von Dauer. Sie schwinden ganz oder verlieren doch ihren beunruhigenden Charakter. Sobald das auch nur teilweise der Fall ist, werden die für die Moselkanalisierung sprechenden Gründe wuchtig in den Vordergrund rücken. Ebenso sicher, wie heute vieles vom Standpunkt nicht nur der Interessenten, sondern auch der Gesamtheit für die Hinausschiebung spricht, ebenso sicher kann der heutige Zustand auf die Dauer nicht bestehen bleiben. Denn es ist ein Widerspruch in sich, unser Wasserstraßennetz allgemein auszubauen und nur das Projekt, das unzweifelhaft das rentabelste von allen ist, auszunehmen; und wenn die mit der Einführung der Binnenschiffahrtsabgaben geplante Rheinstromkasse sich auf den Main und Neckar erstrecken soll, so wird man auch den wichtigsten Nebenstrom des Rheines, der sich allerdings nicht, wie seine genannten Geschwister, zu bundesstaatlichen Zugeständnissen benutzen läßt, nicht dauernd ausschließen können. Das ist umsomehr der Fall, als die Zeit auch insofern für die Moselkanalisierung kämpft, als sie mit der zunehmenden Beteiligung der großen Unternehmungen des Ruhrreviers im Südwesten mehr und mehr den bisherigen hemmenden Gegensatz in der westdeutschen Eisenindustrie in eine Interessengemeinschaft wandelt. Schon heute werden Männer wie Kirdorf, Thyssen, Stinnes, die kraftvoll in beiden Gebieten Fuß gefaßt haben, schwer sagen können, ob sie an der Entwicklung des nord- oder des südwestlichen Industriegebietes stärker interessiert sind.

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

---

## DIE PREUSZISCHE EISENBAHN UND DIE STAATSFINANZEN.

Von HEINRICH MACCO, Mitgl. d. H. d. Abg.

(Schluß von Seite 649.)

Das Eisenbahngarantiesgesetz 1882.

Die Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen, wie sie im Jahre 1882 eingeleitet wurde, fiel in eine Zeit, in der das wirtschaftliche Leben der Nation weit weniger entwickelt war als heute und der geplante große Schritt in seinen Folgen nur von Wenigen übersehen werden konnte. Zur Begründung dieses Vorgehens wurde von verantwortlicher Stelle in erster Linie die Aufgabe der Bahnen, in höherem Maße zur Hebung des wirtschaftlichen Lebens beizutragen, ins Feld geführt. Die politischen Ziele wurden weniger erwähnt, dem gegenüber aber der gefährliche Einfluß, den ein unsicheres Ergebnis des Eisenbahnbetriebes auf den noch kleinen Staatshaushalt haben konnte, von den meisten Seiten ängstlich betont.

Hiervon ausgehend bestimmte das Eisenbahngarantiesgesetz vom 27. März 1882, daß von den Eisenbahnüberschüssen jährlich höchstens 2,2 Millionen M zum Ausgleich eines Defizits im Staatshaushalt herangezogen werden und daß alle weiteren Überschüsse zur Verzinsung und Tilgung der Staatseisenbahnschulden dienen sollten. Diese an sich zweckmäßige Bestimmung, die bei ihrer Durchführung für die Volkswirtschaft und für die finanzielle Kraft des Landes einen unübersehbaren Aufschwung zur Folge gehabt haben würde, wurde aber durch eine weitere Bestimmung beeinflußt. Nach § 4 al. 2 und 3 des Gesetzes sollten die zur Verfügung stehenden Überschüsse zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, die andernfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müßten, und zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen verwendet werden, und diese Verwendung sollte als Tilgung angerechnet werden.

Mit diesen Bestimmungen war der Staatsverwaltung die Möglichkeit gegeben, die Überschüsse der Eisenbahnen, an deren Größe man bei Abfassung des Gesetzes gar nicht geglaubt hatte, fast unbegrenzt für die Bedürfnisse anderer Ressorts zu verwenden. Es hing lediglich von der Überzeugung ab, ob diese Bedürfnisse so dringend waren, daß man gegebenenfalls zu ihrer Deckung auf Anleihen zurückgreifen mußte. Das Schlimmste bei dieser Lage aber war, daß mit den wachsenden Überschüssen der Appetit kam und die Ansprüche der andern Ressorts geradezu aufgemuntert wurden. Damit entstand ein ständiger Kampf zwischen dem Finanz- und dem Eisenbahnministerium. Ersteres war zu schwach, um die wachsenden Ansprüche entweder zurückzuweisen oder für andere Deckung Sorge zu tragen, und versuchte unbekümmert um die Bedürfnisse der Eisenbahn, so viel als irgend möglich aus ihr herauszudrücken. Hierin wurde es von der Mehrheit der politischen Parteien unterstützt, die ohne wirtschaftlichen Blick, lediglich in der Angst vor neuen Steuern diese grundfalsche Richtung unterstützten.

Die Eisenbahnverwaltung war aber zu schwach gegenüber dem mächtigeren Finanzminister und hat seinem Drängen nicht den für die Entwicklung der Bahnen erforderlichen Widerstand entgegengesetzt. Wohl wurden unter dem klugen Finanzminister von Miquel in dem Ordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung eine Anzahl Posten aufgenommen, die den Augen der Parlamentarier entgingen und damit eine gewisse Reserve bildeten. Auf die Dauer genügten diese Reserven aber nicht, und als die vorsichtigen Maßnahmen unter dem Nachfolger Miquels aufhörten, entstanden dem Betriebe der Eisenbahnen Schwierigkeiten, die sich für das wirtschaftliche Leben der Nation in bedenklichster Weise fühlbar machten und schließlich Anleihen von Hunderten von Millionen erforderten, um den Betrieb wieder auf leistungsfähige Höhe zu bringen. Die Verluste, die dem wirtschaftlichen Leben durch diese Mängel zugefügt wurden, konnten natürlich nicht wieder ersetzt werden.

Da die Eisenbahnverwaltung für sich keine Rechnung führt und alle Einnahmen und Ausgaben durch das Finanzministerium laufen, so besitzt sie auch keine verfügbaren Reserven, um die natürlichen Schwankungen in den Einnahmen auszugleichen oder plötzlich an sie herantretende große Bedürfnisse selbständig decken zu können.

Es wäre ungerecht, nicht zu erwähnen, daß die im Laufe der Jahre eingetretenen Mißstände nicht schon bei den Verhandlungen über das Eisenbahngarantiesgesetz erwogen worden wären. Der weitsichtige spätere Finanzminister Miquel trat schon als Abgeordneter für die Schaffung eines Reservefonds ein, um, wie er sagte, „zu verhüten, daß in den Jahren sehr bedeutender Überschüsse diese nur zur Vermehrung der dauernden Ausgaben des Staates zur Verwendung kämen, so daß, wenn die Überschüsse in schlechten Jahren wieder verschwänden, zwar die Ausgaben blieben, aber die Einnahmen fehlten“. Trotz seiner damaligen energischen Stellung bei Wahrung des Rechtes der Abgeordneten konnte er sich auch nicht den Befürchtungen bezüglich einer dadurch entstehenden Verkümmernng des Budgetrechtes, die von vielen Seiten ausgesprochen wurde, anschließen.

Auch der im Westen in gutem Andenken stehende mit reichen Erfahrungen ausgestattete Gustav von Mevissen vertrat im Herrenhause die Notwendigkeit finanzieller Garantien und eines Reservefonds. Diese gewichtigen Stimmen konnten aber ebenso wenig wie die von Seiten der rheinisch-westfälischen Industrie geäußerten Bedenken das Schicksal des Gesetzes aufhalten. Leider haben sich die ausgesprochenen Befürchtungen in vollem Umfang erfüllt.

Das Gesetz von 1882, obgleich noch bestehend, hat heute keine Bedeutung mehr, und die infolge dieses Gesetzes aufgestellten jährlichen Berechnungen am Schlusse des Eisenbahnetats haben nur eine theoretische Bedeutung gehabt.

Der Beschluß des Abgeordnetenhauses vom 10. Mai 1892.

Im ersten Jahrzehnt nach der Verstaatlichung hatte sich der rechnungsmäßige Betriebsüberschuß der preußischen Staatsbahnen von 138,1 Millionen M in 1882/83 auf 336,1 Millionen M in 1892/93 gehoben.

Dieser Steigerung dürfte es wohl vorwiegend zuzuschreiben sein, daß am 10. Mai 1892 das Abgeordnetenhaus den Beschluß faßte:

„Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, darauf Bedacht zu nehmen, daß tunlichst die Kosten für Anlage zweiter und weiterer Gleise, für Um- und Erneuerungsbauten von Bahnhöfen und für Vermehrung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Bahnen in dem Staatshaushaltsplan ausgebracht, und demgemäß die Mittel zur Befriedigung dieser Bedürfnisse schrittweise aus den Betriebseinnahmen der Staatsbahn beschafft werden.“

Die Ausführung dieses Beschlusses sollte einen Schutz bilden gegen die sich immer stärker erhebenden Ansprüche der Zuschuß-Ressorts der Staatsverwaltung an die Überschüsse der Eisenbahn und sollte ihre Verwendung zu den eigenen Bedürfnissen und der eigenen weiteren Entwicklung sichern. Leider hat die spätere Erfahrung gelehrt, daß auch dies nicht möglich war, daß vielmehr die Befriedigung der Bedürfnisse der Eisenbahn selbst auf das äußerste eingeschränkt wurde, lediglich um Mittel für allgemeine Bedürfnisse des Staates in größerem Umfange zu gewinnen. Es war natürlich, daß sich die Schwankungen der Erträge der Betriebsverwaltungen und in noch höherem Maße die Unterschiede der Anschläge des Etats und der tatsächlichen Ergebnisse mit dem Anwachsen der Verwendung der Überschüsse dieser Verwaltung in steigendem Maße fühlbar machten. Die hieraus sich ergebenden Mißstände führten 1897 zu dem Versuch, durch eine andere Regelung der Tilgung der Staatsschulden eine Reserve für ungünstige Jahre zu schaffen.

#### Das Gesetz vom 8. März 1897.

Nach § 4 des Gesetzes vom 27. März 1882 sollte die Staatseisenbahn-Kapitalschuld aus den Überschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, soweit diese reichen, alljährlich bis zur Höhe von  $\frac{3}{4}$  vH getilgt werden. Da aber durch die Bestimmungen desselben Gesetzes, wie auf Seite 726 angeführt, der Tilgung auch die Verwendung der Überschüsse für andere Ressorts gleichgestellt wurde und da die obligatorische Tilgung der Staatsschulden seit 1869 aufgehoben war, so war der Bestimmung über die Tilgung der Eisenbahnschulden der praktische Erfolg entzogen. Um diese Schwäche aufzuheben, wurde im Gesetz vom 8. März 1897 vom Etatsjahre 1898/99 ab eine jährliche Tilgung von mindestens  $\frac{3}{5}$  vH der sich nach dem Staatshaushaltetat ergebenden gesamten Staatskapitalschuld festgesetzt. Die Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld nach dem Gesetz von 1882 von  $\frac{3}{4}$  vH war damit aufgehoben.

Wie der Berichterstatter in der Budgetkommission der letzten Session äußerte, hielt der damalige Finanzminister von Miquel eine Tilgung der allgemeinen Staatsschulden mit  $\frac{1}{2}$  vH für ausreichend und glaubte nur mit Rücksicht auf die Betriebsetats der Bergwerke und Eisenbahn eine solche von  $\frac{3}{5}$  vH fordern zu sollen.

Auch dieses Gesetz hat keine geordneten Verhältnisse gebracht. Wie im ersten Teil dieser Ausführungen nachgewiesen, fielen die Rein-Uberschüsse der Eisenbahnverwaltung von 1897 mit 219,8 Millionen M auf 149,3 Millionen M in 1901, um dann wieder bis 1903 auf 245,7 Millionen M zu steigen. Der Unterschied zwischen Etat und Wirklichkeit der Eisenbahnen ergab in den Einnahmen für 1898 ein Mehr von 60,6 Millionen M und fiel in 1901 auf ein Minus von 83,5 Millionen M. Diese Unterschiede wurden teilweise ausge-



glichen durch entsprechende Mehr- oder Minderausgaben gegen den Etat. Die auffallend große Mehrausgabe von über 50 Millionen M des Jahres 1898 wies bei der die preußische Verwaltung kennzeichnenden Sparsamkeit darauf hin, daß es sich hier schon darum handelte, Unterlassungen früherer Jahre nachzuholen, um dem angewachsenen Verkehr entsprechen zu können. Daß in den Jahren der Mindereinnahmen die Verkehrsausgaben nicht im gleichen Verhältnis beschnitten werden können, liegt in der Natur der Dinge. So ergaben sich denn auch in diesem Zeitraum gewaltige Unterschiede im Abschluß des Staatshaushaltes gegen den Etat. Im Jahre 1890 überstieg die Einnahme den Etat um 127,7 Millionen M, während sie 1902 schon 27,3 Millionen M unter ihm blieb. Für einen Betrieb mit einem Jahresumschlag von 1200 bis 1400 Millionen M, wie ihn damals die preußischen Bahnen besaßen, würden solche Unterschiede zwischen Etat und Wirklichkeit nicht von großer Bedeutung sein, wenn er einigermaßen mit Reserven ausgestattet wäre. Für die Ausgaben der Staatsverwaltung spielen sie aber eine ganz andere Rolle, weil dieser Ausfall der Einnahmen in einem ganz anderen Prozentsatz zu den Gesamteinnahmen steht, als dies bei der Eisenbahnverwaltung selbst der Fall ist.

Aber auch an dieser Stelle muß darauf hingewiesen werden, wie außerordentlich schwer es ist, sich bei den widersprechenden Angaben der einzelnen Verwaltungen Klarheit über die Entwicklung und die Lage der Staats- und Eisenbahnfinanzen zu verschaffen. Die Jahre 1892 bis 1897 weisen nach den vorliegenden amtlichen Angaben für die allgemeinen Staatsschulden eine Steigerung von 436,5 Millionen M, für die Eisenbahnkapitalschuld eine Verminderung von 16,2 Millionen M und für das statistische Anlagekapital (damals Grundschuld) eine Vermehrung von 848,7 Millionen M auf. In den folgenden 5 Jahren 1897 bis 1902, also nach Erlaß des Gesetzes von 1897, stieg die gesamte Staatsschuld um 370,9 Millionen M, die Eisenbahnkapitalschuld um 149,7 Millionen M und das statistische Eisenbahnkapital um 879,1 Millionen M.

Man könnte hieraus entnehmen, daß die Eisenbahnverwaltung ganz gewaltige Reserven gehabt hätte, die sie für lange Jahre in den Stand setzten, einen wesentlich größeren Verkehr zu bedienen. Daß dies nicht der Fall war, werden wir in der Entwicklung der folgenden Jahre sehen. Unzweifelhaft liegen aber in diesen Zahlen Unklarheiten, die sicher nicht zur Übersichtlichkeit und richtigen Beurteilung der Finanz- und Vermögenslage des Staates beitragen. Nach allen Erfahrungen sind auch die Herren der Verwaltung, die es angeht, nicht in der Lage, diese Verhältnisse klar zu übersehen, und kein Wunder ist es, wenn unter solchen Umständen die vorgeschlagenen Mittel zur Abhilfe der Unregelmäßigkeiten im Staatshaushalt stets unwirksam blieben. Im Abgeordnetenhaus erstrebten die wirtschaftlich geschulten Vertreter von Jahr zu Jahr eine Änderung der Aufstellung des Etats und der Nachweise und eine größere Zurückstellung von Reserven. Sowohl von der Finanzverwaltung wie von einer mächtigen Gruppe von Palamentariern, die bei einer geringeren Leistung der Eisenbahn für die allgemeinen Staatsausgaben eine Erhöhung der Steuern fürchteten, wurde diesen Bestrebungen Jahrzehnte hindurch ein hartnäckiger Widerstand entgegengesetzt.

## Das Gesetz vom 3. Mai 1903.

Die immer stärker redenden Tatsachen führten endlich zu dem Gesetz vom 3. Mai 1903 betreffend die Bildung eines Ausgleichfonds für die Eisenbahnverwaltung.

Im Artikel 1 dieses Gesetzes wurde zunächst der § 3 des Gesetzes vom 8. März 1897, nach dem ein Überschuß des Staatshaushaltes zur weiteren Tilgung der Staatsschulden zu verwenden sei, aufgehoben und in § 3 des neuen Gesetzes bestimmt:

„Ergibt sich nach der Jahresrechnung ein Überschuß des Staatshaushaltes, so ist derselbe zunächst zur Bildung oder Ergänzung eines Ausgleichfonds bis zur Höhe von 200 Millionen M zu verwenden.

„Der darüber hinausgehende Betrag des Überschusses wird zu einer weiteren Tilgung von Staatsschulden beziehungsweise Verrechnung auf bewilligte Anleihen verwendet.“

Über die Verwendung des Ausgleichfonds bestimmt der § 3a:

„Der Ausgleichfonds (§ 3) ist in nachstehender Reihenfolge zu verwenden:

1. zur Bildung oder Ergänzung eines Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von 30 000 000 M zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen sowie zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Fall eines nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung;
2. zur Ausgleichung eines rechnungsmäßigen Minderüberschusses der Eisenbahnverwaltung, insoweit derselbe nicht durch einen etwaigen Überschuß im gesamten übrigen Staatshaushalte gedeckt wird;
3. zur Verstärkung der Deckungsmittel im Staatshaushaltsetat behufs angemessener Ausgestaltung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung nach näherer Bestimmung des jeweiligen Staatshaushaltsetats.“

Diesem Fonds wurden durch Artikel II zunächst 30 000 000 M aus Anleihenmitteln als Bestand überweisen.

Das Gesetz schaffte hiernach keinen Ausgleichfonds für die Eisenbahnverwaltung, sondern für die allgemeine Staatsverwaltung. Die so notwendige scharfe Trennung wurde nicht angestrebt, und die Bildung dieses Ausgleichfonds wurde nicht von den Überschüssen der Eisenbahnverwaltung, sondern von den Überschüssen des Staatshaushaltes abhängig gemacht. Man geht wohl nicht in der Annahme fehl, daß gerade durch diese Zusammenlegung in den nächsten Jahren nach Erlaß dieses Gesetzes in der Jahresaufstellung der Rechnung der Eisenbahnverwaltung und dem wirklichen Ergebnis der Abrechnung Verhältnisse eintraten, die alle Vorsichtsmaßregeln über den Haufen warfen. In den Jahren 1902 bis 1907 wurden die Titel 3, „persönliche“ Ausgaben, Titel 7, Inventar und Betriebsmaterial, Titel 8, Unterhaltung der baulichen Anlagen, und Titel 9, Unterhaltung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen, also alles Titel, welche die wichtigsten und bedeutendsten Ausgaben der Eisenbahnverwaltung enthalten, unter dem Druck der Vertreter der Finanzverwaltung, lediglich zum Zweck der Gleichstellung des Staatshaushaltes, mit Beträgen in den Etat eingesetzt, die allen Erfahrungen widersprachen.

Der Etat der Eisenbahnverwaltung wird jährlich aufgestellt nach den Erfahrungen des zuletzt abgeschlossenen Jahres, das ist das dem Etat vorhergehende zweite Jahr. Die Aufstellung soll unter Zugrundelegung des Ergebnisses des abgeschlossenen Jahres die nach der wirtschaftlichen Lage anzunehmende Vermehrung berücksichtigen. Da aber die Feststellung des Etats im Spätherbst des laufenden Jahres für das am 1. April des nächsten Jahres beginnende Etatsjahr erfolgt, so läßt sich im allgemeinen auch schon zu dieser Zeit das Ergebnis des laufenden Jahres übersehen. Trotzdem zeigten fast alle diese Titel in dem genannten Zeitraum Ansätze von so geringer Erhöhung, daß die übliche Vermehrung des Verkehrs, die mit wenigen Ausnahmen mit 3 bis 4 vH gegen das Vorjahr angenommen wird, ganz unberücksichtigt blieb, ja in einzelnen Positionen die Ansätze der Etats noch unter der Wirklichkeit der Ergebnisse des zuletzt abgeschlossenen Jahres blieben. Es war natürlich, daß auf diese Weise sehr bedeutende Überschreitungen der Etatsansätze durch die Wirklichkeit eintraten und eine Ordnung im Finanzwesen des Staates nicht eingehalten werden konnte. Der zuweit gehende Druck der Finanzverwaltung und die Nachgiebigkeit der Eisenbahnverwaltung vereitelten den Zweck des erlassenen Gesetzes.

Für das wirtschaftliche Leben der Nation, das gerade in den Jahren 1903 bis 1907 einen großen Aufschwung genommen hatte, ergaben sich in dieser Zeit ganz ungeheuerliche Zustände und schwere Verluste, die durch die ungenügende Ausstattung der preußischen Eisenbahn verursacht waren. Diese Erscheinungen konnten von der Regierung nicht übersehen werden; sie machten in den Jahren 1906 und 1907 ganz ungewöhnliche Aufwendungen für Beschaffung von Betriebsmitteln nötig. Es wurden in diesen beiden Jahren nicht weniger als 450 Millionen M aus dem Ordinarium, dem Extraordinarium des Etats, aus besonderen Anleihen, aus dem Dispositionsfonds und den Mitteln der Nebenbahnvorlagen flüssig gemacht. Hiervon wurden 1906 außer den für dieses Jahr vorgesehenen 200 Millionen M aus Anleihen schon 50 Millionen M ohne Genehmigung der zuständigen Organe aus dem Etat entnommen und durch den Ausgleichfonds gedeckt. Aber auch andere Mängel in den Einrichtungen waren zutage getreten. In der Sitzung der Budgetkommission vom 13. Februar 1907 erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Ich halte es für eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahnverwaltung, der Ausgestaltung der zur Zeit der Verkehrssteigerung nicht gewachsenen Bahnanlagen die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden. Ich habe daher von den Direktionen für die nächsten 10 Jahre ein Bauprogramm, eine Übersicht über die voraussichtlich erforderlichen baulichen Anlagen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der großen Verkehrsstrecken und Stationen, aufstellen lassen. Das eingehend gesichtete Material eignet sich aus naheliegenden Gründen nicht zur näheren Bekanntgabe. Aber ich habe daraus die Überzeugung gewonnen, daß die Inanspruchnahme der Eisenbahnüberschüsse zur Befriedigung der eigenen Bedürfnisse der Verwaltung in den nächsten Jahren bedeutend wachsen wird. Im besonderen kann ich dem Herrn Berichterstatter auf seine Anfrage bestätigen, daß für die nötigen Abfuhrwege zur Bewältigung des Versandes der großen Industriereviere gesorgt werden muß.“

Diese klare und ehrliche Anerkennung des ungenügenden Ausbaues der preußischen Eisenbahnen und die bestimmte Zusage einer planmäßigen Verbesserung war in hohem Maß anzuerkennen. Das Programm weist aber auch schon auf die stärkere Verwendung der Eisenbahnüberschüsse zur Befriedigung der eigenen Bedürfnisse der Eisenbahn hin, und es ist interessant, festzustellen, ob und wie weit man diesem Ziel in den nächsten Jahren näher gekommen ist.

Der Etat des Jahres 1908 hatte abweichend von der bisherigen Praxis für die Einnahmen eine Verkehrssteigerung im Personenverkehr von jährlich 5 vH anstatt 4 vH und für den Güterverkehr ebenfalls von 5 vH anstatt  $3\frac{1}{2}$  vH angenommen. Das Ergebnis war, daß die gesamten Einnahmen um 135,2 Millionen M hinter dem Anschlage zurückblieben und die Ausgaben ihn um 55,5 Millionen M überstiegen, so daß im ganzen der Betriebsüberschuß einen Minderbetrag von 190,7 Millionen M gegen den Anschlag ergab. Hierzu trug allerdings die Erhöhung der Beamtengehälter und der Wohnungsgeldzuschüsse, also Verbesserungen in den Bezügen des Personals, die allein  $47\frac{1}{2}$  Millionen M ausmachten, wesentlich bei.

Der Staatshaushalt schloß mit einem Defizit von 200 Millionen M ab.

Solche Ergebnisse mußten alle politischen Parteien beunruhigen, und selbst die konservative Partei, die bisher die geringste Neigung zeigte, an den bestehenden Verhältnissen etwas zu ändern, zeigte sich zugänglicher. Die Verhandlungen in der Budgetkommission und im Plenum des Abgeordnetenhauses führten zunächst nur zu Vorschlägen. Diese wurden indes entgegen den Verhandlungen früherer Jahre von der Regierung nicht abgelehnt, sondern ernstlich erörtert und weitere Prüfung zugesagt. Den ersten Mahnungen des Berichterstatters in der Budgetkommission, eine größere Klarheit und Übersichtlichkeit im Etat der Eisenbahn herbeizuführen, wurde auch insoweit Rechnung getragen, daß im Etat für 1909 alle auf die Eisenbahn bezüglichen Einnahmen- und Ausgabenposten, die früher in verschiedenen Etats verzettelt waren, aufgenommen wurden. Nachdem in den Etat für 1910 auch die Besoldung und die Besserstellung der Eisenbahnbeamten aufgenommen waren, gibt er jetzt ein Bild der gesamten Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen einschließlich der Zinsen und Tilgungsbeträge, allerdings unter Beibehaltung des bisherigen Systems der Aufstellung.

Die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses von 1909 und 1910.

Im Jahre 1909 hatte das Abgeordnetenhaus eine Resolution dahin gefaßt, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, eine wirksamere Ausgestaltung des Ausgleichfonds herbeizuführen. In dem folgenden Jahre 1910 wurde nach langen Verhandlungen über diesen Gegenstand unter Zustimmung der Staatsregierung beschlossen:

„Vermerk zu Kap. 33a Tit. 2 der dauernden Ausgaben und Kap. 9 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben.

1. Bei Kap. 33a Tit. 2 ist derjenige Betrag des Reinüberschusses zu verausgaben, welcher 2,10 vH des statistischen Anlagekapitales der preußischen Staatseisenbahnen übersteigt. Dieser Betrag ist an den Ausgleichfonds abzuführen, auch wenn dieser Fonds bereits aus Rechnungsüberschüssen die Höhe von 200 Millionen M erreicht hat. Er ist zusammen mit den Mitteln des Ausgleichsfonds für die diesem ob-

- liegenden Zwecke zu verwenden. Die Bestimmungen der §§ 3b und c im Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Mai 1903 (Gesetzsamml. S. 155) sind auf die Fondsverstärkung sinngemäß anzuwenden.
2. Bei der Ermittlung des Reinüberschusses sind die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben (Kap. 9) nur bis zu 1,15 vH des statistischen Anlagekapitales und, solange sich hierbei ein geringerer Betrag als 120 Millionen M ergeben sollte, nur bis zu diesem Betrag in Rechnung gestellt.
  3. Von den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben sind die Kosten für Anlage zweiter und weiterer Gleise, für Vermehrung des Fuhrparkes für die bestehenden Bahnen über den Ersatz der Wertverminderung hinaus, für den Ausbau von Nebenbahnen zu Hauptbahnen, für den Ausbau und die erstmalige Ausrüstung der Bahnanlagen beim Übergang zu anderer Betriebsweise auf die Eisenbahnanleihegesetze zu übernehmen, wenn und insoweit damit die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben nicht unter die in Ziffer 2 angegebenen Sätze herabsinken.
  4. Bei Ermittlung der den vorstehenden Prozentsätzen entsprechenden Beträge ist das statistische Anlagekapital nach dem Stande am Schlusse des zweitletzten Etatsjahres zugrunde zu legen; die hiernach ermittelten Beträge sind auf volle 100000 M nach oben abzurunden.“

Im Anschluß an diesen Etatsvermerk beschloß das Abgeordnetenhaus unterm 11. April 1910, „die Königliche Staatsregierung zu ersuchen,

- a) dem Etat der Eisenbahnverwaltung für 1911 eine Denkschrift über die Grundsätze beizufügen, nach denen bei Aufstellung des Betriebsetats (Kap. 10 der Einnahme und Kap. 23 der Ausgabe) und insbesondere bei der Entschließung darüber verfahren wird, welche Ausgaben für Bauausführungen und Beschaffungen auf das Ordinarium (Tit. 8 und 9) und welche auf das Extraordinarium zu übernehmen sind,
- b) unter Beachtung der zu 8a festgestellten Grundsätze den Eisenbahnetat unabhängig und unbeeinflußt von den Rücksichten auf den gesamten Staatshaushalt, allein den Wirklichkeitsverhältnissen entsprechend, aufzustellen.“

Zu diesen Beschlüssen dürfte folgendes zu bemerken sein:

Die Bestimmungen in denselben sind kein Gesetz, sondern können in jedem Jahre je nach der Auffassung und der Stellung der politischen Parteien geändert werden. Der Ausgleichfonds, wie er als Reservefonds für die allgemeine Staatsverwaltung im Gesetz von 1903 festgelegt war, bleibt bestehen und wird nicht für die Eisenbahn getrennt verwaltet. Die Festsetzungen für die Auffüllung des Ausgleichfonds beziehen sich sämtlich auf das statistische Anlagekapital, ohne daß diesem Anlagekapital ein bestimmter Begriff zugrunde gelegt wird. Einen Anhalt dazu bieten nur die gelegentlichen Erklärungen der Minister, die jederzeit, je nachdem die Aufstellung des Etats es zweckmäßig erscheinen läßt, anders aufgefaßt werden können. Der Ausgleichfonds wird dotiert aus den Überschüssen, die verbleiben, nachdem 2,1 vH des statistischen Anlagekapitales für Zwecke der

allgemeinen Staatsverwaltung abgeführt sind. Hiernach steigt also diese Abgabe mit dem jährlich steigenden statistischen Anlagekapital, also entgegen dem allgemein üblichen Gebrauche, daß eine Abgabe aus einem wirtschaftlichen Betriebe sich nach dessen Erträgen, nicht nach seinen Anlagekosten richten muß. Immerhin weisen aber diese Beschlüsse einen kleinen Fortschritt in der Erkenntnis des Notwendigen auf, und es ist zu hoffen, daß sich diese Erkenntnis auch allmählich weiter in Taten übersetzt. Wir können aber zu diesen Verhandlungen eine allgemeine Bemerkung nicht unterdrücken.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung, daß in allen Verhandlungen über eine Sanierung der Verhältnisse der Eisenbahn immer davon ausgegangen wird, welche Beträge die Finanzverwaltung zu einer jährlichen Gleichstellung im Staatshaushalte nötig hat. Mit Ausnahme einer Stimme, die verhalte wie die Stimme des Predigers in der Wüste, dachte niemand daran, daß in erster Linie gesunde wirtschaftliche Verhältnisse die vornehmste Grundlage für eine gesunde Finanzwirtschaft bilden. Ferner, daß solche Verhältnisse in Preußen nur möglich sind, wenn die das wirtschaftliche Leben beherrschende Staatsbahn ihre Aufgabe nach allen Seiten richtig erfüllen kann. Dies sowohl, indem sie den wechselnden Lagen durch die Frachten Rechnung trägt, als auch indem sie selbst so ausgerüstet wird, daß sie den an sie herantretenden Aufgaben stets ganz gewachsen ist. In dieser Richtung hatte die Erklärung des Ministers vom 13. Februar 1907 offenbar schon 1910 ihre Wirkung verloren. Daß eine besondere Reserve für einen wirtschaftlichen Betrieb in einem Umfang ohnegleichen, wie ihn die Staatsbahn hat, eine Lebensbedingung ist und in allererster Linie geschaffen werden muß, um gute Ergebnisse zu erzielen, wurde nicht beachtet.

Unseres Erachtens muß in erster Linie die Frage beantwortet werden, wie die Staatsbahn ausgestattet werden muß, um ihre Aufgabe unabhängig von den wechselnden Lagen des allgemeinen Staatshaushaltes zu erfüllen. Diese Beantwortung ist allerdings nicht leicht, da die bisherige Etaufstellung und der Betriebsbericht keine Klarheit über die einzelnen Bedürfnisse geben. Bau und Betrieb sind zusammenlaufend geführt, können genau nicht übersehen und ebensowenig in ihren einzelnen Positionen geprüft und vergleichend von Jahr zu Jahr kontrolliert werden.

#### Studie von Dr. Hermann Kirchhoff.

Der frühere Ministerialdirektor im Eisenbahnministerium Dr. Hermann Kirchhoff hat in klarer Erkenntnis der Schwächen der Eisenbahn- und Finanzverwaltung aus dem Schatz seiner reichen Erfahrung Vorschläge gemacht, die, wie er glaubt, zur Abhilfe geeignet sind.

Kirchhoff sagt darüber:

„Bei der systematischen Neuordnung der Preussischen Eisenbahnfinanzen wird man nicht umhin können, hinsichtlich der Veranschlagung und Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben streng zu unterscheiden zwischen der laufenden Verwaltung und der Neubauverwaltung. Die neue Ordnung wäre wie folgt zu denken: Die laufende Verwaltung erhält als Einnahme die Betriebseinnahme, zuzüglich der sonstigen damit zusammenhängenden etats-

mäßigen Einnahmen, ferner die Erlöse für verkaufte eisenbahnfiskalische Grundstücke und einen etwaigen Zuschuß aus dem Ausgleichsfonds. Sie bestreitet daraus die Betriebsausgaben sowie die sonstigen damit zusammenhängenden etatsmäßigen Ausgaben, wozu auch die Zentralfonds des gegenwärtigen Eisenbahnextraordinariums und unter diesen der Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen außerordentlichen Ausgaben gehören, außerdem die Zinsen und Tilgungsbeträge für die Eisenbahnschulden, sodann einen Jahresbeitrag zu den Kosten der Neubauverwaltung und endlich einen Jahresbeitrag zur Deckung der allgemeinen Staatsausgaben.

„Verbleibt nach Erfüllung aller dieser Verpflichtungen bei der Eisenbahnverwaltung noch ein Überschuß, so hätte derselbe zunächst in einen Ausgleichsfonds zu fließen, bis dieser seine Maximalhöhe erreicht hat, während der etwaige Rest durch Verrechnung auf bewilligte Eisenbahnanleihen weiterhin an die Neubauverwaltung abzuführen wäre.

„Die Neubauverwaltung würde das bisherige Extraordinarium außer den Zentralfonds und die jetzt den Kreditgesetzen zuzuweisenden Aufgaben in sich vereinigen. Ihre Einnahmen und Ausgaben würden alljährlich in einer besonderen Vorlage — sei es als Kreditgesetzvorlage, als Bauetat oder als außerordentlicher Etat — zu veranschlagen sein. Die Vorlage wäre gleichzeitig mit dem Staatshaushaltsetat, aber getrennt von diesem, beim Landtag einzubringen. Die Einnahmen der Neubauverwaltung würden bestehen aus dem festen Jahresbeitrag der laufenden Verwaltung, sowie aus den Beträgen Dritter, ferner aus etwa verbleibenden Rechnungsüberschüssen der laufenden Verwaltung und endlich aus dem Erlös von Staatsschuldverschreibungen in der Höhe, wie er alljährlich zur Deckung des weiteren Geldbedarfes erforderlich ist. Die Ausgaben der Neubauverwaltung hätten die Aufwendungen des gegenwärtigen Extraordinariums, ohne Zentralfonds, und die der jetzigen Kreditgesetze zu umfassen. Auch die letzteren Ausgaben würden lediglich in Raten, die dem Jahresbetrag entsprechen, zu veranschlagen sein.

„Das sind — kurz gesagt — die Bausteine, welche einer systematischen Neuordnung der Eisenbahnfinanzen als Fundament zu dienen hätten.

„Erreicht würde mit dieser Neuordnung zunächst, daß für die Inanspruchnahme der Eisenbahneinnahmen zu den außerordentlichen Bau- und Beschaffungsbedürfnissen eine Grenze gefunden wäre, ohne diesen Bedürfnissen an sich einen Zwang anzutun, den sie nicht vertragen können. Über die zahlenmäßige Bedeutung der Begrenzung soll im nachstehenden noch besonders verhandelt werden. Zur materiellen, also qualitativen Seite sei vorweg bemerkt, daß es begründet erscheint, den gegenwärtigen Zentralfonds des Etatsextraordinariums dadurch eine Sonderstellung zu geben, daß sie, wenn auch im inneren Zusammenhang mit der Neubauverwaltung, doch auf dem Etat der laufenden Verwaltung veranschlagt werden. Die Gründe liegen in der Natur der Sache. Sie spricht einerseits dafür, sowohl den Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben, wie den sonstigen zu Bauzwecken bestimmten Zentralfonds den etatlichen Charakter zu wahren, bei ihnen also den Weg der Anleihe für die Regel auszuschließen. Andererseits folgt aus ihr, daß diejenige Vermehrung des Fuhrparkes, die der veranschlagten Verkehrsentwicklung entspricht — wenigstens der Regel nach —, Aufgabe des Etats ist.

„Der weitere, noch höher zu bewertende Vorteil der Neuordnung wäre der, daß der Haushalt des Staates von den unvermeidlichen Schwankungen der Eisenbahnüberschüsse unabhängig würde.

„Soll die Materie in dieser Form systematisch geordnet werden, so würde solches wohl in Form eines Gesetzes geschehen müssen, zumal bestehende Gesetze, wie das Eisenbahngarantiesgesetz, das Schuldentilgungsgesetz und das Gesetz über den Ausgleichfonds der Eisenbahnverwaltung, davon getroffen, zum Teil sogar aufgehoben werden würden, und es nicht korrekt erscheint, von Bestimmungen bestehender Gesetze ohne deren Änderung abzuweichen.“

Diesem Gedanken hat Kirchhoff einen bestimmten Ausdruck in der Abfassung eines seiner Broschüre beigefügten Gesetzentwurfes gegeben. Die Durchführung seiner Anregung wäre eine für die formale Seite segensreiche Änderung der bestehenden Ordnung.

Seine Vorschläge sind jedoch in den Verhandlungen des Jahres 1910 vollständig unbeachtet geblieben, es ist dagegen etwas höchst Unvollständiges und auf die Dauer Unhaltbares geschaffen worden. Auffallend ist übrigens, daß auch Kirchhoff von den Bedürfnissen der Finanzverwaltung ausgeht und daraufhin seinen Gesetzentwurf aufbaut. Er will als Regel in dem Etat der Eisenbahn einen für gewisse Perioden festzusetzenden Beitrag zu den allgemeinen Staatsausgaben aufnehmen.

Unserer Auffassung nach müssen große wirtschaftliche Betriebe zunächst reichlich ausgestattet und selbständig gestellt werden, wenn man volle Leistung und Erträge aus ihnen erzielen will. Das ist bisher bei der preußischen Eisenbahn nicht der Fall gewesen, und an diesem Krebschaden leidet sie noch heute. — Wenn es an allen Enden stockt, wenn man zu spät kommt, um die Konjunkturen auszunutzen, wenn man nicht einheimsen kann, wenn die wirtschaftlichen Wogen hochgehen, so kann man große Erfolge nicht beanspruchen.

Es wäre im hohen Maße wertvoll gewesen, wenn Kirchhoff auf Grund seiner großen Erfahrung Vorschläge gemacht hätte, wie zunächst die Eisenbahnverwaltung zu stellen und auszustatten wäre, um so zu arbeiten, daß sie den billig an sie zu stellenden Ansprüchen jederzeit voll entsprechen kann.

#### Die Aufgaben der Staatsbahnen.

Diese Ansprüche an die staatlichen Eisenbahnen sind einesteils Unterstützung und Förderung des wirtschaftlichen Lebens der Nation, andererseits eine genügende Verzinsung des in dem Unternehmen angelegten Kapitals. Dies sind die ursprünglichen und natürlichen Aufgaben für die Eisenbahnen. Daß sich in Preußen das Bestreben, möglichst hohe Einnahmen zur Bestreitung allgemeiner Staatsausgaben aus den Eisenbahnen zu erzielen, als wichtigste Aufgabe hinzugesellt hat, muß als eine Verirrung bezeichnet werden, welche unnatürliche Verhältnisse schafft, aus denen sehr schwer wieder herauszukommen ist.

Der Eisenbahnverwaltung für die Aufgabe der Unterstützung des wirtschaftlichen Lebens eine bestimmte Grenze zu ziehen, ist nicht möglich. Unzweifelhaft ist sie hier in schwieriger Lage, da die Gefahr der Verallgemeinerung zwar wirklicher aber nur lokaler Bedürfnisse stets in ihren Folgen vorliegt. Es ist manches geschehen, aber man hat bisher ängstlich vermieden, die Eisen-



bahn zur Unterstützung des großen Inland- und Auslandverkehrs heranzuziehen. Die Frachteinnahmen zeigen in ihrem Durchschnittsergebnis für die Einheit seit vielen Jahren einen vollständigen Stillstand. Dem Bedürfnis selbst hat der Staat sich nicht entziehen können; er baut für Hunderte von Millionen Kanäle, läßt sich aber vorsichtiger Weise die Zinsen der Anlagekosten von den Beteiligten garantieren. Auf die Dauer wird aber auch die Staatsbahn sich der gleichen Aufgabe nicht entziehen können. Die Erfüllung hängt lediglich von den vorhandenen Mitteln ab. Der feste Zusammenhang der Eisenbahnergebnisse mit dem Staatshaushalt läßt, wenn hier keine Änderung eintritt, keine Aussicht, daß in absehbarer Zeit Mittel für solche Zwecke vorhanden sind.

Die weitere natürliche Aufgabe einer sachgemäßen Verzinsung der angelegten Kapitalien kann nur dann gesichert werden, wenn die Staatsbahn die Bedürfnisse des Verkehrs sicher und billig befriedigen und ihre eigenen Betriebskosten auf das geringste Maß herunderdrücken kann. Daß der Verkehr auf dem bisherigen Wege nicht sicher befriedigt worden ist, beweisen die Tatsachen. Auch hier liegt in der Abhängigkeit von den allgemeinen Finanzen und deren Nöten ein schweres Hemmnis, das in der Regel überwunden wird, wenn es zu spät ist. Bei den Ausgaben kann ein billiger Betrieb nur dann eine wesentliche Erleichterung bringen, wenn die Erträge eines solchen Betriebes der Eisenbahn zu ihren Zwecken erhalten bleiben. Um ihn zu erreichen, ist es aber unbedingt notwendig, eine vollständige Klarheit und Übersichtlichkeit der Ausgaben und der Selbstkosten der Bahnen sachlich und persönlich getrennt zu erhalten.

#### Das Rechnungswesen der Staatsbahn.

Jedes gewerbliche Unternehmen muß, um eine normale Entwicklung einzuhalten, eine zuverlässige Jahresrechnung über die Ergebnisse seines Betriebes und den Stand seines Vermögens aufstellen. Je größer ein solches Unternehmen ist, umso peinlicher muß diese Rechnung für die einzelnen Abteilungen und für das Ganze durchgeführt werden. Die preußische Eisenbahnverwaltung ist allerdings als solche kein abgeschlossenes selbständiges Unternehmen. Ihre geldliche Verwaltung liegt im Finanzministerium, eine Änderung dieses Verhältnisses wird vorläufig nicht zu erreichen sein. Dagegen können unzweifelhaft ihre Bemühungen darauf gerichtet werden, die Betriebe in allen Teilen in ihren Ergebnissen genau zu übersehen und von Jahr zu Jahr nachzuprüfen. Heute werden die Ergebnisse des Betriebes lediglich damit gegeben, daß das tatsächliche Ergebnis den im Etat aufgestellten Zahlen gegenübergestellt und wesentliche Abweichungen einigermaßen begründet werden. Eine Kontrolle der Leistungen ist weder in den einzelnen Abteilungen des Betriebes noch in einem Vergleich der geographisch und wirtschaftlich so sehr von einander abweichenden Teile dieser Verwaltung vorhanden. Jedem Bestreben, einen Fortschritt nach dieser Richtung zu erzielen, wird der entschiedenste Widerstand geleistet. Man hält die Aufstellung der Selbstkosten der wesentlichsten Teile der Verwaltung, also des Personen- und Güterverkehrs getrennt, für undurchführbar. Die Schwierigkeiten, soweit sie die erste Anordnung betreffen, sollen nicht verkannt werden, und ebenso ist zuzugeben, daß eine große Anzahl Ausgabeposten allgemeiner Natur nicht mit absoluter Richtigkeit aufgestellt werden können. Das ist aber doch bei allen großen wirtschaftlichen Betrieben der Fall, und doch

wird kein gut geleitetes Unternehmen sich aus diesem Grunde vor der Durchführung solcher Rechnung scheuen und sich der hieraus folgenden unbestreitbar wertvollen Ergebnisse entschlagen. Absolut richtig können bei der Eisenbahn eine große Zahl Ausgaben im Personen- und Güterverkehr getrennt aufgestellt werden. Hierzu gehören u. a. die Kosten für das Fahrpersonal, den Zugverkehr, die Materialien, die Unterhaltung der Betriebsmittel und die Expedition des Güterverkehrs. Das ist schon ein großer Teil der Ausgaben. Für den sonstigen allgemeineren Teil, der angreifbar ist, kann eine besondere Rechnung aufgestellt werden, deren Resultat man entweder nicht verteilt, die aber in dem jährlichen Vergleich einen großen Wert erhält, oder sie wird nach den Einnahmen der einzelnen Teile verteilt und gibt dann in dem jährlichen Vergleich einen wertvollen Anhalt.

Der Wert einer solchen Aufstellung liegt aber nicht bloß in den dadurch erhaltenen Zahlen im ganzen, noch wichtiger wird sie durch den Vergleich der verschiedenen Gebiete des Betriebes, also etwa der Direktionsbezirke, untereinander. Dadurch wird es möglich sein, die persönlichen Leistungen und Fähigkeiten der leitenden Beamten zu kontrollieren, für Abhülfe Sorge zu tragen und tüchtige Menschen zu erkennen. Ohne weiter auf dieses so unendlich wichtige Gebiet einzugehen, verweisen wir darauf, daß auch hervorragende Eisenbahn-Fachleute wie u. a. der leider zu früh verstorbene Prof. v. Borries auf demselben Standpunkte stehen. Sparsamkeit, billiger Betrieb und Fortschritt sind nur durch Kontrolle und ständigen Anreiz in allen Stellen zu erreichen. Diese Ausnutzung der individuellen Tätigkeit birgt in den staatlichen Betrieben und insbesondere in der Eisenbahnverwaltung unendlich große Werte, die im Interesse des Vaterlandes ausgenutzt werden müssen.

Überblickt man den Lauf der Entwicklung der preußischen Staatsbahn, wie er sich in unseren Ausführungen darstellt, so muß, ohne die Tüchtigkeit und die hervorragenden Leistungen der preußischen Eisenbahnbeamten in Zweifel zu ziehen, zugegeben werden, daß die heutige Ordnung der Eisenbahn zu der allgemeinen Finanzverwaltung unmöglich auf die Dauer bestehen kann. Ordnung wird nur dann möglich sein, wenn der Eisenbahnverwaltung eine größere Selbständigkeit und Unabhängigkeit von der Finanzverwaltung gegeben wird, wenn ihr größere Mittel gegeben werden, um ihren eigenen Bedürfnissen jederzeit nachkommen zu können und sich selbst Reserven zu schaffen, aus denen sie die unvermeidlichen Schwankungen ausgleichen und damit den Anforderungen der Finanzverwaltung in regelmäßiger und sicherer Weise entsprechen kann. Es dürfte nach den gemachten Erfahrungen nicht richtig sein, diese Reserven in die Hand der Finanzverwaltung zu geben; sie müssen, damit unberechtigten Übergriffen vorgebeugt wird, einer besonderen Abteilung der Eisenbahnverwaltung unterstellt werden. Selbstverständlich muß mit einer solchen Ordnung eine scharfe gesetzliche Begrenzung derjenigen Ausgaben festgelegt werden, die aus den Mitteln des laufenden Betriebes und aus denen der Anleihen geleistet werden, wie dies auch Kirchhoff verlangt. Geschieht dies und wird der Geist der Verwaltung weniger bürokratisch, mehr geschäftlich und wirtschaftlich, so liegt nach unserer festen Überzeugung in dem Betriebe der preußischen Staatsbahn noch eine Quelle reicher Erträge, die dem wirtschaftlichen Leben und der Finanzverwaltung Segen bringen können.

## TECHNIK UND VERSICHERUNG.

Von Prof. Dr. ALFRED MANES, Berlin.

Das moderne Versicherungswesen ist sowohl in seiner Gestalt als Sozialversicherung, wie auch in vielen Erscheinungsformen der Privatversicherung ein Kind des Zeitalters der Technik. Ohne die Umwälzungen, die im Laufe des vorigen Jahrhunderts die technischen Fortschritte in unser gesamtes Wirtschaftsleben gebracht haben, wäre das Aufkommen einer sozialen Arbeiterversicherung garnicht denkbar. Die neu entstandene industrielle Produktionsweise hat erst die soziale Versicherung überhaupt notwendig gemacht. Aber nicht anders verhält es sich mit der der Privatversicherung zugehörigen Haftpflichtversicherung, wie mit der privaten Unfallversicherung. Auch sie sind erst aufgetaucht mit der Erfindung der Eisenbahn, mit der allgemeinen Verwendung von Maschinen; und sie haben sich ausgebreitet mit der Zunahme des Verkehrs. Aber auch andere Versicherungszweige, die schon vor dem Aufkommen der großen technischen Erfindungen vorhanden waren, wie die Seeversicherung, namentlich aber der Feuerversicherung, haben ihre großen Fortschritte in erheblichem Maße dem durch die Fortschritte der Technik bedingten Aufschwunge zu verdanken, wie diese auch neue Güterversicherungen geschaffen hat und fortgesetzt weiter anregend wirkt. Die Maschinenversicherung, die Versicherung elektrischer Anlagen, die Automobil- und Luftschiffversicherung, sie alle hängen, wie schon ihr Name andeutet, auf das innigste mit der modernen Technik zusammen.

Allein sehr kurzfristig und unzutreffend wäre es, würde man nun behaupten, die Versicherung hätte sehr viel der Technik, nicht aber umgekehrt die Technik sehr viel der Versicherung zu verdanken. Es ist schwer zu sagen, wer von beiden der anderen größere Vorteile gebracht hat. Sie befruchten sich gegenseitig, die eine fördert die andere, bald in geringerem, bald in stärkerem Maße.

Fast alle großen technischen Fortschritte bringen neue Gefahren für Leben und Güter der Menschen mit sich. Wäre da nicht seit Jahrzehnten die Versicherung in ihren verschiedenen Formen und Arten bemüht gewesen, wenigstens die materiellen Schadenfolgen der durch neue technische Erfindungen eintretenden Unglücksfälle auszugleichen, so hätte zweifelsohne manche Erfindung nicht mit gleicher Schnelligkeit die Welt erobert. So sehen wir, daß Technik und Versicherung gegenseitig enge Beziehungen zu einander haben, daß die eine der anderen nicht entraten kann, daß es daher auch im Interesse beider ist, einander näher zu rücken, sich kennen zu lernen.

Da ist es denn eine ganz überraschende und gerade für uns Deutsche beschämende Erscheinung, daß in den weitesten Kreisen der Techniker die Versicherung auf das stiefmütterlichste behandelt wird und daß die Früchte der Versicherungswissenschaft von den Ingenieuren nur ganz ausnahmsweise begehrt werden.

Seit Mitte der neunziger Jahre hat man in Deutschland begonnen, die Versicherung in umfassendem Maße wissenschaftlich zu pflegen, zu fördern,

zu lehren. Die Gründung eines Königlichen Seminars für Versicherungswissenschaft an der Universität Göttingen, eines der Verdienste des viel bekannten Althoff, ist der Markstein, von dem aus unsere junge deutsche Versicherungswissenschaft ihren Ausgang nimmt. Wenige Jahre später wurde der Deutsche Verein für Versicherungs-Wissenschaft in Berlin gegründet, der zum ersten Male wohl programmatisch auseinander setzte, was unter Versicherungswissenschaft zu verstehen ist. In seinen Satzungen heißt es, daß darunter falle „ebensowohl die rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen, wie die mathematischen und naturwissenschaftlichen Wissenszweige, deren Bestand und Fortbildung dem Versicherungswesen dienlich sind.“ Die in diesem Vereine bestehenden Abteilungen für Versicherungsmathematik, Versicherungsmedizin, Versicherungsrecht und -wirtschaft mit Sektionen für Privat- und Sozialversicherung zeigen, daß diese neue Wissenschaft Bestandteile aufweist, welche abgesehen von der theologischen Fakultät aus allen übrigen Fakultäten ausgeschält sind. Als äußerst wichtiger Bestandteil hinzu kommt dann noch, wie schon erwähnt, die Technik im weitesten Sinne.

Wenn wir nun aber Umschau über die bei der großen Jugend der Versicherungswissenschaft allerdings noch sehr bescheidenen Leistungen der Forscher, Lehrer und Schriftsteller auf diesem neuen Gebiete halten, so fällt uns sofort auf, daß unter ihnen die Techniker, Ingenieure, Architekten usw. eine ganz verschwindend kleine Rolle spielen. Äußerst gering ist die Zahl der literarischen Arbeiten auf diesem Gebiete. Das muß umsoehr überraschen, als sowohl in den Vereinigten Staaten von Amerika wie in Großbritannien gerade auf diesem Arbeitsfelde quantitativ wie qualitativ Bedeutendes geleistet wird. Amerika besitzt beispielsweise eine hervorragende Monatszeitschrift, den *Insurance-Engineer*, der eine Fülle von Material auf dem Gebiete der Feuerversicherungstechnik bietet, instruktive Abbildungen bemerkenswerter Brände mit ausführlichen Erläuterungen bringt, sich auch auf Feuersicherheits- sowie Feuerlöschwesen und ähnliche, mit der Feuerversicherung eng verbundene Gebiete erstreckt. Daneben weist die amerikanische wie auch die englische Literatur zahlreiche einschlägige Werke auf, die Ingenieure zu Verfassern haben, welche sich ausschließlich oder vorwiegend in den Dienst der Feuerversicherung gestellt haben. Ferner finden sich, wenn auch naturgemäß in geringem Umfange, literarische wertvolle Darstellungen, die sich mit der Technik insoweit befassen, als diese für andere größere oder kleiner Arten der Sachversicherung in Betracht kommt.

Auch im persönlichen Verkehre mit Ingenieuren und Technikern des Auslandes habe ich wiederholt gefunden, daß diese mit den verschiedenen Einrichtungen des Versicherungswesens weit mehr vertraut sind, als ich dies häufig bei unseren, im übrigen ihre ausländischen Kollegen doch durchweg überragenden Technikern gefunden habe. Allein diese Erfahrung mag vielleicht auf Zufall beruhen.

Dem erwähnten Vorgehen Göttingens im Jahre 1895 sind andere Universitäten mit Ausnahme von Freiburg, woselbst 1908 ein Seminar für Versicherungswissenschaft eröffnet wurde, nicht gefolgt; und bis auf den heutigen Tag finden sich Versicherungswirtschaft, Versicherungsrecht, Versicherungspolitik, Versicherungsstatistik nur ausnahmsweise und höchst dürftig in den Lehrplänen der deutschen Universitäten vertreten.

Mit umso größerem Eifer und Beifall haben die Handelshochschulen, die modernste Form unseres Hochschulensystems, sich zu Trägern und Förderern der Versicherungswissenschaft gemacht. Wir haben keine Handelshochschule in Deutschland, die nicht wenigstens einen Dozenten für Versicherungswissenschaft hat, zum Teile bestehen sogar mehrere Lehrstühle für Versicherungswissenschaft, z. B. in Berlin, Frankfurt a. M., Köln.

Man kann darüber streiten, welche Hochschule die geeignetste für den Sitz der Versicherungswissenschaft ist. Hierüber ist manches geschrieben und gesprochen worden, und bei der Erörterung dieser Frage ist auch wiederholt geltend gemacht worden, daß die besten Lehrstätten für Versicherungswissenschaft die technischen Hochschulen wären. Aber von wenigen Ausnahmen abgesehen, haben unsere deutschen technischen Hochschulen das Versicherungswesen so gut wie vollständig bis auf den heutigen Tag vernachlässigt. Freilich wird durchweg ein Kolleg über die Arbeiterversicherung gehalten, und auch eine Vorlesung über erste Hülfe bei Unglücksfällen wie auch über Unfallverhütung pflegt in den Lehrplänen angekündigt zu sein; allein von dem ganz großen, gerade für die Technik so ungeheuer wichtigen Gebiete der Privatversicherung findet sich nicht das geringste — abgesehen von zwei Ausnahmen.

Diese Ausnahmen sind Dresden und Aachen. In Dresden wird die mathematisch-technische Seite der Lebensversicherung in einem 1896 errichteten versicherungstechnischen Seminar berücksichtigt, welches die Aufgabe hat, in erster Linie den Studierenden der Mathematik Gelegenheit zu geben, sich mit den Elementen der Versicherungsmathematik vertraut zu machen und Aufgaben aus der Praxis der Arbeiter-, Beamtenpensionskassen oder kleinerer Sterbekassen zu lösen. Besonders wird der Gebrauch der Rechenmaschine geübt und überhaupt Wert darauf gelegt, die Praxis des Zahlenrechnens zu fördern. Auch Studierende der technischen Fachabteilung, Lehrer der Mathematik und junge Leute, die sich dem Versicherungswesen ausschließlich widmen wollen und zum Zwecke weiterer Studien später insbesondere nach Göttingen zu gehen beabsichtigen, kommen als Teilnehmer an dem Seminar in Betracht. In Aachen, dessen Hochschule bekanntlich finanziell in erheblichem Maße von einer unserer größten Feuerversicherungsanstalten gefördert wird, hat man nach Schließung der dortigen Handelshochschule Kurse für Feuerversicherungstechnik seit Oktober 1908 eingerichtet. Die Einrichtungen und Lehrkräfte wurden von der technischen Hochschule übernommen, um nun ausschließlich der wirtschaftlichen Ausbildung der Ingenieure zu dienen. Der Lehrkörper ist durch mehrere Dozenten ergänzt, der Unterrichtsbetrieb in einer der neuen Aufgabe entsprechenden Weise umgestaltet worden, und unter diesen neuen Aufgaben ist die bisher in Deutschland gänzlich unbekannt gewesene Ausbildung von Feuerversicherungsingenieuren als die wohl hervorragendste zu nennen.

Es sei gestattet, über die Einrichtung den Studiendirektor Prof. Dr. Kähler zu Worte kommen zu lassen, der in der Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft (Bd. 8) u. a. sagt: „Bei der Verurteilung der Versicherungsobjekte wie bei der Regulierung der Feuerschäden müssen sehr oft Fragen auftauchen, welche nur von Ingenieuren sachgemäß beantwortet werden können. Die Gesellschaften waren dabei bisher darauf angewiesen, entweder von Fall

zu Fall das sachverständige Gutachten von Ingenieuren einzuholen, denen aber nicht immer die für den Dienst der Feuerversicherung wesentlichen Gesichtspunkte vertraut waren. Oder die Gesellschaften mußten sich Ingenieure, die irgend eine besondere Fachrichtung — Bau- oder Maschinenfach, Chemie — studiert hatten, für ihren Dienst praktisch heranbilden, wobei sich vielfach herausstellte, daß das Fachstudium diesen Ingenieuren vieles bot, was sie später nicht verwenden konnten, während andere für diesen Dienst wichtige Kenntnisse nicht an den Technischen Hochschulen gelehrt wurden. Zudem war diese Ausbildung im praktischen Dienst mit mancherlei Unannehmlichkeiten verbunden. Wenn dagegen an einer Technischen Hochschule die an sich vorhandenen Lehrkräfte und Lehrmittel zweckmäßig benutzt und durch besondere Unterrichtseinrichtungen ergänzt werden konnten, so war die Möglichkeit gegeben, dem Bedürfnis der Feuerversicherung gerecht zu werden und Ingenieure zu bilden, welche ohne nötigen Ballast doch auf den für ihre künftigen Aufgaben notwendigen mannigfaltigen Gebieten eine gründlich wissenschaftliche Schulung erhielten. Zu diesem Zweck mußte den künftigen Feuerversicherungsingenieuren einerseits eine allgemeine technologische und wirtschaftliche Ausbildung geboten, andererseits schon auf der Hochschule eine Einführung in die besonderen Aufgaben und Geschäftsmethoden der Feuerversicherung gegeben werden. Aus diesen Erwägungen ergab sich ein auf sechs Semester berechneter Studienplan, der zum Teil die Beteiligung an den allgemeinen einführenden Vorlesungen der Technischen Hochschule vorsieht, zum Teil besondere Vorlesungen für die Feuerversicherungsingenieure anbietet. Um ihn durchzuführen war es notwendig, einige besondere Vorlesungen durch bereits vorhandene Lehrkräfte der Technischen Hochschule neu einrichten zu lassen. Außerdem muß auch ein erfahrener Fachmann der Feuerversicherungspraxis und des Feuerlöschwesens mit der Abhaltung von besonderen Vorlesungen und Übungen betraut werden.“

Aus den folgenden Studienplan ergibt sich, wie der Gang des Studiums gedacht ist. Es sollen nicht konstruktiv tätige Ingenieure gebildet werden, sondern Verwaltungingenieure, die für den besonderen Zweck ihrer Verwaltungstätigkeit eine gründliche Durchbildung erhalten. Zu diesem Zweck ist eine gründliche Einführung in die Baukonstruktion, die Maschinenelemente, die Elektrotechnik, die Warenkunde (Rohstofflehre) und die chemische Technologie in den ersten Semestern in Aussicht genommen. Damit sind die allgemeinen Voraussetzungen für die Tätigkeit des Feuerversicherungsingenieurs in industriellen und kaufmännischen Betrieben gegeben. Im letzten Studienjahr tritt dann die Zusammenfassung dieser verschiedenen Fächer unter die Einheit der Feuerversicherungspraxis in den Vordergrund und soll zugleich die wirtschaftliche Tätigkeit zum Abschluß gebracht werden.

#### Studienplan für Feuerversicherungsingenieure.

(Die Zahl in Klammern gibt die wöchentlichen Vorlesungs- und Übungsstunden an.)

I. (Winter-) Semester:	Abriß der Maschinenelemente (3)
Experimentalchemie (enzykl. Kurs) (2)	Statik der Hochbaukonstruktionen (4 + 2)
Experimentalphysik (enzykl. Kurs) (2)	Organisation und Betrieb industrieller Unternehmungen (2).
Wärmetechnik (2)	

## II. (Sommer-) Semester:

- Elemente der darstellenden Geometrie (2 + 2)
- Experimentalphysik (enzykl. Kurs) (2)
- Wärmetechnik (2)
- Abriß des Maschinenbaues (2)
- Statik der Hochbaukonstruktionen (4 + 2)
- Einführung in die organische Chemie (2)
- Organisation und Betrieb kaufmännischer Unternehmungen (2)

## III. (Winter-) Semester:

- Physikalische Technik (2)
- Physikalisches Laboratorium
- Baukonstruktionen (3 + 6)
- Baustofflehre (2)
- Einleitung in die Elektrotechnik (2)
- Chemische Technologie (4)
- Gewerbehygiene (1)
- Rohstofflehre (2)
- Rechtszyklopädie (2)
- Buchführung (2)
- Deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert (1)

## IV. (Sommer-) Semester:

- Baukonstruktionen (3 + 6)
- Einleitung in die Elektrotechnik (2)
- Übersicht über das Hüttenwesen (2)
- Chemische Technologie (4)

Übungen im chemisch-technischen Laboratorium

- Rohstofflehre (1)
- Gewerbehygiene (1)
- Rechtszyklopädie (1)
- Bücherrevision (2)
- Deutschland und der Weltmarkt (1)

## V. (Winter-) Semester:

- Heizung und Lüftung (2)
- Installation (2)
- Feuersichere Baukonstruktionen (2)
- Nationalökonomie (2)
- Soziale Gesetzgebung (2)
- Versicherungsrecht (1)
- Einführung in das Bilanzwesen (1)
- Technik des Versicherungsgeschäftes (2)
- Nationalökonomische Übungen (2)

## VI. (Sommer-) Semester:

- Installation (2)
- Feuersichere Konstruktionen (2)
- Nationalökonomie (2)
- Geld-, Bank- und Börsenwesen (2)
- Versicherungswesen (1)
- Statistik (1)
- Industrielle Selbstkostenrechnung (1)
- Löschwesen (2)
- Technik des Versicherungsgeschäftes (2)
- Privatwirtschaftliche Übungen (2)

„Der Erfolg dieser Neuerung würde aber — wie Henne in einem Vortrag<sup>1)</sup> ausführt — nur halb sein, wenn er einseitig dem Versicherungswesen zugute käme und nur eine neue Art Spezialisten geschaffen würde, ohne weitere Bedeutung für die Allgemeinheit der Technik. Es besteht die Hoffnung, daß die Studierenden der Technik bei ihrer dem Zuge der Zeit folgenden wirtschaftlichen Ausbildung auch in das Gebiet der Versicherung einzudringen geneigt sein werden, und zwar nicht nur ganz allgemein nationalökonomisch, wie es bisher wohl schon der Fall war, sondern auch besonders versicherungstechnisch. Erstens wird ihnen das bei wirtschaftlicher Betätigung in der Industrie nützlich sein, zweitens bietet sich auf diese Weise dem werdenden Ingenieur der Vorteil, daß ihm der Übertritt in die Laufbahn der Feuerversicherung und in die mit ihr zusammenhängenden technischen Beschäftigungen sehr erleichtert wird, drittens wird dann die Feuerversicherung ein besseres Verständnis für industrielle Verhältnisse gewinnen“.

Einer unserer universellsten Universitätslehrer hat unlängst darauf hingewiesen, daß unser deutsches Hochschulwesen vom amerikanischen über-

1) Vergl. Z. 1909 S. 2089 u. f.

troffen zu werden Gefahr läuft; es ist ein schwacher Trost, wenn wir heute sagen können, daß wir wenigstens an einer technischen Hochschule seit zwei Jahren Einrichtungen haben, die drüben in Amerika an einer ganzen Reihe technischer Bildungsanstalten seit längerer Zeit vorhanden sind!

So verfehlt es nun wäre, wollte man das Vorbild der Technischen Hochschule in Aachen (welche das Glück hat, einen sowohl theoretisch wie praktisch hervorragenden Dozenten für Feuerversicherungstechnik zu besitzen, der auf eine langjährige Tätigkeit bei Versicherungsanstalten zurückblicken kann und auch heute noch nicht nur Dozent, sondern daneben Feuerversicherungsbeamter ist) auf alle technischen Hochschulen ausdehnen, so bedarf es doch der eingehenden Prüfung, ob eine einzige technische Hochschule als Lehrstätte für Versicherungstechnik ausreicht.

Auch wenn dies der Fall sein sollte, müßte doch unbedingt an jeder technischen Hochschule jedem Studenten Gelegenheit geboten werden, über das gesamte Versicherungswesen, nicht nur über die Arbeiterversicherung unterrichtet zu werden. Im Rahmen der an sich schon knapp bemessenen allgemeinen nationalökonomischen Vorlesungen wird hierfür wohl in der Regel kaum Platz vorhanden sein. Es wäre daher vielleicht zu erwägen, ob nicht die Vorlesungen über die Arbeiterversicherung in Vorlesungen über die gesamte Versicherungswissenschaft auszubauen wären.

Die Überzeugung, daß die Kenntnisse vom Versicherungswesen einer Ausbreitung in allen Schichten unserer Bevölkerung bedürfen, hegte man vor mehreren Jahren nicht weniger im Reichsamte des Innern, als sie in den Verhandlungen zutage trat, die der Deutsche Verein für Versicherungs-Wissenschaft auf Anregung dieses Reichsamtes zur Erörterung der Frage veranstaltete, was zur Ausfüllung der vorhandenen Lücke zweckmäßig erscheine<sup>2)</sup>.

In den damals aufgestellten Leitsätzen heißt es:

Die Kenntnis der privat- und volkswirtschaftlichen Bedeutung des gesamten Versicherungswesens muß Gemeingut des ganzen Volkes werden. Zu diesem Zweck empfiehlt sich: die Belehrung der Schüler über die elementarsten Begriffe der Versicherung; die Förderung gemeinverständlicher Darstellungen des Versicherungswesens, insbesondere auch in der Tagespresse.

Den Angehörigen der Gelehrtenberufe muß auf den Universitäten und den sonstigen Hochschulen im Gegensatz zu den bisherigen unzulänglichen Zuständen ausreichend Gelegenheit geboten werden, sich über die Grundzüge des gesamten Versicherungswesens zu unterrichten. Zu diesem Zwecke ist zu erstreben: eine entsprechende Berücksichtigung des Versicherungswesens in den Vorlesungen über die Volkswirtschaftslehre, Privatrecht, Handelsrecht, Verwaltungsrecht, Mathematik, Geschichte der Medizin, ärztliche Rechtslehre usw.;

---

<sup>2)</sup> Siehe die „Veröffentlichungen des Deutschen Vereines für Versicherungs-Wissenschaft“ Heft 3, Berlin 1904. Vergl. ferner Manes: Versicherungs-Wissenschaft auf deutschen Hochschulen, Berlin 1903, und desselben „Versicherungs-Lexikon“, Tübingen 1908, Artikel „Unterricht“. Zu verweisen ist auch auf Bischoff, „Kulturaufgaben der Versicherung“, Berlin 1907. Eine Chronik der versicherungs-wissenschaftlichen Betrachtungen unter besonderer Beachtung auch des Unterrichtswesens findet sich in der vom Verfasser geleiteten „Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft“, Berlin, jetzt 10 Jahrgänge.



die Veranstaltung besonderer Vorlesungen über das Versicherungswesen unter hauptsächlichlicher Beachtung seiner wirtschaftlichen Seite.

Den Staats- und Privatbeamten sowie den Kaufleuten, welche sich beruflich mit dem Versicherungswesen zu beschäftigen haben, ist Gelegenheit zur Ausbildung und Fortbildung zu geben. Zu diesem Zweck ist erforderlich: eingehende Pflege aller Zweige der Versicherungswissenschaft auf den Handelshochschulen, den Akademien für praktische Medizin, der Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung und ähnlichen Instituten; die Abordnung von Staatsbeamten zwecks Studiums des praktischen Betriebes in den Versicherungsanstalten.

Neben der Förderung der Kenntnisse über das Versicherungswesen in weiteren Kreisen ist die Pflege des wissenschaftlichen Studiums seitens der theoretischen wie praktischen Fachmänner ins Auge zu fassen. Diesem Zwecke könnten dienen: die Errichtung einer wissenschaftlichen Zentralstelle, welche die gesamte Literatur und alle sonstigen in Betracht kommenden Drucksachen usw., die für das Versicherungswesen des In- und Auslandes von Bedeutung sind, zu sammeln und den Fachkreisen zugänglich zu machen hat; die Förderung des Fachstudiums in- und ausländischer Versicherungseinrichtungen durch Verleihung von Stipendien, die Anregung und Unterstützung literarischer Veröffentlichungen aus dem Gebiete der gesamten Versicherungswissenschaft durch Preisausschreiben u. dgl. m.

Als Redakteur dieser Leitsätze bekenne ich offen, daß der Techniker und Ingenieur in ihnen keineswegs ausreichend bedacht ist. In sofern sind diese Leitsätze ergänzungsbedürftig. Zu fordern wäre beispielsweise nachdrücklich, daß dem Versicherungswesen in den Fortbildungskursen für Techniker eine Stätte gewährt wird!

Die gänzliche oder auch nur teilweise Nichtbeachtung der Privatversicherung an den technischen Hochschulen hat nämlich eine außerordentlich große sozial-psychologische Bedeutung. Hören die Techniker und Ingenieure nur oder fast nur etwas von der obligatorischen Sozialversicherung, wie es heute der Fall ist, so ist es nur allzu selbstverständlich, wenn sie in eine einseitige Gedankenrichtung in bezug auf die Versicherung gedrängt werden. Sie müssen sich dann sagen, daß, wenn ihnen von der Privatversicherung nichts gelehrt worden ist, diese Einrichtung offenbar etwas ist, was überhaupt keine oder gegenüber der sozialen Zwangsversicherung eine ganz untergeordnete Bedeutung hat. Sie werden Heil und Segen nur in der vom Staat befohlenen und vom Staat auch finanziell unterstützten Versicherung erblicken; und wo immer ihnen im Leben ein Problem der Versicherung begegnet, werden sie sehr leicht zu der Auffassung kommen, daß diese nur durch den Staat und mit dem Staate verwirklicht werden kann und soll.

Man mag nun ein überzeugter Freund sozialer Versicherung sein, man kann sogar die Auffassung teilen, daß in diesem oder jenem Fall eine vom Staat befohlene, von ihm organisierte, selbst eine von ihm betriebene Versicherung sehr zweckmäßig, förderlich und erstrebenswert ist; aber kein klar Sehender wird, mag er auch Staatssozialist reinsten Färbung sein, die Überzeugung haben, daß wenigstens für unser Vaterland und für unsere Zeit als Ideal eine staatliche Zwangsversicherung sozialpolitischen Charakters auf allen Gebieten zu erstreben wäre. Selbst der extremste Staatssozialist wird

da Unterscheidungen machen. Ein Unterricht aber, der von der Privatversicherung nichts lehrt, wird ein Geschlecht heranzüchten, das extremer als alle heutigen Extreme ist. Selbst im Rahmen der sozialen Zwangsversicherung kennt man die freiwillige Versicherung, und die Reichsversicherungsordnung baut dieses System aus. Aus der Stellung, die der freiwilligen Zusatzversicherung gerade in der Reichsversicherungsordnung eingeräumt wird, geht hervor, daß derselbe Gesetzgeber, der die soziale Zwangsversicherung festlegt, auch eine aus eigener Initiative hervorgehende Versicherung nicht nur für denkbar, sondern für empfehlenswert hält, und diese Auffassung ist die heute herrschende in allen Kulturstaaten. Das hat sich insbesondere deutlich auf dem letzten in Rom veranstalteten internationalen Arbeiterversicherungs-Kongreß im Jahre 1908 gezeigt, wo als Grundsatz der Sozialpolitiker aller Richtungen und aller Länder aufgestellt worden ist, durch Versicherungszwang ein Mindestmaß der Versicherung herbeizuführen, von diesem Mindestmaß aber bis zum Höchstmaß der eigenen Initiative eine freiwillige Versicherung zu überlassen.

So wenig wie es den wirtschaftlichen, sozialen und politischen Verhältnissen der Gegenwart entsprechen würde, wenn man ausschließlich die freiwillige, die Privatversicherung lehren und fördern, die bedeutsame Sozialzwangsversicherung aber vernachlässigen wollte, so wenig darf in der Bürgerkunde wie in der staatsbürgerlichen Erziehung überhaupt unter Beiseitelassung der Privatversicherung die Sozialversicherung ausschließlich oder in unverhältnismäßig weitgehendem Umfange behandelt werden. Das ist eine Forderung der Wissenschaft, wie einer verständigen Sozialpolitik; und nicht minder liegt die Erfüllung dieser Forderung im Interesse der Erziehung des Volkes.

Es freut mich außerordentlich, in bezug auf die hier aufgestellte Forderung, daß man in den Kreisen der Techniker und Ingenieure die Versicherungswissenschaft weit mehr als bisher beachten soll, zum eigenen Vorteil wie zu dem des Versicherungswesens, auf einen hervorragenden Franzosen hinweisen zu können, der, selbst Ingenieur, auf dem Gebiet gerade der wirtschaftlichen Seite der Versicherung sich auch in Deutschland einen Namen erworben hat: auf Maurice Bellom. In einer kleinen unlängst erschienenen Schrift „Les questions ouvrières et la science actuarielle“ sucht Bellom die versicherungswissenschaftliche Unterweisung der Techniker als notwendig darzustellen mit Gründen, die namentlich auch für Deutschland in Betracht kommen.

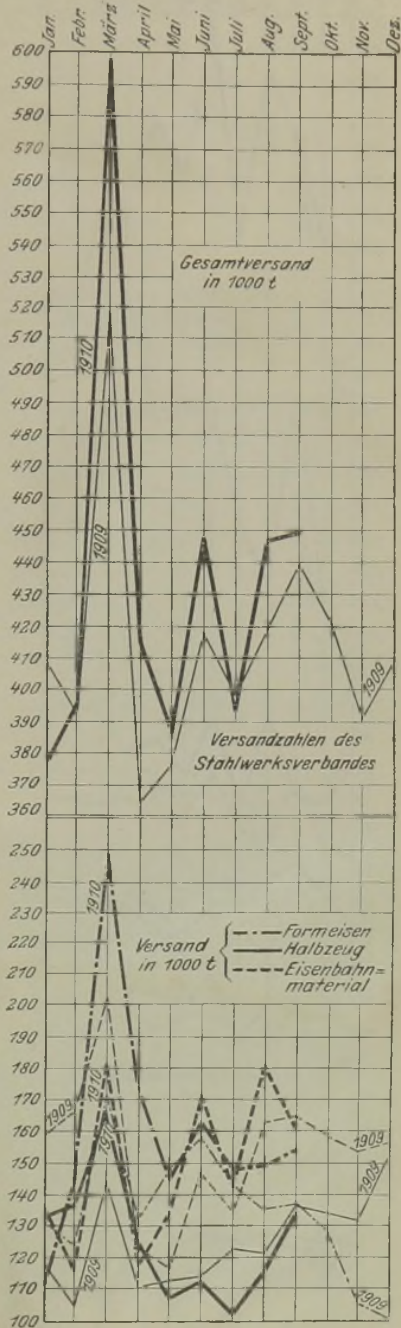
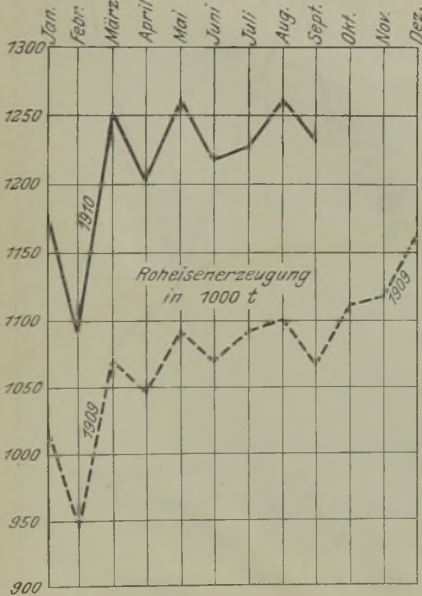
Gerade in einer Zeit, in der man an die Ausbildung von Verwaltungsingenieuren denkt, in der man strebt, das Juristenmonopol zu durchbrechen, ist es erforderlich, dem Techniker auf denjenigen Gebieten Kenntnisse beizubringen, wo die des Juristen zum großen Teile mangelhaft sind. Und das gilt vielleicht mehr als von irgend einer anderen Materie der Staatswissenschaften hinsichtlich des gemischten Gebietes der Versicherung.

Die vorstehenden Ausführungen wollen nichts sein als eine Anregung; das Problem der wichtigen Verbindung zwischen Versicherung und Technik kann nur gelöst werden, wenn es zunächst einmal auch von Seiten der Techniker erörtert wird; ich würde mich freuen, hierzu durch meine kurzen Ausführungen Veranlassung gegeben zu haben.

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

### Der Versand des Stahlwerksverbandes.

Der Versand des Stahlwerksverbandes an Produkten A betrug im August 446589 (i. V. 419016) t, im September 449082 (438904) t; er war mithin um 27573 bzw. 10178 t höher als in 1909. Auf die einzelnen Gruppen entfallen folgende Mengen: auf Halbzeug im August 115162 (120926) t, im September 134340 (136487) t; auf Formeisen im August 149700 (135404) t, im September 154608 (137192) t; auf Eisenbahnmaterial im August 181717 (162686) t, im September 160134 (165225) t. Der Gesamtversand von Januar bis September hat die Mengen des Vorjahres übertroffen, dagegen ist der Halbzeugversand schon seit einigen Monaten hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben. Immerhin ist er, wenn man nur die Monate des Jahres 1910 miteinander vergleicht, weiter gestiegen. Im ganzen ist das Halbzeuggeschäft im In- und Auslande in den letzten beiden Monaten lebhafter gewesen. Der Absatz von Formeisen bewegte sich, wenn man die einzelnen Monate des laufenden Jahres miteinander vergleicht, nach der sommerlichen Stille wieder in aufsteigender Linie; gegenüber den entsprechenden Vorjahrsmonaten ist der vor allem auch durch die Entwicklung des inländischen Geschäftes geförderte Mehrversand nicht unerheblich gewesen. Damit scheinen die Nachwirkungen des großen Bauarbeiterausstandes, die den Inlandabsatz in früheren Monaten gehemmt haben, völlig ausgeglichen zu sein. Der Versand von Eisenbahnmaterial übertrat im August die Mengen in den vorhergehenden Monaten, während sich der Versand im September etwas unter dem vorjährigen bewegte. Eine Erhöhung der Halbzeugpreise hat jedenfalls angesichts des Umstandes, daß man noch eine größere Entfaltung des Geschäftes für erforderlich hält, nicht stattgefunden, vielmehr ist der Verkauf nach dem Inlande für das erste Vierteljahr 1911



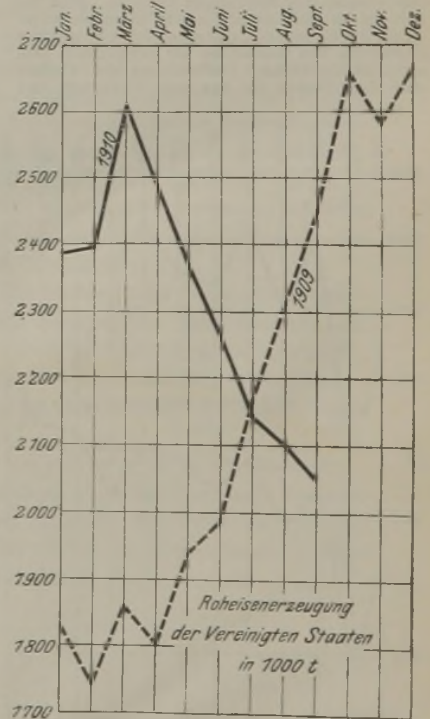
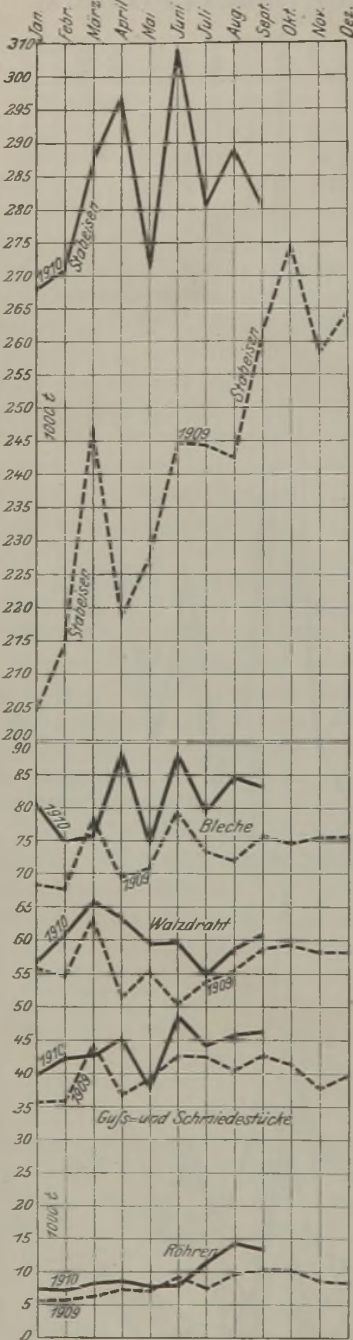
zu den bisherigen Bedingungen freigegeben worden.

Der Versand des Stahlwerksverbandes in Produkten B stellte sich für Stabeisen im August auf 289 069 (242 553) t, für Bleche auf 84 917 (72 051) t, für Walzdraht auf 58 949 (55 360) t, für Guß- und Schmiedestücke auf 45 917 (40 459) t, für Röhren auf 14 497 (9 716) t. Insgesamt sind die Augustzahlen nicht unbedeutend höher als die vorjährigen, höher aber auch als die des Juli, während mit Ausnahme des Röhrenversandes die Junizahlen nicht wieder erreicht werden konnten. Im September betrug der Versand für Stabeisen 280 102 (261 346) t, für Bleche 83 010 (75 692) t, für Walzdraht 60 933 (58 791) t, für Guß- und Schmiedestücke 46 346 (42 845) t, für Röhren 13 247 (10 026) t. Der Gesamtversand an Produkten B stellte sich im August auf 493 349 (420 139) t, im September auf 483 638 (448 700) t Rohstahlgewicht.

### Die Roheisenerzeugung Deutschlands.

(Siehe das Schaubild S. 747.)

Die Roheisenerzeugung Deutschlands betrug im August 1 262 804 t gegen 1 100 671 t i. V., oder 162 133 t mehr, im September 1 232 477 t gegen 1 068 346 t, oder 164 131 t mehr. Die Augustzahl stellt eine Rekordziffer dar. Der leichte Rückgang im September ist aber nur auf die geringere Zahl von Arbeitstagen zurückzuführen, denn die durchschnittliche Tageserzeugung weist in diesem Monat mit 41 015 t gegen 40 735 t im August noch eine kleine Steigerung auf. In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden 10 925 629 t Roheisen erzeugt gegen 9 509 037 t i. V., oder 1 416 592 t mehr, das sind im Monatsdurchschnitt 157 399 t mehr.

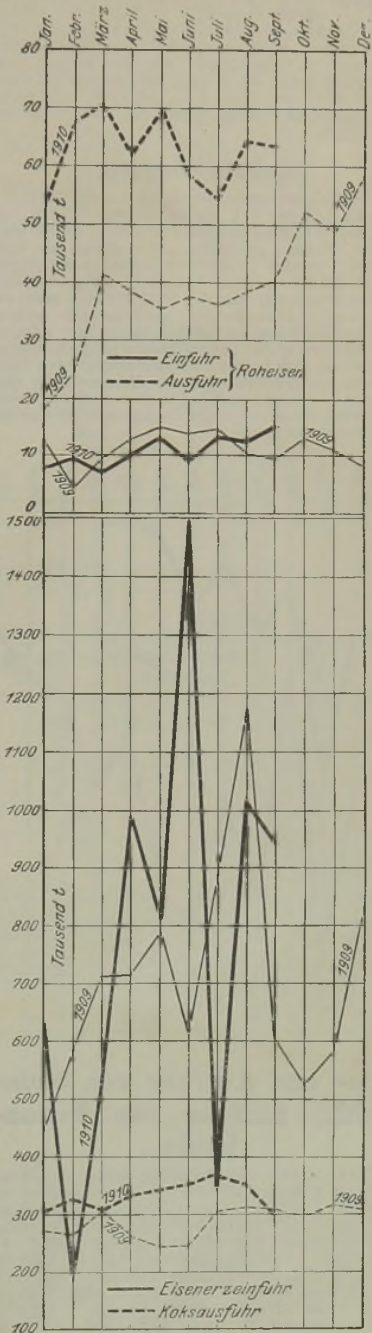


### Die Roheisenerzeugung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika Januar bis September 1909 und 1910.

Die Roheisenerzeugung stellte sich im August auf 2,11 Mill. (i. V. 2,25 Mill.) t, im September auf 2,05 (2,38) Mill. t. Die August- und September-erzeugung sind die kleinsten seit dem Juli 1909. Die leichte Besserung, die der amerikanische Eisenmarkt in der letzten Zeit verzeichnete, ist nicht zum wenigsten auf die starke Einschränkung der Erzeugung zurückzuführen. Man darf annehmen, daß nunmehr, wo eine wesentliche Erholung eingetreten ist und auch seitens der Industrie und der Eisenbahnen Aufträge auf Schienen und Eisenkonstruktionen vorliegen, die Roh-eisenerzeugung allmählich wieder zunehmen wird.

### Die Ein- und Ausfuhr von Roh-eisen, die Einfuhr von Eisenerz und die Ausfuhr von Koks im August und September 1910.

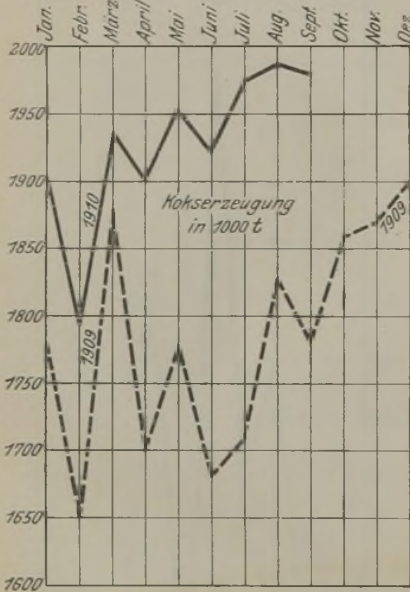
Die Einfuhr von Roheisen betrug im August 12319 (i. V. 10260) t, im September 15043 (9490) t, oder 2059 t bzw. 5553 t mehr. In den ersten neun Monaten wurden 97242 (102267) t eingeführt. Bemerkenswerterweise hat sich mit der Besserung der Wirtschaftsverhältnisse in den letzten beiden Monaten auch die Einfuhr seit einiger Zeit wieder gegenüber den Vorjahrs-monaten gehoben, während allerdings die Gesamteinfuhr seit Beginn des Jahres noch um 5025 t hinter der des Vorjahres zurückbleibt. Es besteht kein Zweifel, daß, wenn diese Verhältnisse weiter anhalten, schließlich die Jahreseinfuhr die vorjährige erreichen oder vielleicht über-treffen wird. Die Ausfuhr von Roheisen stellte sich im August auf 64489 (38792) t, im September auf 63410 (40033) t, das heißt um 25697 t bzw. 23377 t höher, während in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 564761 t Roheisen gegen 310739 t i. V., oder 254022 t mehr, ausgeführt wurden. Der Ausfuhrüberschuß beträgt mithin 467519 t gegen 208472 t i. V., das heißt weit mehr als doppelt soviel. Obgleich sich, wie erwähnt, die Einfuhr in den letzten Monaten gehoben hat, ist doch die Ausfuhr von Roheisen, allerdings entsprechend der außer-ordentlichen Zunahme der Roheisenerzeugung, recht bedeutend. Von der Ausfuhr erhielten bis-lang im laufenden Jahre Belgien 345727 (182918) t, Frankreich 61816 (42043) t, England 49891 (6785) t, die Niederlande 18008 (14126) t, Oesterreich-Ungarn 27488 (24372) t, die Schweiz 32475 (25608) t, Schweden 4401 (1505) t. Beachtenswert ist vor allem das Steigen der Ausfuhr nach Belgien, England und den Vereinigten Staaten, von denen letztere im Vorjahre nur verschwindende Mengen abgenom-men haben. An Eisenerzen wurden im August 1016849 t gegen 1171518 t i. V., im September 942764 (606851) t eingeführt, seit Beginn des Jahres 6948926 t gegen 6418606 t, oder 530320 t mehr. Zugenommen hat namentlich die Einfuhr von Eisenerz aus Frankreich mit 1275863 (982541) t, aus Spanien mit 2085095 (1874502) t, aus Ruß-land mit 577100 (437086) t, während die Einfuhr aus Belgien mit 212593 (216475) t, aus Oester-reich-Ungarn mit 148843 (177000) t und aus Schweden mit 2212297 (2302716) t zurück-



gegangen ist. Die Koksausfuhr betrug im August 350 088 (311 512) t, im September 299 666 (309 918) t; seit dem 1. Januar wurden 2 981 291 (2 517 645) t Koks ausgeführt, mithin 463 646 t mehr. Die Koksausfuhr, die wie in den Vormonaten auch im August die vorjährige noch übertrafen hat, ist erst im September um einen geringfügigen Betrag unter die des Vorjahres gegangen.

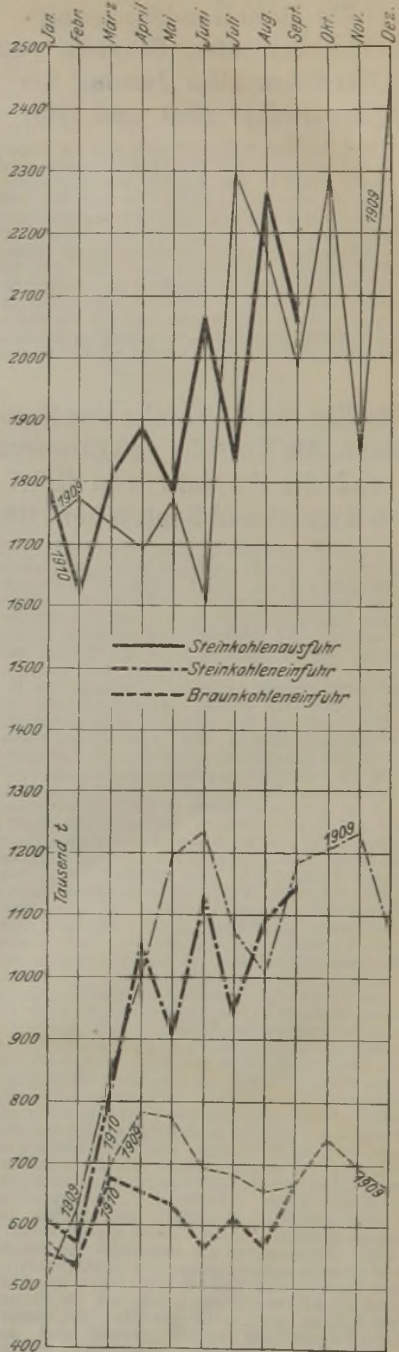
**Kokserzeugung.**

Die Kokserzeugung betrug im August 1 985 535 t gegen 1 826 681 t i. V., im September 1 977 938 (1 783 947) t; die Erzeugung ist mithin um 158 854 t bzw. 193 991 t gestiegen. Von Januar bis September wurden 17 351 543 t Koks erzeugt gegen 15 775 206 t i. V., oder 1 576 337 t mehr. Im Monatsdurchschnitt sind bis jetzt 175 148 t mehr als im Vorjahre hergestellt worden. Die außerordentliche Zunahme der Kokserzeugung spiegelt die Besserung der geschäftlichen Lage der Eisenindustrie, welche zur Mehrerzeugung ihres Roh Eisens entsprechend größere Mengen Koks verbraucht, wieder; andererseits aber sind die Koks-lager bei der gesteigerten Erzeugung noch immerhin recht beträchtlich.



**Ein- und Ausfuhr von Steinkohle, Einfuhr von Braunkohle.**

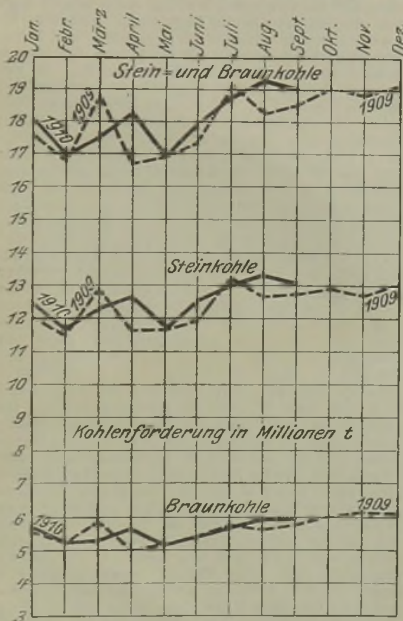
Die Einfuhr von Steinkohle betrug im August 1 090 540 t gegen 1 006 598 t i. V., im September 1 147 387 (1 181 397) t; von Januar bis einschließlich September wurden 8 259 734 t gegen 8 690 855 t i. V. eingeführt, oder 431 121 t weniger. Die Ausfuhr stellte sich im August auf 2 261 049 t gegen 2 170 267 t, im September auf 2 056 620 (1 982 179) t, sie betrug mithin 90 782 t bzw. 74 441 t mehr. Von Januar bis September wurden 17 114 947 t Kohlen ausgeführt gegen 16 767 860 t i. V., oder



347 087 t mehr; der Ausfuhrüberschuß stellt sich im laufenden Jahr auf 8855 213 t gegen 8077 004 t i. V. Die Einfuhr von Braunkohle betrug im August 565 736 (656 776) t, im September 666 716 (665 681) t; der bisherige Rückgang, der noch im August stark hervortrat, ist also im letzten Monat zum Stillstand gekommen. Von Anfang Januar bis Ende September wurden 5 458 806 t gegen 6 060 876 t i. V. eingeführt, oder 602 070 t weniger, das heißt 66 896 t im Monat weniger.

### Die Kohlenförderung des Deutschen Reiches von Januar bis September 1910.

Die Steinkohlenförderung betrug im August 13 358 759 t gegen 12 714 100 t, im September 13 020 537 t gegen 12 739 966 t; die Zunahme stellte sich mithin auf 644 659 t bzw. 280 571 t gegenüber dem Vorjahr. In diesen Zahlen spricht sich gleichfalls die entschiedene Besserung der industriellen Lage aus, die freilich auf dem Kohlenmarkt selbst noch nicht so lebhaft in die Erscheinung tritt. Von Januar bis September wurden 112 740 266 t Steinkohlen gefördert gegen 110 339 981 t, oder 2 400 285 t mehr, das sind für den Monat 266 698 t mehr. Die Braunkohlenförderung betrug im August 5 920 287 t gegen 5 665 179 t, im September 5 982 429 t gegen 5 816 755 t, das sind 255 108 t bzw. 165 674 t mehr. In den ersten neun Monaten wurden 49 930 607 t Braunkohlen gegen 49 999 987 t i. V. gefördert, oder 69 380 t weniger; die Mehrerzeugung in den letzten Monaten hat den Unterschied, der noch immer zugunsten des Vorjahres steht, erheblich verringert.



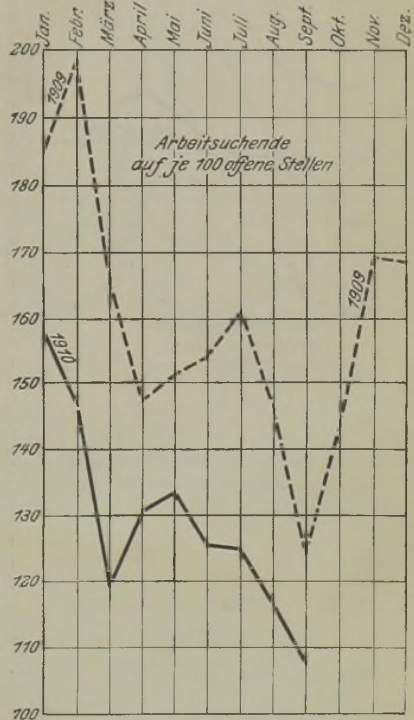
### Der Arbeitsmarkt.

In den ersten neun Monaten kamen nach der Statistik der Zeitschrift „Arbeitsmarkt“ im Vergleiche mit dem Vorjahr auf 100 offene Stellen Arbeitsuchende:

1910			
	männl.	weibl.	zusammen
Januar . . .	209,9	88,2	158,0
Februar . . .	197,5	82,8	146,8
März . . .	143,1	82,8	119,7
April . . .	155,7	91,0	130,6
Mai . . .	163,2	87,6	133,3
Juni . . .	145,3	87,7	125,4
Juli . . .	142,8	88,7	125,0
August . . .	134,2	82,2	116,7
September .	123,9	79,3	107,7

1909			
	männl.	weibl.	zusammen
Januar . . .	250,3	92,8	184,9
Februar . . .	289,4	89,8	198,9
März . . .	230,6	81,8	165,4
April . . .	190,0	84,9	147,4
Mai . . .	187,3	91,0	151,1
Juni . . .	181,3	93,2	148,9
Juli . . .	174,6	96,2	147,2
August . . .	153,3	87,1	130,07
September .	142,6	84,8	120,8

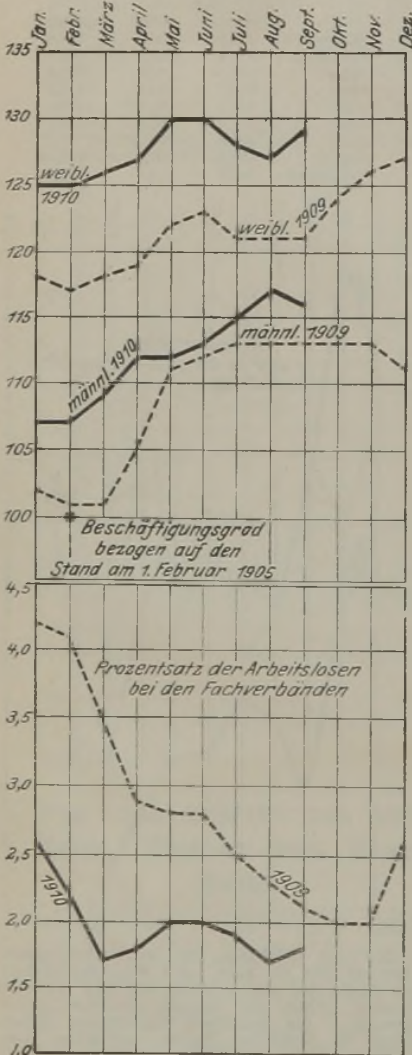


Mit der Belebung, die das Herbstgeschäft brachte und die auch sonst die Industrie auszeichnete, hat der Andrang auf dem Arbeitsmarkt schon im August erheblich nachgelassen; die günstigen Verhältnisse haben dann im September weiter angehalten. Von den einzelnen Gewerben hat vor allem die leb-

hafte Bautätigkeit durch ihren starken Bedarf an Arbeitskräften dem Gesamtbilde des Arbeitsmarktes sein Gepräge gegeben. Weniger befriedigend lag die Nachfrage nach Arbeitskräften im Bergbau, der erst, als das Geschäft in Hausbrandkohle mit Eintreten des Herbstes bedeutender wurde, mehr Arbeitskräfte als bisher heranzog. Die Metallindustrie hat anfangs ziemlich bedeutende Arbeitskräfte beansprucht, doch haben Arbeitskämpfe u. a. im Schiffbaugewerbe die anfängliche Besserung in der Metallindustrie wieder stark beeinträchtigt. Recht lebhaft war infolge der Ernte die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Arbeitern, die oft nicht befriedigt werden konnte.

In der Textilindustrie hat erst der September eine durchgreifende Besserung des Arbeitsmarktes, die mit dem lebhafteren Geschäft selbst zusammenhing, gebracht. Im Bekleidungsgerwebe herrschte zeitweise Arbeitermangel, während die Nachfrage nach hauswirtschaftlichen Arbeitskräften, besonders im September, zurücktrat.

## Reichsbank, Bank von England, Bank von Frankreich im September und Oktober 1908 bis 1910.



Von der durch die Finanzierung der Ernten bedingten Geldversteifung, die alljährlich vom September ab einzutreten pflegt, und die diesmal durch die lebhaftere Beschäftigung in der Industrie, vor allem aber durch eine noch immer bedeutende Börsenspekulation verstärkt wurde, sind die großen Zentralnotenbanken nicht unbeeinträchtigt mit betroffen worden. Die Reichsbank hat in den abgelaufenen Monaten ihren Diskont einmal von 4 auf 5 vH erhöht, während die Bank von England, um den Ansturm auf ihre Kassen zu verringern, sogar zu einer zweimaligen Herabsetzung des Bankzinsfußes von 3 auf 5 vH schreiten mußte. Die Geldversteifung ist anfangs nur durch den Umstand, daß ausländische, vor allem mexikanische Gelder in Deutschland in beträchtlichen Mengen im offenen Markte zur Verfügung standen, weniger stark fühlbar geworden. Später, als die Kündigung dieser Guthaben erfolgte, ist sie um so schärfer und unverhüllt in den Ausweisen der Reichsbank zutage getreten. Um die September- wie auch um die Oktoberwende ist die Reichsbank außerordentlich stark in Anspruch genommen worden. Allerdings zeigen die dem Ultimo folgenden Wochen auch immer wieder eine entsprechende Entlastung. Die Wechselbestände standen im September und Oktober dauernd höher als im Vorjahre; der Unterschied hat mindestens 100 bis 120 Mill. M betragen. In der letzten Septemberwoche war der Wechselbestand rd. 230 Mill. M höher als im Vorjahre; er stellte sich auch noch in der ersten Oktoberwoche um fast 200 Mill. M höher. Gegenüber dem Jahre 1908 waren durchschnittlich für 250 bis 300 Mill. M Wechsel mehr vorhanden. Der höchste Wechselbestand wurde am 30. September mit 1534 Mill. M erreicht, der niedrigste Wechselbestand war in der ersten Septemberwoche mit 970 Mill. M vorhanden. Die Barvorräte der Reichsbank hielten sich ungefähr auf der Höhe des Vorjahres und waren im September meist etwas geringer, im Oktober etwas höher als an den entsprechenden Zeitpunkten des Jahres 1909. Im allgemeinen ist der Metallbestand während des September gesunken, und zwar von 1040 Mill. M in der zweiten Septemberwoche auf 908 Mill. M Ende September. In der entsprechenden Zeit des Vorjahres war der Barbestand von 1043 auf 909 Mill. M zurückgegangen. Im Oktober hat sich dann der Metallbestand wieder auf 992 Mill. M gehoben, um in der letzten Oktoberwoche auf 947 Mill. M zurückzugehen. Die täglich fälligen Verbindlichkeiten hielten sich stets unter denen des Vorjahres. Im September erreichte der Unterschied zeitweise eine Höhe von 150 bis 160 Mill. M. Im Oktober haben die täglich fälligen Verbindlichkeiten nicht den Betrag von 610 Mill. M überschritten; sie sanken schließlich auf 559,7 Mill. M herab gegen 579 bzw. 610 Mill. M in den Vorjahren. Der Notenumlauf war eine Kleinigkeit höher als in 1909; er erreichte seinen höchsten Stand am 30. Sep-

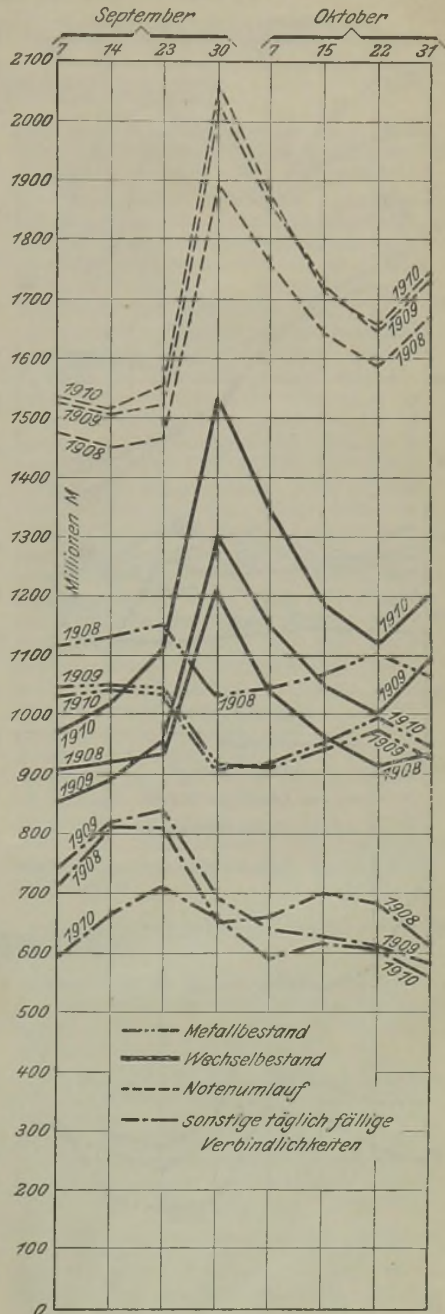


Deutsche Reichsbank.

tember mit 2056 Mill. M gegen 2023 Mill. M Ende September 1909 und 1897 Mill. M Ende September 1908. Den niedrigsten Notenumlauf hatte, wie im Vorjahre, die zweite Septemberwoche mit 1514 Mill. M (1505 Mill. M i. V.) zu verzeichnen. Am Schluß des dritten Vierteljahres wurde die Reichsbank so stark in Anspruch genommen, daß die steuerpflichtige Notenreserve 608,4 Mill. M gegen 570 Mill. M i. V. betrug. Nur zweimal, Ende 1907 mit 626 Mill. M und Ende 1909 mit 618 Mill. M, war eine größere Steuerpflicht vorhanden, die aber damals durch starke Ansprüche seitens des Reiches bedingt wurde; diesmal liegen solche keineswegs vor, so daß die Belastung der Reichsbank im wesentlichen einer Uebertreibung der Spekulation unter gleichzeitiger starker Inanspruchnahme durch die Industrie zuzuschreiben ist. Wenn nach dem kritischen Septembertermin die Rückflüsse wieder bedeutend gewesen sind, so hat das daran gelegen, daß namhafte Geldbeträge seitens der Hypothekenbanken dem Geldmarkte zur Verfügung gestellt wurden, während die auswärtigen Geldmärkte und demgemäß auch ihre Noteninstitute noch mindestens so ungünstig wie das deutsche dagestanden haben.

Bei der Bank von England hat sich anfangs der Status nur wenig geändert. Der Barvorrat ging langsam zurück. Auch der Wechselbestand hat sich zunächst etwas gemindert. Stark geschwächt wurde der Barvorrat der Bank von der dritten Septemberwoche an bis Ende Oktober. Innerhalb der beiden Monate September und Oktober ist er von 39,4 auf 31,3 Mill. £ zurückgegangen, während 1909 ein Rückgang von 40,3 auf 32,3 Mill. £, 1908 ein solcher von 38,1 auf 36,3 Mill. £ eingetreten war. Die Wechselbestände waren meist beträchtlich höher als im Vorjahre, besonders im Oktober, wo die Entlastung nicht so rasche Fortschritte gemacht hat. Ein Höchstmaß der Belastung verzeichnete die zweite Oktoberwoche mit 30,27 Mill. £ gegen 29,05 Mill. £ i. V. und 25,91 Mill. £ 1908. Ende Oktober hatte sich das Wechselportefeuille auf 28,44 Mill. £ entlastet, während in den Vorjahren 26,91 bezw. 25,66 Mill. £ an Wechsel vorhanden waren. Die Staatsguthaben, die anfangs die Beträge des Vorjahres stark übertrafen, haben sich rasch gemindert und kommen Ende Oktober denen des Vorjahres gleich. Die Privatguthaben waren anfangs erheblich niedriger als im Vorjahre, stiegen dann aber Ende September und in den ersten Oktoberwochen, um schließlich wieder auf den Stand von Anfang September zurückzugehen.

Bei der Bank von Frankreich ist der Metallbestand allmählich aber stetig zurückgegangen, freilich ungefähr in dem gleichen Sinne wie im Vorjahre, so daß der Unterschied gegen 1909 dauernd durchschnittlich 350 bis 360 Mill. Frs betrug. Immerhin steht der Metallbestand im September 80 bis 100 Mill. Frs günstiger als im Jahre 1907, um dann aber Ende Oktober auch noch unter die Zahlen dieses Vergleichjahres zu fallen. Der Wechselbestand, der schon seit Monaten erheblich höher als in den Jahren 1909 und 1908 gewesen war, hat sich beträchtlich gemehrt, so daß am 26. Oktober nicht weniger als 1353 Mill. Frs vorhanden waren gegen nur 820 i. V. und 823 Mill. Frs Ende Oktober 1909 und 1908, das heißt über 530 Mill. Frs mehr. Die Privatguthaben hielten sich im September meist unter denen des Vorjahres; in der zweiten Oktoberwoche trat dann eine sehr starke Zunahme ein. Der Notenumlauf war meist größer als im Vorjahre und erreichte seinen höchsten Stand am 19. Oktober mit 5281 Mill. Frs gegen 5128 bezw. 4888 Mill. Frs in den Vorjahren. Der niedrigste Notenumlauf bestand am 22. September mit 5024 gegen 4969 bezw. 4748 Mill. Frs in den Vorjahren. Im ganzen sind die Ausweise der Bank von Frankreich wenig günstig gewesen.





### III. MITTEILUNGEN

#### AUS LITERATUR UND PRAXIS; BUCHBESPRECHUNGEN.

#### INGENIEUR-STANDESFRAGEN.

**Das Dienstzeugnis des Ingenieurs.** Ein Ingenieur war 9 $\frac{1}{2}$  Jahre in einer großen Schiffswerft und Maschinenfabrik in leitender Stellung tätig gewesen. Bei seinem Ausscheiden erhielt er von der Firma ein Zeugnis, in dem ihm nur ganz kurz bestätigt wurde, daß er 9 $\frac{1}{2}$  Jahre in dem schiffbautechnischen Bureau der Werft beschäftigt gewesen sei und die ihm übertragenen Arbeiten zur Zufriedenheit ausgeführt habe. Mit diesem Zeugnis war der Ingenieur nicht einverstanden, vielmehr verlangte er im Klagewege von der Firma ein neues Zeugnis, das genauen Aufschluß darüber gebe, daß er eine leitende Stellung innegehabt habe, und in welchen Arbeitszweigen er beschäftigt gewesen sei.

Die beklagte Firma erklärte dagegen, das von ihr ausgestellte Zeugnis sei völlig ausreichend und entspreche auch den Gepflogenheiten ihrer und anderer Maschinenfabriken und Werften.

Das angerufene Oberlandesgericht hat den Anspruch des Ingenieurs für berechtigt erklärt. Einen entscheidenden Grund für sein Urteil leitete das Gericht aus dem Umstande her, daß der Kläger fast 10 Jahre bei der Beklagten tätig gewesen ist. Hierin liegt, so meinte der Gerichtshof, ein Stück Lebensarbeit; für das Fortkommen des Klägers ist maßgebend, in welcher Weise er die lange Zeit hindurch beschäftigt

gewesen ist. Die Beklagte darf ihm daher kein so allgemein gehaltenes Zeugnis ausstellen, wie es vielleicht für eine kurze Arbeitszeit genügen könnte. Ob solche Zeugnisse allgemein ausgestellt werden, ist unerheblich. Besteht ein solcher Brauch, so ist er als Mißbrauch anzusehen, durch den der Anspruch auf ein dem Gesetz entsprechendes Zeugnis nicht beseitigt werden kann. Das dem Kläger erteilte Zeugnis ist jedenfalls völlig ungenügend, denn es läßt nicht erkennen, ob er nur in einem Sondergebiete oder in allen Geschäftszweigen der Beklagten gearbeitet hat. Die spätere Verwendbarkeit des Klägers hängt aber gerade von der Vielseitigkeit seiner früheren Tätigkeit ab, über die das Zeugnis keinen Aufschluß gibt. Auch die Bezeichnung des Klägers als »Ingenieur« ist nicht genügend, denn diesen Titel führen Personen auch ohne Hochschulbildung, deren Tätigkeit oft eine ganz untergeordnete ist, während Ingenieure mit Hochschulbildung oftmals leitende Stellungen bekleiden. Auch diese Verschiedenheit muß aus dem Zeugnis erkennbar sein, denn für die Entscheidung der Frage, ob der Kläger in Zukunft für eine leitende Stellung zu verwenden ist, ist seine Uebung im Anordnen, Ueberwachen der Arbeiten und im Fassen selbständiger Beschlüsse unerlässlich.

A. R.

#### BILDUNGSWESEN.

##### Zum Rechtsunterricht an den technischen Hochschulen. (Eine Erwiderung.)

Herr Professor Koehne hat meinen Vorschlag über eine Neueinteilung des juristischen Lehrstoffes an technischen Hochschulen nach wirtschaftlichen Grundsätzen an Hand eines kleinen Artikels von mir in der Deutschen Juristenzeitung einer eingehenden Kritik unterworfen (s. T. u. W. S. 627). Zunächst möchte ich demgegenüber darauf hinweisen, daß dieser Artikel nur ein gedrängter Auszug aus einem Aufsatz in der Zeitschrift für die gesamte Staats-

wissenschaft 66. Jg. H. 4 war. Infolgedessen mußte schon jede Begründung meiner Forderung weggelassen. Vieles wird aber erst durch die Begründung klar.

So war es niemals meine Absicht, ein allgemein gültiges Vorlesungsschema aufzustellen. Ich wollte nur eine prinzipielle Neuordnung des Rechtssystems anregen, innerhalb dessen jedem Dozenten mindestens ebenso viele Freiheit bleibt, wie innerhalb des allgemein gültigen.

Ich ging dabei von der Meinung aus, daß bei einem Studium, bei dem die Jurisprudenz nur Nebenfach ist, diese

grundsätzlich anders zu lehren sei als da, wo sie Hauptfach und Lebensberuf ausmacht. Im letzteren Falle ist es vielleicht gerechtfertigt, ein besonderes abstraktes, von allen wirklichen Lebensverhältnissen abweichendes System der Rechtswissenschaft nach rein logischen Grundsätzen aufzustellen und zu lehren; denn es steht die hierzu nötige Zeit zur Verfügung. Wo aber die Jurisprudenz nur ein Hilfsmittel für eine ganz andere Praxis sein soll, da wird sich richtigerweise das System des juristischen Unterrichts den Begriffen und Erfahrungen anpassen, welche den Studenten nach ihrem sonstigen Lehrgang oder aus dem praktischen Leben geläufig sind. Gerade was also Professor Koehne fordert und mir entgegenhält, die Einrichtung nach pädagogischen Grundsätzen und nicht nach rein begrifflichen, scheint mir auf diese Weise erfüllt zu sein. Denn zweifellos wird jeder Techniker es leichter verstehen, wenn ihm z. B. in einem einheitlichen Zyklus von Stunden das ganze Recht des »Güterausstausches« vorgebracht wird. Dabei hört er im Zusammenhang, wie ein Kaufvertrag, sei es unter Kaufleuten oder nicht, geschlossen wird, wie der Zweck desselben, Eigentumserwerb, erreicht und wie dieser Erwerb, geschützt wird, in welcher Weise der Verkäufer zu seinem Entgelt kommt, wie er sich dasselbe sichert, wie er die Zahlung beibringt usw. usw.

Nach der allgemein üblichen, auch von Koehne im wesentlichen beibehaltenen Methode dagegen werden alle diese Fragen so vorgetragen, wie es die althergebrachte, nach rein logischen Grundsätzen oder historischen Zufälligkeiten geordnete Gesetzesfolge mit sich bringt. Jede dieser zusammengehörigen Materien gehört zu einem andern Rechtsgebiete. Sie werden deshalb von den übrigen durch eine Reihe von Vorlesungsstunden über ganz andere Gegenstände getrennt, oder überhaupt in andern Kollegien, die sie naturgemäß auch in einem ganz anderen Zusammenhange lassen, vorgetragen. Außerdem geht dem allen eine komplizierte und schwierige Auseinandersetzung über den Vertrag als solchen, ein ganz abstraktes Kapitel voraus, dem an sich praktische Bedeutung nicht zukommt.

Drastisch ist in dieser Beziehung auch das Beispiel der verschiedenen Gesell-

schafts- und Gemeinschaftsformen. Wenn diese alle, sowohl das Miteigentum wie die Gesellschaft, die Genossenschaft wie der Verein und die Aktiengesellschaft zu einem Lehrstoffe zusammengefaßt, statt daß sie wie gewöhnlich da untergebracht werden, wohin sie nach der rein logisch-juristischen Abstraktion aus ihren Konstruktionslinien gehören, ist es leichter, sowohl ihre Unterschiede klar zu machen, wie das allen Gemeinsame hervorzuheben. Dann wird auch der Praktiker leichter ersehen können, welche Figur der ganzen Reihe auf den gegebenen Fall am besten paßt, als wenn jede in einem andern Winkel des juristischen Begriffshimmels steht und die Uebersicht und das wechselseitige Vergleichen durch eine Menge dazwischen stehender anderer Figuren erschwert wird. Dieses Vergleichen wird übrigens bei der herkömmlichen Methode überhaupt nicht geübt. Wenigstens liegt es nicht im System begründet. Vielmehr wird diese für den Praktiker wichtigste Arbeit ihm allein, und zwar ohne Anweisung überlassen.

Da für weitere Beispiele und nähere Ausführungen hier kein Platz ist, sei nur noch auf die Materie verwiesen, die Professor Koehne selbst anführt. Darnach würde wie bisher ganz selbständig und an verschiedenen Stellen behandelt werden: der Anstellungsvertrag des Technikers, des Handlungsgehilfen, des Arbeiters, des Vorstandes einer Gesellschaft usw., und zwar je nachdem, ob es sich um einen Werk- oder Dienstvertrag handelt, wiederum getrennt. Nach meinem Vorschlag wird das alles zusammengefaßt unter einem Begriff des »Arbeitsvertrages«, dessen Grundsätze gegeben und dessen verschiedene Einzelheiten je nach dem Arbeitsgegenstand, der Arbeitsart und den in Betracht kommenden Personen im Zusammenhang darzustellen sind. An der Beurteilung der Folgen dieser beiden verschiedenen Methoden zeigt sich am besten die Tendenz, die jede verfolgt. Koehne verwirft meine Methode, weil dadurch z. B. der Unterschied zwischen Werk- und Dienstvertrag, der theoretisch eine so große Rolle spielt, verwischt werde. Ich komme zu meinem Vorschlage gerade deshalb, weil auf diesem Weg eine Unterscheidung in den Hintergrund gedrängt wird, die praktisch überhaupt kaum gefaßt werden kann und nur in

den seltensten Fällen in die Erscheinung tritt oder Bedeutung erlangt.

Wenn ich in diesem Zusammenhang auch auf Lothmars »Arbeitsvertrag« hingewiesen habe, so geschah dies, um einen bedeutenden Lehrer als Eideshelfer für diese Art der Systematisierung anzuführen. Dagegen lag es mir fern, zu sagen, daß dieses Buch sich etwa für den praktischen Unerricht an technischen Hochschulen eigne.

Professor Koehne meint ferner, mein System würde bedeutend mehr Zeit beanspruchen als das übliche, und zwar deshalb, weil die sogenannten allgemeinen Lehren, die sonst am Anfang als ein abstraktes Kapitel für sich vorgetragen werden, verschiedentlich wiederholt werden müßten. Mit diesem Einwand habe ich mich aber bereits im voraus in dem erwähnten größeren Aufsatz auseinandergesetzt.

Ebenso mit dem damit zusammenhängenden der Begriffsverwirrung. Ich möchte hier nur kurz nochmals darauf hinweisen, daß das Beibringen und Verstehenlernen von rein abstrakten Lehrsätzen jedenfalls viel zeitraubender und schwerer ist als das Lernen dieser Sätze am Beispiel selbst. Ich würde um dieses Vorzeiles willen sogar ein kleines Zeitopfer nicht scheuen ganz davon abgesehen, daß eine Wiederholung wichtiger Hauptlehren nur erwünscht sein kann.

Indes ist solches nicht einmal nötig. Denn einmal muß auch bei der bisherigen Methode bei den speziellen Lehren immer wieder auf die allgemeinen zurückgegriffen werden, und zum andern steht bei meinem Vorschlage ja die ganze sonst auf diese Kapitel von den allgemeinen Lehren verwendete und nun eingesparte Zeit zur Verfügung.

Des weiteren legt Koehne das Hauptgewicht auf die strenge Scheidung von öffentlichem und privatem Recht. Er meint, diese komme bei mir zu kurz. Ich gebe zu, daß ich diese Trennung gerade für den Techniker nicht für so bedeutsam halte. Denn auch in dieser Hinsicht — ich verweise z. B. auf das Enteignungs-, Versicherungs-, ja das ganze Prozeßrecht — vermischen sich im tätigen Leben, und zwar selbst in dem der Juristen, die Begriffe viel mehr, als man es nach der Theorie erwartete. Es erscheint mir daher viel wichtiger, den sachlichen Kern, also z. B. die Frage, wie versichere ich mich, in den

Mittelpunkt der Erörterung zu stellen und von hier aus die Antwort in die verschiedenen Rechtsgebiete hinein zu verfolgen. Dabei ist dann genügend Gelegenheit, auf den Unterschied zwischen öffentlichem und privatem Recht hinzuweisen. Denn auch hier ist es nicht so wichtig, zu untersuchen, was öffentliches und was privates Recht ist, als daß man im gegebenen Falle weiß, ob man sich an die Gerichts- oder die Verwaltungsbehörde zu wenden habe. Das ist vielleicht nur ein Unterschied in der Formulierung, aber es ist bedeutsam für die Praxis.

Richtig ist, daß ich bei meinen Vorschlägen in erster Linie von dem Zivilrecht ausgegangen bin. Auf diesem Gebiet ist aber auch die Reform am dringlichsten; denn das öffentliche Recht insbesondere das der Verwaltung ist relativ neueren Ursprungs. Es folgt daher auch schon in seiner bisherigen Einteilung modernen Grundsätzen. Zusammengehöriges ist in einzelnen Gesetzen zusammengefaßt, und deshalb wird bereits in viel höherem Maße als im Zivilrecht Gemeinsames unter gemeinsamen Gesichtspunkten vorgetragen.

Ferner habe ich in erster Linie bei meinem Artikel die Handelshochschule im Auge gehabt und ausdrücklich erwähnt, daß der Lehrplan für technische oder andere Spezialhochschulen entsprechende Änderungen erleiden müsse. Denn wenn mich bei meinen Vorschlägen vor allem der Grundsatz leitete, daß andere Ziele andere Mittel heischen, so gilt dies nicht nur für das Prinzip, sondern natürlich auch für den Ausbau.

Im übrigen ist es bekannt, daß Professor Koehne auf dem Gebiet des juristisch-technischen Unterrichtswesens Autorität ist. Ich brauche hier deshalb kaum zu sagen, daß innerhalb des hergebrachten Systems seine Vorlesung, so wie er sie in seiner Kritik kurz skizziert, jedenfalls ganz vortrefflich und zweckentsprechend ist. Was ich aber angreife und zu ändern suche, ist eben das System.

Dr. Wimpfheimer-Mannheim.  
Rechtsanwalt und Dozent.

#### Schlußwort.

1. Wimpfheimers Aufsatz, der mir zur Besprechung von der Redaktion zugesandt war, ist betitelt »Reform des Rechtsunterrichts an Fachhochschulen«

und nennt als solche ausdrücklich auch die technischen; sein neuer Aufsatz bezeichnet sich sogar als »Der Rechtsunterricht an den technischen und Fachhochschulen«. Daher muß auch der Rechtslehrer an einer technischen Hochschule zu Wimpfheimers Vorschlägen — und zwar genau nach ihrem Wortlaut trotz der Bemerkung im vorletzten Absatz seiner Erwiderung — Stellung nehmen. Der Gedanke der Einteilung des gesamten Rechtsstoffes, den Wimpfheimer in der Deutschen Jur.-Ztg., oder auch nur des Zivilrechts, den er neuerdings in den Jahrb. f. Nationalökonomie vertritt, nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten bildet aber keinen geeigneten Weg zum Ziele kurze Zeit erfordernder Uebertragung der beruflich notwendigen Rechtskenntnisse an den Studierenden der technischen Hochschule; dieser bringt aus den früher besuchten Lehranstalten so wenig Kenntnis des wirtschaftlichen wie des Rechtslebens mit sich, und was er in erster Beziehung in der Werkstätentätigkeit kennen lernt, ist auch nicht sehr ausgedehnt. Ich gebe gern zu, daß, soweit in Handelshochschulen Personen unterrichtet werden, die schon praktisch im kaufmännischen Leben tätig waren, Wimpfheimers Methode manches für sich hat. Namentlich wird sie dann weit nützlicher als die überhaupt nicht anzuratende mechanische Uebertragung der Verteilung des Lehrstoffes wirken, die in den juristischen Fakultäten üblich ist, wenn zunächst das Wesentlichste aus den Lehren vorgetragen wird, die allen Rechtsgebieten gemeinsam sind. Auch muß innerhalb der Abschnitte, die wirtschaftlich Zusammengehöriges betrachten, öfters auf die ganz verschiedene rechtliche Ordnung wirtschaftlich zusammengehöriger Tatbestände und auf deren rechtlichen Zusammenhang mit bereits früher dargestellten verwiesen werden. Dies läßt Wimpfheimer in der Erwiderung, aber nicht in dem ursprünglichen Aufsatz als seine Absicht erkennen. In solcher Beschränkung läßt sich Wimpfheimers Methode auch für den Rechtsunterricht an technischen Hochschulen mancherlei Anregung entnehmen; indessen nicht für die Kollegien, sondern nur für Besprechungen, und zwar für solche, deren Teilnehmer bereits einige Kenntnis der in Betracht kommenden Rechtsvorschriften haben.

2. Wahrscheinlich wird sich Wimpfheimer, der offenbar zum Hochschulunterricht weit besser als diejenigen geeignet ist, welche lediglich nach dem Vorbild ihrer eigenen Lehrer und im Anschluß an gebräuchliche Lehrbücher vortragen, noch zu anderen erheblichen Einschränkungen der von ihm vorgeschlagenen Methode entschließen, sobald er sich in Besprechungen und Prüfungen überzeugt hat, wie viele Mißverständnisse gerade beim Rechtsunterricht entstehen. Denn wie aus dem Aufsatz in den Jahrb. f. Nationalökonomie (S. 736) hervorgeht, handelt es sich vorläufig nur um einen Studienplan, der praktisch noch garnicht erprobt wurde.

3. Daß Wimpfheimer das Buch von Lotmar als geeignet »für den Unterricht an technischen Hochschulen« bezeichnet, habe ich garnicht gesagt, sondern nur auf S. 629 Zeile 1 und 2 den Nutzen der »darin angewandten Betrachtungsweise« für den Anfänger bestritten.

4. Auf Wimpfheimers Beispiele für seine Methode kann ich in dieser Zeitschrift schon aus Raumrücksichten nicht eingehen. Im Interesse solcher Leser, die in der Rechtsordnung der Arbeitsverträge weniger bewandert sind, möchte ich aber doch hervorheben, daß Wimpfheimers Behauptungen über die Unterscheidung zwischen Werk- und Dienstvertrag wohl nur durch den Eifer der Polemik zu erklären sind. Der mit Recht herrschenden Auffassung der Rechtsgelehrten und der Gerichte entspricht es jedenfalls in keiner Weise, daß jener Unterschied »praktisch kaum gefaßt werden kann und nur in den seltensten Fällen in die Erscheinung tritt oder Bedeutung erlangt«. Natürlich wäre es indessen ganz unangebracht, an dieser Stelle über derartige juristische Fragen zu diskutieren.

Berlin.

Carl Koehne.

#### Ingenieurausbildung in Amerika.

Frederick W. Taylor hat in einem vor der Society for the Promotion of Engineering Education gehaltenen Vortrage die Frage untersucht, woher die Abneigung der amerikanischen Industrie gegen studierte Ingenieure stamme<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Fr. W. Taylor: Pourquoi les industriels n'apprécient pas les diplômés des universités et écoles techniques. Revue de Métallurgie 1910 Nr. 8.

Taylor hat in seiner großen industriellen Praxis mit hunderten von Hochschulingenieuren zu arbeiten gehabt und erkennt die guten Seiten und den hohen Wert des technischen Unterrichtes durchaus an. Dennoch hatte er es sich früher zur Regel gemacht, grundsätzlich keine Ingenieure anzunehmen, die nicht mindestens schon zwei Jahre die Hochschule hinter sich hatten. Vor Ablauf dieser Frist seien sie für den praktischen Dienst einfach unbrauchbar. »Neun Anfänger von zehn sind mit ihrer Lage unzufrieden, beklagen sich über ihre Vorgesetzten, finden, daß sie nicht ihren Kenntnissen entsprechend verwendet werden; sie brauchen zwei oder drei Stellen, bevor sie dahin kommen, das Leben wie es ist zu verstehen, bevor sie fähig sind, sich nützlich zu machen.«

Taylor macht für diesen bedauerlichen Zustand zweierlei verantwortlich. Die große Freiheit, die die jungen Leute auf den Hochschulen genießen, verwöhnt sie. Vorlesungen, Übungen werden versäumt, aufgetragene Arbeiten nicht ausgeführt, ohne daß ein Hahn danach kräht. Derselbe junge Mann, der aber nicht pünktlich zum Dienst in der Fabrik erscheint, wird scharf zurechtgewiesen und im Wiederholungsfall entlassen. Während auf den Schulen ferner viel mit Wenn und Aber gearbeitet wird, fragt man in der Industrie nur nach den Ergebnissen. »Schaffen und nochmals Schaffen heißt es da; man verkauft nicht schöne Worte.«

In dieser verschiedenen Art der Behandlung auf den Schulen und in den Fabriken sieht Taylor den Hauptgrund für die Unzufriedenheit der Anfänger, für die ihnen mangelnde Fähigkeit, sich nützlich zu machen, und für die Abneigung der Industrie, sie einzustellen. Um diesem Uebelstand abzuhelpfen, schlägt er vor, daß jeder Student nach Ablauf des ersten Studienjahres ein Jahr in einer Fabrik als Arbeiter unter Arbeitern, der gleichen Disziplin unterworfen, verbringt, mit dem ausgesprochenen Endzwecke, daß hierdurch den jungen Leuten ein Bild von den Pflichten, die sie ihr ganzes weiteres Leben zu erfüllen haben werden, gegeben und sie so zur besseren Ausnutzung ihrer drei weiteren Studienjahre veranlaßt werden. »Der Aufenthalt in der Fabrik, unter strenger Zucht, bildet zudem den Charakter und füllt somit eine ausge-

sprochene Lücke der Unterrichtsanstalten aus. Die jungen Leute lernen die unvermeidliche Eintönigkeit der Tagesarbeit kennen und erwerben sich nach und nach die Charaktereigenschaften, die nötig sind, ohne Verärgerung unangenehme und ermüdende Dinge zu verrichten; darin liegt der Haupterziehungswert des Aufenthaltes in der Fabrik.« Eine andere sehr wichtige Erkenntnis werden sie hieraus mitnehmen: die, daß der gewöhnliche Arbeiter ihnen intellektuell durchaus nicht nachsteht, wenn er auch die Grammatik nicht beherrscht. Die genaue Kenntnis des Arbeiters, seiner Art, sich Gedanken zu machen, ihnen Ausdruck zu geben, seiner Vorurteile ist heut ein Hauptfordernis für jeden, der irgendwie als Vorgesetzter mit Arbeitern zu tun hat. Man kann diese höchst wichtige Kunst auch nur lernen, wenn man Schulter an Schulter mit ihnen arbeitet, ganz unter ihnen aufgeht, so daß sie ohne jeden Rückhalt ihre Gedanken mitteilen. »Meiner Ansicht nach ist man unfähig, Arbeiter gut zu leiten, wenn man nicht versteht, mit den ersten zehn Worten ihr Vertrauen zu gewinnen.« Taylor weist auf die Schwierigkeiten hin, die England in der Behandlung der Arbeiter hat, die seine Industrie durch die planmäßige Beschränkung in der Produktion (Ca'canny - System) herunterbringen. Das gleiche Unheil droht Amerika. »Um es wirksam zu bekämpfen, muß man aus unmittelbarer Nähe gesehen haben, wie die Arbeiter langsam arbeiten, um so wenig wie nur möglich zu schaffen, muß wissen, wie sie es anfangen, aus einer Maschine möglichst wenig herauszuholen, muß mit ihnen die Gründe und die Vorteile durchgesprochen haben, die sie geltend machen, um diese Handlungsweise zu rechtfertigen.«

Einen weiteren sehr wichtigen Grund für die mangelnde Verwendbarkeit studierter junger Ingenieure in der Praxis sieht Taylor in der ausschließlich individualistisch gerichteten Erziehungsweise der Schulen. Heute, wo bei der Leitung industrieller Unternehmungen alles von dem richtigen Zusammenarbeiten abhängt, wo Syndikate und Gruppierungen aller Art eine große Rolle spielen, ist das ein großer Fehler. Der junge Ingenieur versteht nicht, sich einzufügen, ein Teilchen im Räder-

werke der ganzen großen Maschine zu werden. Er scheut sich, seine »wunderbaren wissenschaftlichen Kenntnisse« an Arbeiten zu verschwenden, die kaum eines 14jährigen Jungen würdig sind, ist gekränkt darüber, sich anderen weniger kenntnisreichen Anfängern gleichgestellt zu sehen, und weigert sich, Werkführern zu gehorchen, die ihrer Ansicht nach intellektuell weit unter ihm stehen. Um all dem zu entgehen, ziehen viele von ihnen das Zeichenbureau dem Betriebe vor. Sie können dort sofort ihre Kenntnisse verwerten, haben kürzere Arbeitszeit und angenehmere Gesellschaft. Das genügt ihnen zunächst, später jedoch haben sie den Mangel praktischer Ausbildung bitter zu bereuen.

Aus all den angeführten Gründen hält Taylor die Ableistung des praktischen Jahres nach dem ersten Studienjahre für durchaus geboten. Der Studierende ist in diesem Alter noch jung genug, um sich den Verhältnissen der Fabrik gut anzupassen, und wird, so vorgebildet, beim Verlassen der Hochschule sofort in den Betrieben gute Dienste leisten können.

#### **Verbreitung und Verwendung der Hilfssprache Esperanto.**

Esperanto macht in allen Ländern und Berufskreisen sehr erfreuliche Fortschritte, dank der kräftigen Werbearbeit der Esperantisten und dem lobenswerten Interesse, das Regierungen und Behörden der Bewegung entgegenbringen.

Es bestehen auf der Erde rd. 2000 Vereine mit vielen Hunderttausenden von Mitgliedern, die in den meisten Kulturstaaten zu großen nationalen Gesellschaften zusammengeschlossen sind. Die Ortsgruppen veranstalten Unterrichtskurse gegen sehr mäßiges Entgelt. Die einzelnen Länder halten ihre jährlichen nationalen Kongresse ab, bei denen viel für den Ausbau der Organisation und die Propaganda gearbeitet wird. Der sechste internationale Kongreß fand im August d. J. in Washington statt. Infolge der besonderen Einladung der Regierung der Vereinigten Staaten waren bei diesem Kongreß 16 Vertreter von Regierungen anwesend.

Esperanto ist als Pflicht- oder Wahlfach schon an einer großen Zahl von höheren, mittleren und Handelsschulen des In- und Auslandes eingeführt und gilt an einigen Universitäten Frank-

reichs und Englands als gleichwertig mit nationalen Sprachen.

In Deutschland werden über Esperanto Vorlesungen gehalten an den Technischen Hochschulen von Dresden und Darmstadt, ferner in Cöthen, an der Freien Hochschule in Berlin, an der Handelshochschule in Leipzig.

Es erscheinen gegen hundert Zeitschriften in dieser Sprache, darunter mehrere rein wissenschaftlichen Charakters, wie die *Internacia Scienca Revuo*, Organ der *Internacia Scienca Asocio*, der an tausend Gelehrte aller Länder angehören. Die Zeitschrift bringt auch häufig interessante Aufsätze aus dem Gebiete der Technik.

Die Literatur ist schon sehr reichhaltig und umfaßt mehr als zweitausend Bände mit Werken (teils Originale, teils Uebersetzungen) hervorragender Schriftsteller aller Kulturvölker.

Groß ist die Zahl von internationalen Berufsvereinigungen, die Esperanto als Verkehrssprache der Mitglieder unter sich und zur Behandlung allgemein interessierender Fragen benutzen. Es sind zu erwähnen Aerzte, Juristen, Seeleute, Bankbeamten, Zahnärzte, Variétékünstler, Post- und Eisenbahnbeamte, Mitglieder des Roten Kreuzes, Arbeiter u. a. m. In Bildung begriffen ist ein internationaler Bund der Kaufleute und Industriellen. Hunderte von hervorragenden Firmen des In- und Auslandes, darunter Seidel & Naumann in Dresden, Ica Akt.-Ges. in Dresden, Bahlsens Cakesfabrik, die Continental Caoutchouc Co. und Günther Wagner in Hannover, Zigaretten- und Zigarrenfabriken, Wein- und Schaumweinfirmen usw. geben Preislisten und Kataloge in Esperanto heraus und benutzen im Briefverkehr diese Sprache.

Wenn sich den bereits recht zahlreichen Ingenieuren und Technikern, die den großen Wert des Esperanto für die Technik erkannt haben, recht viele Berufsgenossen anschließen würden, könnte bald ein internationaler Bund esperantistischer Techniker gebildet werden. Zunächst wäre wünschenswert, daß sich die jetzt schon in diesem Berufe vorhandenen Esperantisten der »*Universala Esperanto-Asocio*« (Sitz in Genf) anschließen, durch welche die besondere Organisation leicht ins Leben gerufen werden kann.

Diese Vereinigung hat den Zweck, Esperanto den verschiedensten Berufs-



kreisen mit internationalen Beziehungen praktisch dienstbar zu machen. Sie hat über 7000 Mitglieder in allen Teilen der Welt und an annähernd 900 Plätzen Delegierte, die verpflichtet sind, den Mitgliedern über alle Fragen des öffentlichen Lebens, besonders über Handel, Verkehr und Reisen, Auskunft zu ge-

ben und Reisende mit Rat und Tat zu unterstützen.

Diese Gesellschaft ist vorzüglich organisiert und leistet der Bewegung wertvolle Dienste durch ihre vielseitige Kulturarbeit.

W. A. Vogler, Hamburg.

## HANDEL UND VERKEHR.

**Zu Land nach Indien durch Persien, Seistan, Belutschistan.** Von Sven Hedin. 2 Bände mit 300 Abb. nach photographischen Aufnahmen, Aquarellen und Zeichnungen des Verfassers und mit 2 Karten. Leipzig 1910, S. A. Brockhaus. M 20,—.

Das vorliegende Werk des berühmten Forschungsreisenden schildert den ersten in das Jahr 1905/96 fallenden Teil seiner fünften großen Reise nach Zentralasien, an den sich dann die Reise durch Ostindien nach Tibet mit der Entdeckung des Transhimalaya-Gebirges angeschlossen hat. Ueber diesen zweiten Teil seiner Reise hat Hedin bereits im vorigen Jahr in dem Werke »Transhimalaya« berichtet, das somit die Fortsetzung des jetzt erschienenen bildet. Dieses letztere führt uns, beginnend in Trapezunt am Schwarzen Meer, über Erzerum und Eriwan am Fuße des Ararat nach Täbris und Teheran und weiter in südöstlicher Richtung an der Salzwüste Kewir vorbei, die in einem Abstecher hin und zurück durchmessen

wird, quer durch Persien und Belutschistan bis nach Nuschki an der indischen Grenze, wo der Reisende die Bahn besteigt, um in die Indus-Ebene hinabzufahren.

Der bedeutende Forscher, der die wissenschaftlichen Arbeiten, welche seine Entdeckungsreisen in so hohem Maße fruchtbringend gemacht haben, mit mustergültiger Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit durchgeführt hat, ist zugleich auch der liebenswürdigste Schilderer der Tageserlebnisse seiner Fahrten, und so wird wie seine früheren Bücher auch dieses wieder einem weiten Leserkreise hohen Genuß gewähren. Wenn wir zudem daran erinnern, daß die beschriebene Reise zu einem großen Teil durch ein Land führt, das gerade heute in Hinsicht auf seine wirtschaftliche Erschließung im Mittelpunkt des Interesses der Kulturmächte steht, so glauben wir sicher zu sein, daß diese Weihnachtsgabe, die vom Verlage in vornehmster Weise ausgestattet ist, auch bei unsern Lesern rege Teilnahme finden wird.

## GELD-, BANK- UND BÖRSENWESEN.

**Die Technik des Bankbetriebes.** Ein Hand- und Lehrbuch des praktischen Bank- und Börsenwesens. Von Bruno Buchwald. Sechste, vermehrte und verbesserte Auflage. Berlin 1910, Julius Springer. M 6,—.

Die Organisation des Banken-Großbetriebes und seine Technik bilden gewissermaßen den Rahmen des Buches. Der Stoff ist nicht nach der üblichen theoretischen Einteilung der Bankgeschäfte gegliedert, sondern danach, mit welchen Einrichtungen sie praktisch betrieben werden. Die Darstellung ist leicht verständlich und flüssig. Beim Leser sollen nach Absicht des Verfassers möglichst wenig Vorkenntnisse vorausgesetzt werden, woran letzterer auch im einzelnen festgehalten hat. Aus der Erwägung, daß das Buch für die Praxis ge-

schrieben ist, sind theoretische Erörterungen nach Möglichkeit eingeschränkt worden. Wertvoll sind die Ausführungen über die Bilanz, von denen besonders der Abschnitt »Wie liest man eine Bankbilanz?« eingehend behandelt worden ist. Man wird mit dem Verfasser der Meinung sein, daß bei der Vielseitigkeit des Bankgeschäftes eine bis in alle Einzelheiten reichende Schilderung auch den Raum eines Werkes, das heute schon auf 450 Seiten angewachsen ist, übersteigen würde. Die Durcharbeitung des Buchwaldschen Buches verbürgt jedoch reiche Kenntnisse praktischer Natur, die bei dem Studium theoretischer Werke nur von Nutzen sein können.

**Geld-, Bank- und Börsenwesen.** Von Dr. Georg Obst. Sechste, umgear-

beitete und vermehrte Auflage. Leipzig 1910, Carl Ernst Poeschel. 4,80 M.

Unter den kaufmännischen Unterrichtswerken nehmen die Bücher des in Kreisen der Praktiker und Theoretiker wohlbekanntesten Verfassers eine hervorragende Stellung ein. Von dem Werk »Geld-, Bank- und Börsenwesen« liegt heute die sechste, bis auf die letzte Zeit ergänzte Auflage vor; sie berücksichtigt sowohl die Ergebnisse der neuesten Statistik wie die neuen Gesetze und Verordnungen. Im ersten Teile werden das Geld und seine Surrogate, Scheck, Papiergeld und Wechsel, behandelt; das ausländische Geldwesen und die Währungsfrage werden dem Leser in

leicht verständlicher Form vorgetragen. Der zweite Teil umfaßt das Bankwesen, zu dessen Darstellung der Verfasser umso mehr geeignet ist, als er selbst praktisch bei großen Banken tätig war. In einem dritten Teile wird eine Uebersicht über die Organisation der Börse, der an ihr gehandelten Papiere und des Börsengeschäftes gegeben. Auch die Tätigkeit des Verfassers als Dozent an der Berliner Handelshochschule und des Bankbeamtenvereines kommt der Darstellung, die sich vor allem durch außerordentliche Klarheit auszeichnet und vortrefflich Wichtiges von Unwichtigem zu unterscheiden weiß, zugute. —1

## FABRIKORGANISATION UND -VERWALTUNG.

**Fortbildungskurse** für Monteure und Wärter elektrischer Anlagen regt der Verband Deutscher Elektrotechniker an. Er hat eine Anzahl Leitsätze aufgestellt, die Aufgaben und Ziele dieser Fortbildungskurse näher umschreiben.

Die Leitsätze besagen:

Ziel der Fortbildungskurse ist es, den mit der Einrichtung und Wartung elektrischer Starkstromanlagen betrauten Monteuren, Maschinisten und Wärtern ein besseres Verständnis für diejenigen Maßnahmen zu geben, welche zur Sicherheit der mit solchen Anlagen in Berührung kommenden Personen und für eine ordnungsgemäße Betriebsführung erforderlich sind. Weiterhin ist anzustreben, dem natürlichen Interesse für die in Betracht kommenden Vorgänge durch Aufklärung darüber Rechnung zu tragen und hierdurch die Berufsfreudigkeit zu erhöhen.

Zur Teilnahme an den Fortbildungskursen sollen nur Monteure und Wärter zugelassen werden, welche bereits praktisch in dieser Eigenschaft längere Zeit hindurch tätig waren.

Es sollen nur solche Gegenstände in den Kursen behandelt werden, welche die Ausführung der praktischen Arbeiten fördern. Theoretische Auseinandersetzungen sind grundsätzlich zu beschränken.

Das Programm der Kurse soll vor allen Dingen auf den Stoff der Errichtungs- und Betriebsvorschriften sowie der Anleitung zur ersten Hülfeleistung bei Unfällen im elektrischen Betrieb und der empfehlenswerten Maßnahmen bei Bränden Rücksicht nehmen. Wei-

teres richtet sich nach örtlichen Verhältnissen.

Es ist anzustreben, daß die Vortragenden in der Praxis stehen oder in enger Berührung mit ihr sind.

Bei allen Kursen sollen möglichst akademische Vorträge vermieden werden. Der Stoff soll vielmehr in Besprechungen, Vorführungen und Uebungen (gegebenenfalls bei Ausflügen) behandelt werden.

Es empfiehlt sich, den Einfluß der Vorträge dadurch nachhaltiger zu gestalten, daß man den Hörern kurze Auszüge aus ihnen gibt. Außerdem hat es sich als vorteilhaft herausgestellt, den Hörern geeignete Bücher nachzuweisen und, wenn möglich, zu ermäßigten Preisen oder kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Es sollen grundsätzlich keine Zeugnisse, sondern lediglich Teilnahmebescheinigungen ausgestellt werden, aus denen hervorgeht, welche Gebiete in dem Kursus behandelt worden sind.

Die Fortbildungskurse müssen so eingeteilt werden, daß die Hörer ihre Erwerbtätigkeit nicht zu unterbrechen brauchen.

Seitens der Arbeitgeber ist eine Förderung der Kurse erwünscht.

Die zum Verbands gehörigen elektrotechnischen Vereine sollen dafür besorgt sein, daß in ihrem Bezirke Kurse abgehalten werden, die den vom Verbands Deutscher Elektrotechniker aufgestellten Leitsätzen entsprechen.

Die Kurse sollen möglichst als ständige Einrichtungen ausgebildet werden.

## ORGANISATIONEN DER ARBEITGEBER UND -NEHMER.

Der Bund der technisch-industriellen Beamten hat auf seinen diesjährigen Versammlungen, dem 4. Bundestag im März und dem 5. Bundestag im Oktober, eine Reihe von Entschlüssen angenommen, in denen die Richtlinien für seine weitere sozialpolitische Tätigkeit zu erblicken sind. Das Programm wird durch folgende Forderungen gekennzeichnet:

1. bedingungslose Sicherstellung des Koalitionsrechtes,
2. Ausbau und Vereinheitlichung des Angestelltenrechtes und des Rechtsweges,
3. wirksame gesetzliche Interessenvertretung.

Im einzelnen tritt der Bund ein für: Beseitigung der Konkurrenzklausele, Bestrafung der heimlichen Konkurrenzklausele und der Abnahme des Ehrenwortes im Dienstvertrag, Aenderung des Zeugnisrechtes, Ausdehnung der Zuständigkeit der Gewerbegerichte, Gewährung einer Mindestruhezeit, Regelung der Sonntagsarbeit, Fortzahlung des Gehaltes während militärischer Uebungen, Vertretung der technischen Angestellten in Arbeitskammern.

Die Pensionsversicherung für Privatbeamte will der Bund innerhalb der Reichsversicherungsordnung durch einen systematischen Ausbau der Invalidenversicherung verwirklicht wissen.

Auf beiden Bundestagen wurde besonders eingehend die Frage des Min-

destgehaltes für technische Privatangestellte behandelt. Der Bund fordert als monatliches Mindestgehalt 150 M, zu dem noch Ortszuschläge kommen sollen. Zur Durchführung dieser Forderung hat der Bund den Ausbau der Stellenlosenunterstützung und der Auskunftei und die Schaffung einer besonderen Solidaritätsunterstützung in Angriff genommen. Als Endziel der ganzen Bewegung wird der Abschluß von Tarifverträgen hingestellt.

Unter den vom Bund herausgegebenen Schriften hat das Jahrbuch für die soziale Bewegung der Industriellen auch in wissenschaftlichen Kreisen Anerkennung gefunden; besonders die Abschnitte: »Dokumente zur Sozialpolitik« und »Parlamentsbeilage«, welche Gesetzesvorlagen und Verhandlungen des Reichstages und der Einzellandtage, soweit sie für die Angestellten von Interesse sind, im Wortlaut enthalten, sind als brauchbares Kundenmaterial sehr willkommen.

Die Bestrebungen einer Verschmelzung des Deutschen Technikerverbandes und des Bundes der technisch-industriellen Beamten zu einem einheitlichen gewerkschaftlichen Verband haben bislang noch nicht zum Ziele geführt. Die Hindernisse liegen wesentlich in der Zusammensetzung des Deutschen Technikerverbandes, der, aus Arbeitgebern, öffentlichen und privaten Beamten bestehend, nicht die Gleichschichtigkeit aufweist, die für eine solche Organisation erforderlich ist.

## SOZIALES.

**Zur Geschichte des Versicherungswesens.** Auf dem 1. Deutschen Versicherungsbeamtenkongress, der vom 15. bis 17. August in Frankfurt a. M. veranstaltet wurde, hielt Dr. Wilhelm Schäfer vom Lehrinstitut für Feuerversicherungstechnik in Hannover einen Vortrag über die wirtschaftlichen und sozialen Grundlagen und Voraussetzungen des Versicherungswesens, aus dem folgende Ausführungen über die geschichtliche Entwicklung des Versicherungswesens von Interesse sein dürften. Der Redner führte nach der Köln. Ztg. aus: Das Bedürfnis zum Zusammenschluß in besonderen Verbänden zu ökonomischen

Zwecken ist uralte bei der Menschheit; solche Verbände zu einer Art Versicherung zu benutzen, ist schon bei den norddeutschen Gilden im Mittelalter zum Ausdruck gekommen, während der Anfang der gewerkschaftlichen Versicherung im Ausgange des 13. Jahrhunderts bei der Seeversicherung (Versicherung der Schiffsladung) zu finden ist, die in den Küstenländern des Mitteländischen Meeres gewissermaßen als Fortsetzung des Seedarlehens der Römer, des foenus nauticum, aufgenommen ist. Ueber Spanien gelangte diese Wurzel der spekulativen Versicherung nach den Niederlanden, und

niederländische Emigranten brachten diesen Geschäftszweig nach Hamburg, wo 1588 die erste Seeverversicherung als ein nach kaufmännischen Grundsätzen betriebenes Handelsgeschäft eröffnet wurde. Ebendort wurde 1591 eine berufsgenossenschaftliche Feuerversicherung für das Braugewerbe begründet, der sich bald andere gewerbliche Feuerkassen auf Gegenseitigkeit anschlossen. Ihre geringe Leistungsfähigkeit veranlaßte bald danach die Hamburger Bürgerschaft, dem Vorschlage des Senates entsprechend eine Generalfeuerkasse zu errichten, die vorbildlich für das gesamte Feuerversicherungswesen werden sollte. Handelte es sich bei diesen Mobiliar-Feuerversicherungen, die Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts mehr und mehr von privaten Erwerbsgesellschaften betrieben wurden, um etwas, das aus den eigenen Wünschen der Bevölkerung hervorging, so war es bei der Immobilienversicherung anders. Dieser stand die Bevölkerung mit Mißtrauen und Widerstand gegenüber, als der Große Kurfürst den Plan faßte, die Städte dafür zu gewinnen. Erst Friedrich Wilhelm I. machte diese Anregung zur Wirklichkeit durch Einführung einer allgemeinen Immobilienversicherung für Preußen. Der absolute Staat hat diese soziale Notwendigkeit erkannt und sie der Bevölkerung wider ihren Willen aufgedrängt. Mitte des 17. Jahrhunderts kamen in Italien und Ende des Jahrhunderts in Deutschland die Lebensversicherungen als Fortsetzung der Schiffspassagierversicherung früherer Zeit auf, einer Versicherungsart, die zu Wetten dritter Personen auf das Leben irgend eines Reisenden ausgeartet und von den Staaten durch strenge Verbote bekämpft worden war. Ende des 18. Jahrhunderts begann der eigentliche rationelle Betrieb, namentlich der englischen Gesellschaften, durch die Nutzbarmachung der Sterblichkeitsforschung, und heute ist dieser Zweig des Versicherungswesens der bedeutendste, in dem auch am meisten Kapitalien angelegt sind, und der durch

das Aufkommen der Volksversicherung eine soziale Bedeutung erlangt hat. An die Stelle der Ungewißheit über das Schicksal der Familie tritt das Bewußtsein der Sicherheit und der Loslösung der Sorge um die spätere Zukunft; das ist die ideale ethische Seite dieser Versicherung.

**Soziale Tätigkeit der Stadtgemeinden.**  
In Verbindung mit Justizrat Karl Trimborn von Dr. Otto Thissen. 4. Auflage. M.-Gladbach 1910, Volksvereinsverlag G. m. b. H. M 2,—.

Das Handbuch gibt einen Ueberblick über die Aufgaben und Leistungen der Stadtverwaltungen auf dem Gebiete der Sozialpolitik im engeren Sinne, d. h. mit Ausschluß des Finanz- und Steuerwesens der eigenen Betriebe und der Armen- und Waisenfürsorge. Neben der Verpflichtung, die Anstellungs-, Arbeits- und Besoldungsverhältnisse der Gemeindearbeiter und -beamten vorbildlich zu regeln, führt die Forderung der Fürsorge für die sozial bedrängten Volksklassen den Gemeindeverwaltungen in steigendem Maße neue Aufgaben zu. Die Förderung der gewerblichen Interessen durch Regelung des Arbeitsmarktes und durch eine verständige Mittelstandsfürsorge (Regelung des Verdingungs- und Sparkassenwesens), die öffentliche Gesundheitspflege im weitesten Sinn, auch nach der geistigen und sittlichen Seite hin, sind Forderungen, die von dem Begriff einer neuzeitlichen Stadtverwaltung nicht mehr zu trennen sind. Die Verfasser haben versucht, in zusammenfassender Darstellung zu zeigen, was auf diesem Gebiete bisher geleistet ist und noch geleistet werden kann. Das Buch ist wohl geeignet, das Interesse der Gemeindeangehörigen an der Entwicklung der kommunalen Angelegenheiten wesentlich zu erhöhen. Es gibt gerade dem Ingenieur manche wertvolle Aufklärung und vor allem den Hinweis, daß in der Stadtverwaltung und den Stadtparlamenten für ihn noch ein reiches Feld beruflicher und gemeinnütziger Tätigkeit liegt. He.

## WIRTSCHAFT, RECHT UND TECHNIK.

**Sondergerichtshöfe  
für gewerblichen Rechtsschutz.**  
Der Wunsch nach Sondergerichtshöfen für gewerblichen Rechtsschutz, an denen neben Juristen auch Tech-

niker als Richter tätig sein sollen, tauchte in Deutschland bei der Vorberatung des Patentgesetzes auf. Seit Beginn dieses Jahrhunderts in lebhafterem Fluß, wird die Bewegung hauptsächlich vom

Deutschen Verein für den Schutz des gewerblichen Eigentums getragen.

Am 17. Juni 1908 faßte der Kongreß für den gewerblichen Rechtsschutz in Leipzig mit einer starken Mehrheit von Technikern und Juristen den Beschluß:

Es ist erforderlich, daß für Sachen des gewerblichen Rechtsschutzes aus Rechtsgelehrten und technischen Richtern zusammengesetzte Gerichte eingerichtet werden.

Gleichzeitig kamen zur Annahme ein Antrag Hagen:

Die Anordnung einzelner deutscher Justizverwaltungen, wonach die Streitigkeiten aus dem Gebiete des gewerblichen Rechtsschutzes bestimmten Zivilkammern von Landgerichten ausschließlich zugewiesen werden, ist zu begrüßen. Zur weiteren Verfolgung des damit angestrebten Zweckes ist es erwünscht, daß im Wege der Gesetzgebung das ganze Reichsgebiet in größere Bezirke eingeteilt wird, für welche je ein bestimmtes Landgericht und Oberlandesgericht für die Entscheidung der erwähnten Streitigkeiten als ausschließlich zuständig erklärt wird,

und ein Antrag Seligsohn:

Der Kongreß hält die in einzelnen Bundesstaaten erfolgte Konzentrierung der Patentstreitigkeiten bei einzelnen bestimmten Kammern und Senaten der Gerichte für zweckmäßig und wünscht als vorläufige Abhilfe eine weitere Durchführung dieser Konzentration mit folgenden Maßgaben:

1. Bei Besetzung der Patentkammern und Patentsenate ist auf die Ausbildung und Neigung der betreffenden Richter Rücksicht zu nehmen;

2. außer den Parteien müssen auch deren technische Angestellte und die Patentanwälte in der mündlichen Verhandlung zum Wort verstattet werden.

Der Deutsche Juristentag hat sich mit der Frage in diesem Jahre zum ersten Mal beschäftigt. Auf der Tagesordnung seiner Versammlung vom 12. bis 14. September in Danzig stand die Frage: Empfehlen sich Sondergerichtshöfe in Streitigkeiten aus dem Gebiete des gewerblichen Rechtsschutzes? Die Verhandlungen waren durch die Gutachten von Cahn, Rathenau und Stahl vorbereitet.

Am eingehendsten wird der Gegenstand in dem Gutachten Rathenaus behandelt. Nach einer geschichtlichen Betrachtung nimmt es zunächst Stellung zu den beiden Hauptgründen der Anhänger von Sondergerichten:

1. Eine zufriedenstellende Urteilsfindung in Rechtsstreitigkeiten, deren Entscheidung wesentlich von der Klärung technischer Fragen abhängt, verlange technisches Wissen und Denken, eine Voraussetzung, die bei den juristisch vorgebildeten Richtern nicht ohne weiteres gegeben ist;

2. bei der zeitlichen Beschränkung des Patent- und Gebrauchsmusterschutzes sei eine schnelle Erledigung der Prozesse geboten.

Rathenau erkennt die Berechtigung des Mißtrauens gegen die Befähigung juristisch vorgebildeter Richter, in Sachen des gewerblichen Rechtsschutzes zu urteilen, nicht an. Es sei nicht Sache des Richters, technische Probleme zu lösen, er solle vielmehr gegebenenfalls mit Hilfe der ihm vom Sachverständigen beigebrachten Sachkunde die Grenzen des streitigen Rechtes feststellen. Dagegen mangle dem Techniker die Erfahrung und Kenntnis des Rechtes, die für einen Richter unbedingt erforderlich sei. Gegen die Klagen über die Verschleppung technischer Prozesse führt Rathenau die Statistik ins Feld, aus der sich ergebe, daß Rechtsstreite auf dem Gebiete des gewerblichen Rechtsschutzes schneller erledigt würden als der Reichsdurchschnitt (in erster Instanz freilich nur). Da Rathenau technische Richter von vornherein für die Streitigkeiten des Warenbezeichnungsrechtes, des Kunstschutzes, des Namens- und Firmenrechtes für nicht geeignet hält und nur die Prozesse die Patente oder Gebrauchsmuster zu Gegenstand haben, ins Auge faßt, kommt er schon an Hand der Statistiken nach der die Zahl dieser Streitigkeiten nicht mehr als  $\frac{1}{3}$  vH aller gerichtlichen Prozesse im Reich, zu dem Zweck einer Verneinung der von Verfechtern der Sondergerichte angeführten Gründe, die Gerichte für Handelsgeschäften, die Gewerbe- und Kaufmannsgerichte, die Nichtigkeitsabteilung des Patentamtes, die Gerichtsbarkeit des österreichischen und des ungarischen Patentamtes erkennt er als Vorbilder nicht an.

Die wesentlichsten Nachteile der Sondergerichte erblickt Rathenau in der Gefahr einer Zersplitterung der Rechtspflege und einer Loslösung des gewerblichen Urheberrechtes aus dem organischen Zusammenhange mit dem ganzen Recht, ferner in der aus der Einschränkung des Tätigkeitsgebietes folgenden Weltentfremdung der Richter. Die Durchführung der Sondergerichte hält er ohne grundstürzende Änderungen des geltenden Rechtes nicht für möglich.

Zur Besserung der jetzigen Verhältnisse innerhalb der bestehenden Gerichtsorganisation schlägt Rathenau vor: Verweisung der Streitigkeiten aus dem Gebiete des gewerblichen Rechtsschutzes vor besondere Kammern und Senate an bestimmten Landgerichten — ein Verfahren, das schon von einzelnen Bundesstaaten eingeschlagen worden ist <sup>1)</sup> —, besondere Ausbildung der in diesen Kammern beschäftigten Richter, Erleichterungen für die Heranziehung geeigneter Sachverständiger.

Das rechtsvergleichende Gutachten des Ritter von Stahl, Wien, prüft gleichfalls eingehend die Behauptung, daß die nicht genügende Sachkunde der juristisch vorgebildeten Richter zu Fehlurteilen führe. Es sei nicht einzusehen, warum dem nicht technisch vorgebildeten eine ausführliche und gute Darlegung von sachkundiger Seite nicht das ausreichende Verständnis der wesentlichen technischen Umstände vermitteln könne. Die Tatfrage sei in Streitigkeiten anderer Art häufig weder leichter noch weniger verwickelt. Der fachkundige Richter könnte in der geheimen Beratung neue fachliche Gesichtspunkte für die Urteilsschöpfung vorbringen, ohne daß der Partei Gelegenheit gegeben wäre, hierzu in der mündlichen Verhandlung Stellung zu nehmen. Die Stahl befürchtet außerdem, daß die Durchführung eines technischen Richterstandes der Volkswirtschaft wertvolle Kräfte im Gegenzuge entziehen würde. Er schlägt die Verweisung der Streitigkeiten zu Rathenau vor, die in allen Gebieten des

gewerblichen Rechtsschutzes den Kammern für Handelssachen zuzuweisen.

In dem Gutachten Cahns interessiert die Behauptung, daß die ganze Frage der Patentsondergerichte herausgewachsen sei aus der Standesbewegung der Techniker. Zum Beweise führt Cahn die Bestrebungen an, die sich an den Namen des Professors Franz knüpfen. »Dem Juristenmonopol gilt der Ansturm.« Es muß darauf hingewiesen werden, daß das Franzsche Programm mit dieser Frage ganz und gar nichts zu tun hat. Franz will dem wirtschaftlichen Geist in der Verwaltung zum Einzug verhelfen. Er unterscheidet, wie Cahn selbst anführt, ausdrücklich zwischen Verwalten, Rechtsprechen und Konstruieren.

In den Verhandlungen des Juristentages schloß sich an die Berichterstattung der Herren Degen, Isay und Seligsohn ein lebhafter Meinungs-austausch, in dem allerdings kaum neue Gesichtspunkte vorgebracht wurden und wenig neue Redner auftraten. Der Juristentag beschloß schließlich mit überwältigender Mehrheit:

Die Einführung von Sondergerichten für Streitigkeiten aus dem Gebiete des gewerblichen Rechtsschutzes entspricht nicht dem Interesse der Rechtspflege und ist deshalb abzulehnen.

Bei einer Weiterführung zweckmäßiger Maßnahmen der Justizverwaltungen: Verweisung der Streitigkeiten aus dem Gebiete des Patent- und Gebrauchsmusterrechtes an bestimmte Kammern und Senate und Sonderausbildung der Richter für diese Zwecke, werde sich eine befriedigende Lösung der zurzeit noch etwa bestehenden Schwierigkeiten ergeben.

Im Zusammenhang hiermit ist es interessant, daß der Verband deutscher Gewerbe- und Kaufmannsgerichte auf seiner Tagung am 15. September dieses Jahres in Köln sich für eine Zusammenziehung der bestehenden Sondergerichtsgruppen und ihre Erweiterung zu einheitlichen Arbeitsgerichten ausgesprochen hat.

Hellmich.

<sup>1)</sup> Technik und Wirtschaft 1909 S. 382.



## IV. NEUE LITERATUR

### DER WIRTSCHAFTLICHEN UND SOZIALEN GRENZGEBIETE DER TECHNIK.

#### Ingenieur-Standesfragen. Bildungswesen.

- Paszkowski, Wilh.:** Berlin in Wissenschaft und Kunst. Ein akademisches Auskunftsbuch nebst Angaben über akademische Berufe. Berlin, Weidmann, 1910. M 2,—.
- Wheeler, B. J.:** Unterricht und Demokratie in Amerika. Die Quellen der öffentlichen Meinung, das College, die Universitäten, Studentenleben, Schule und Kirche in den Vereinigten Staaten. Vorlesungen, gehalten an der Berliner Universität. Straßburg, K. J. Trübner, 1910. M 5,—.

#### Wirtschaftswissenschaft und -politik.

- Conacher, H. M.:** The state as an agent for securing distributive justice. The Economic Rev. Bd. 20 H. 4.
- Cronbach, Else, und Karl Drexel:** Zur Frage einer internationalen Regelung der Arbeitsbedingungen in der Schiffstickereiindustrie. Zwei Gutachten. Z. f. Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung. Bd. 19 H. 4 und 5.
- Die Oligarchie der Großindustriellen und ihr Nachwuchs. Correspondenzbl. der Generalkommission d. Gewerkschaften Deutschlands Nr. 45, 46 u. 47.
- Frenay, Der Zug in die Großstadt und die Vorteile und Entwicklungsmöglichkeiten der Kleinstadt.** Vortrag nebst Diskussion. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1910. M —,50.
- Herz, Friedrich:** Industrielle Organisationen und öffentliche Verwaltung in Oesterreich. D. Wirtschafts-Ztg. Nr. 21.
- Kammerer, Otto:** Die Ursachen des technischen Fortschrittes. Leipzig, Duncker & Humblot. M 1,40.
- Kampffmeyer, Hans:** Die Entwicklung eines modernen Industrieortes und die Lehren, die sich daraus für die industrielle Ansiedlungs-Politik ergeben. (Heidelberger volkwirtschaftliche Abh. 4. H.) Karlsruhe, G. Braun, 1910. M 2,40.
- Kautsky, Karl:** Der Weg zur Macht. Politische Betrachtungen über das Hineinwachsen in die Revolution. Zweite durchgesehene Auflage. Berlin, Buchhandlung Vorwärts, 1910. M 1,50.
- Köhler, Curt:** Die Industrie, die politischen Parteien und die moderne Sozialpolitik. Leipzig, C. L. Hirschfeld, 1910. M 1,—.
- Mollwo, Carl:** Die wirtschaftliche Entwicklung der Industrie im Osten und ihre Einwirkung auf das Bevölkerungsproblem. Vortrag. Leipzig, C. L. Hirschfeld, 1910. M 1,—.
- Otto, Berthold:** Der Zukunftsstaat als sozialistische Monarchie. Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht, 1910. M 8,—.
- Pflüger, Paul, und Joh. Hüppy:** Handbuch des schweizerischen Gemeinde-sozialismus. Zürich, Buchhandlung des schweizerischen Grütlvereines, 1910. M 5,—.
- Tawney, R. H.:** Municipal enterprise in Germany. The Economic Rev. Bd. 20 H. 4.
- Vom sechsten deutschen Arbeitsnachweiskongreß. Correspondenzbl. der Generalkommission d. Gewerkschaften Deutschlands Nr. 44.
- Wernicke, J.:** Die Schutzzollfrage. D. Wirtschafts-Ztg. Nr. 21.
- Wittmayer, Leo:** Eigenwirtschaft der Gemeinden und Individualrechte der Steuerzahler. Studien zum französischen Gemeinderechte. (Staats- und völkerrechtliche Abh. VIII. Bd. 1. H.) Leipzig, Duncker & Humblot, 1910. M 7,—.

#### Industrie und Bergbau.

- Adam, J. W. H.:** Weltkarte der Erzlagerstätten. Aequatorialmaßstab 1:45 000 000. Mit 3 Nebenkarten: Mittel-Europa, Mittel-Deutschland, Süd-Norwegen und Schweden. Wien, G. Freytag & Berndt, 1910. M 2,50.
- Beyschlag, F., G. Einecke und W. Köhler:** Die Eisenerzvorräte des Deutschen Reiches. Stahl und Eisen Nr. 21.
- Binz, A.:** Der gegenwärtige Stand der chemischen Großindustrie in Deutschland. D. Wirtschafts-Ztg. Nr. 21.

- Hablützel, Ernst:** Wie verwerte ich meine Erfindung im In- und Auslande schnell und gut? Winterthur 1910. Schaffhausen, C. Schoch.  
M 1,50.
- Hamers, Willy:** Der Braunkohlenbergbau in der Kölner Bucht. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung seiner Geschichte, gegenwärtigen Lage und Bedeutung. (Tübinger staatswissenschaftliche Abh. H. 9) Stuttgart, F. Enke, 1910.  
M 4,60.
- Jahrbuch der österreichischen Berg- und Hüttenwerke, Maschinen- und Metallwarenfabriken.** Jahrgang 1910. Wien, Compaßverlag, 1910.  
M 6,60.
- Jahrbuch der österreichischen Elektrizitätswerke und elektrotechnischen Industrie sowie der Straßenbahnen und elektrischen Kleinbahnen.** Jahrgang 1910. Wien, Compaßverlag, 1910.  
M 4,60.
- Möller, F. W.:** Die Versorgung der Welt mit Petroleum mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands. Berlin, Verlag für Fachliteratur, 1910.  
M 8,—.
- Pringle, J. C.:** Labour in Japan. The Economic Rev. Bd. 2 H. 4.
- Weber, Frdr.:** Die Patentverwertung auf dem Lizenzwege. Praktische Anleitung zur sachgemäßen Verwertung von Erfindungen. Berlin, E. Butzmann, 1910.  
M 3,—.

---

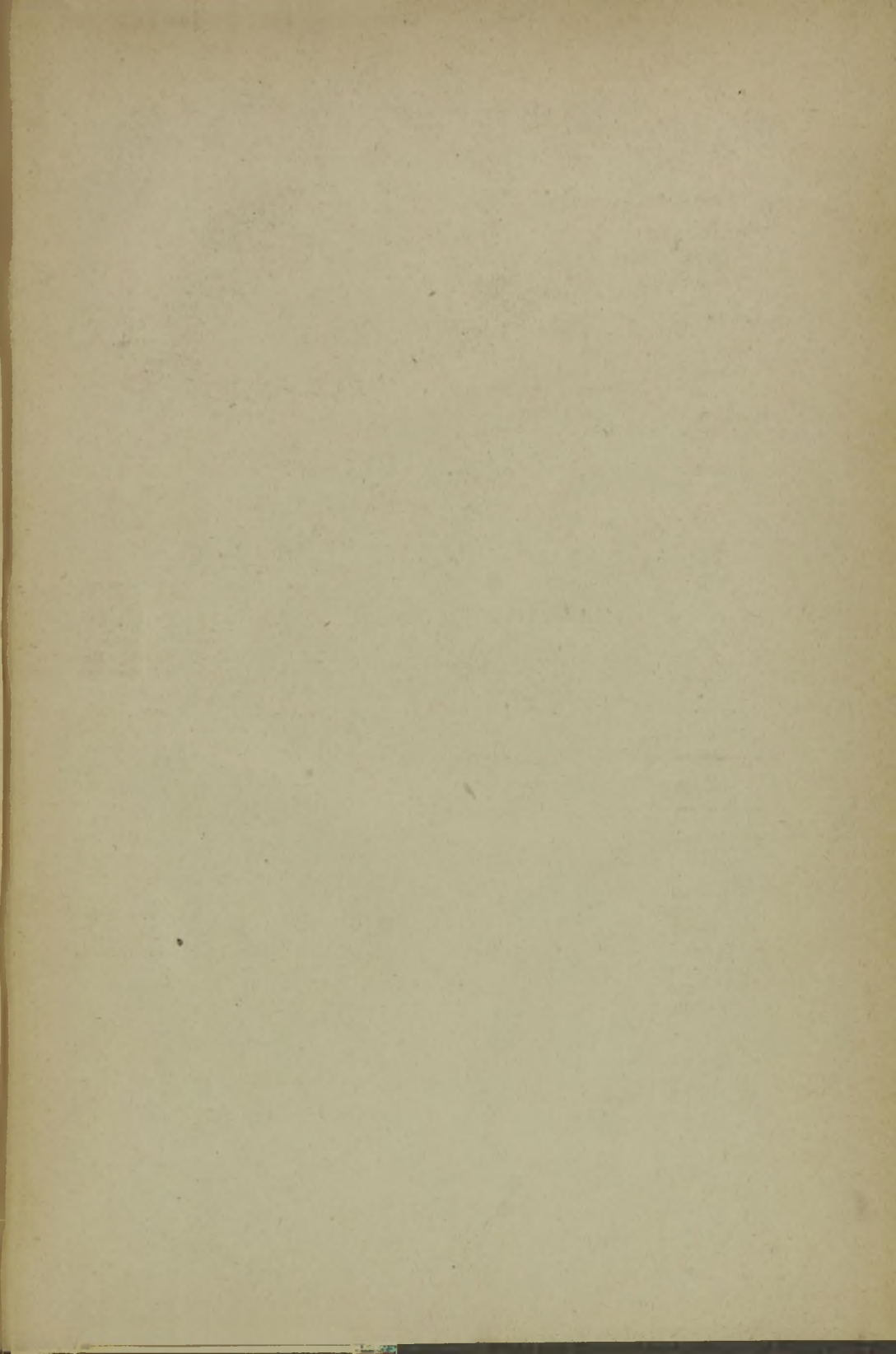
## Handel und Verkehr.

---

- Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahre 1909.** Erstattet vom Vorort des schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins. Zürich, Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein, 1910.  
M 3,—.
- Buchmann, Eduard:** Die Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwicklung Berlins. Berlin, J. Springer, 1910.  
M 2,—.
- Gutachten der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin über Gebräuche im Handelsverkehr.** Neue Sammlung. 2. Bd. Berlin, C. Heymann, 1910.  
M 5,—.
- Hellauer, Jos.:** System der Welthandelslehre. Ein Lehr- und Handbuch des internationalen Handels. I. Bd. Allgemeine Welthandelslehre 1. T. Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht, 1910.  
M 10,—.
- 
- ## Geld-, Bank- und Börsenwesen.
- 
- Bauer, Jul.:** Die Rücklagen für Abschreibungen und Erneuerungen beim Bergbau. Deren Einfluß auf die Rentabilität im Allgemeinen und die Schätzung der Bergwerke im Besonderen. (Aus »Der Kohleninteressent«) Teplitz-Schönau, A. Becker, 1910.  
M 1,25.
- Bericht über das XV. Geschäftsjahr der preußischen Central-Genossenschaftskasse.** Vom 1. IV. 1909 bis 31. III. 1910. (Etsatsjahr 1909) Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht, 1910.  
M 2,—.
- Biermer, Magnus:** Der Kursstand unserer Staatspapiere. (Sammlung nationalökonomischer Aufsätze und Vorträge II. Bd. 5. H.) Gießen, E. Roth, 1910.  
M 1,—.
- Die Geschäftsergebnisse der deutschen Aktiengesellschaften im Jahre 1908/09.** Die Aktiengesellschaften mit beschränkter Haftung und sonstige in deutschen Handelsregistern eingetragenen juristischen Personen. Bestand am 30. IX. 1909. Bearbeitet im Kaiserlichen statistischen Amte. (Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs. Ergänzungsheft zu 1910, II) Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht, 1910.  
M 1,—.
- Fuhrmann, F.:** Sicherheiten und Blankokredite im Bankverkehr. Z. f. Handelswissenschaft und Handelspraxis H. 8.
- Gerstner, Paul:** Die Technik des deutschen Abrechnungsverfahrens. Z. f. Handelswissenschaft u. Handelspraxis H. 8.
- Heyn, Otto:** Reform des Postscheckverkehrs. Berlin, L. Simion Nf., 1910.  
M 2,—.
- Marquardt, Ulr.:** Die Interessengemeinschaften, eine Ergänzung zur Entwicklungsgeschichte der Zusammenschlußbewegung von Unternehmungen. Berlin, J. Springer, 1910.  
M 2,—.







BIBLIOTEKA GŁÓWNA  
Politechniki Śląskiej

P

819/10