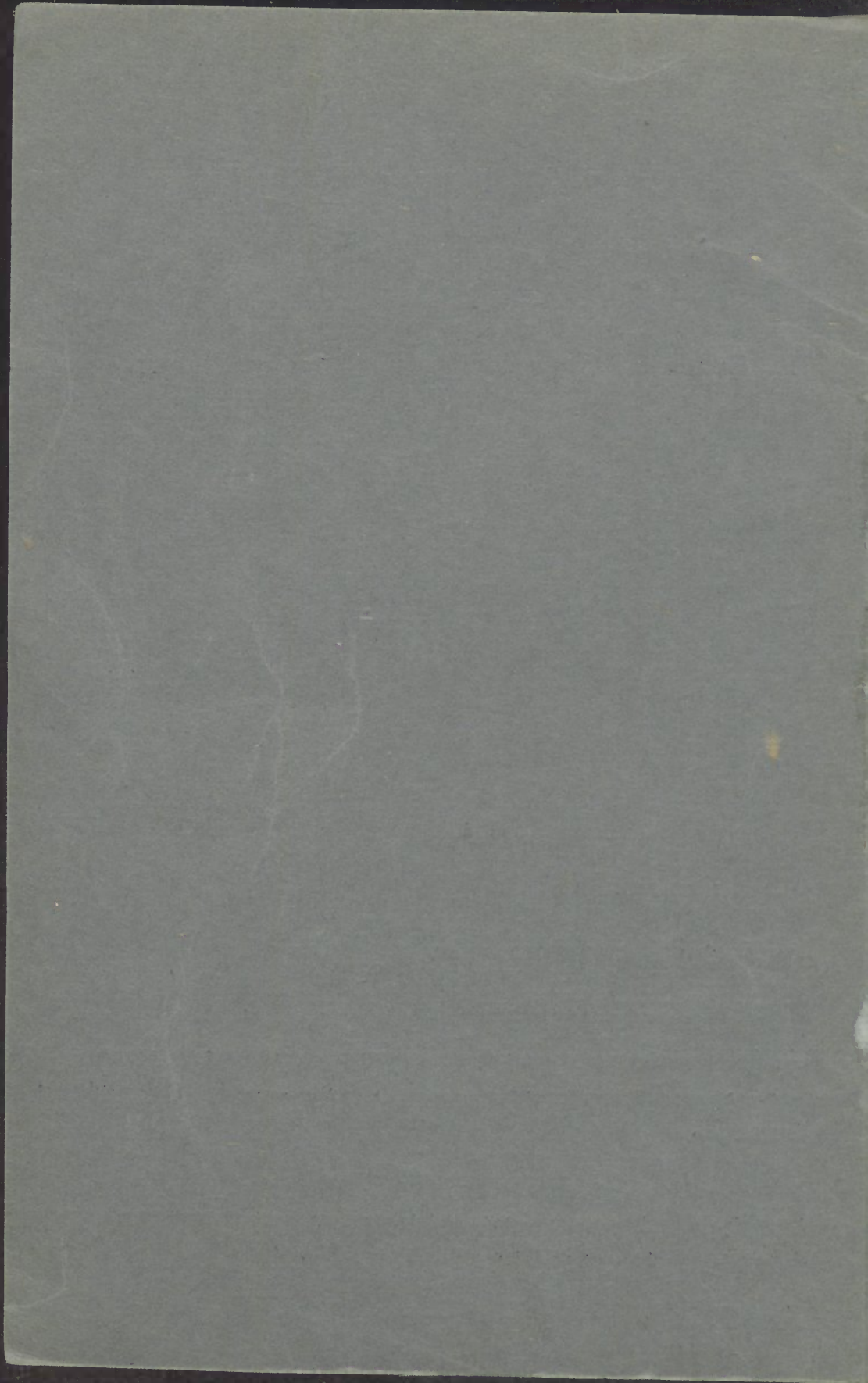


**Bibliothek
des Instituts für Weltwirtschaft
an der Universität Kiel**

Signatur

B 15911



Der
deutsche Maschinen-Export

was er ist und was er sein kann

von

Dr. R. Jannasch,

Vorsitzender des „Centralvereins für Handelsgeographie und Förderung
deutscher Interessen im Auslande“.

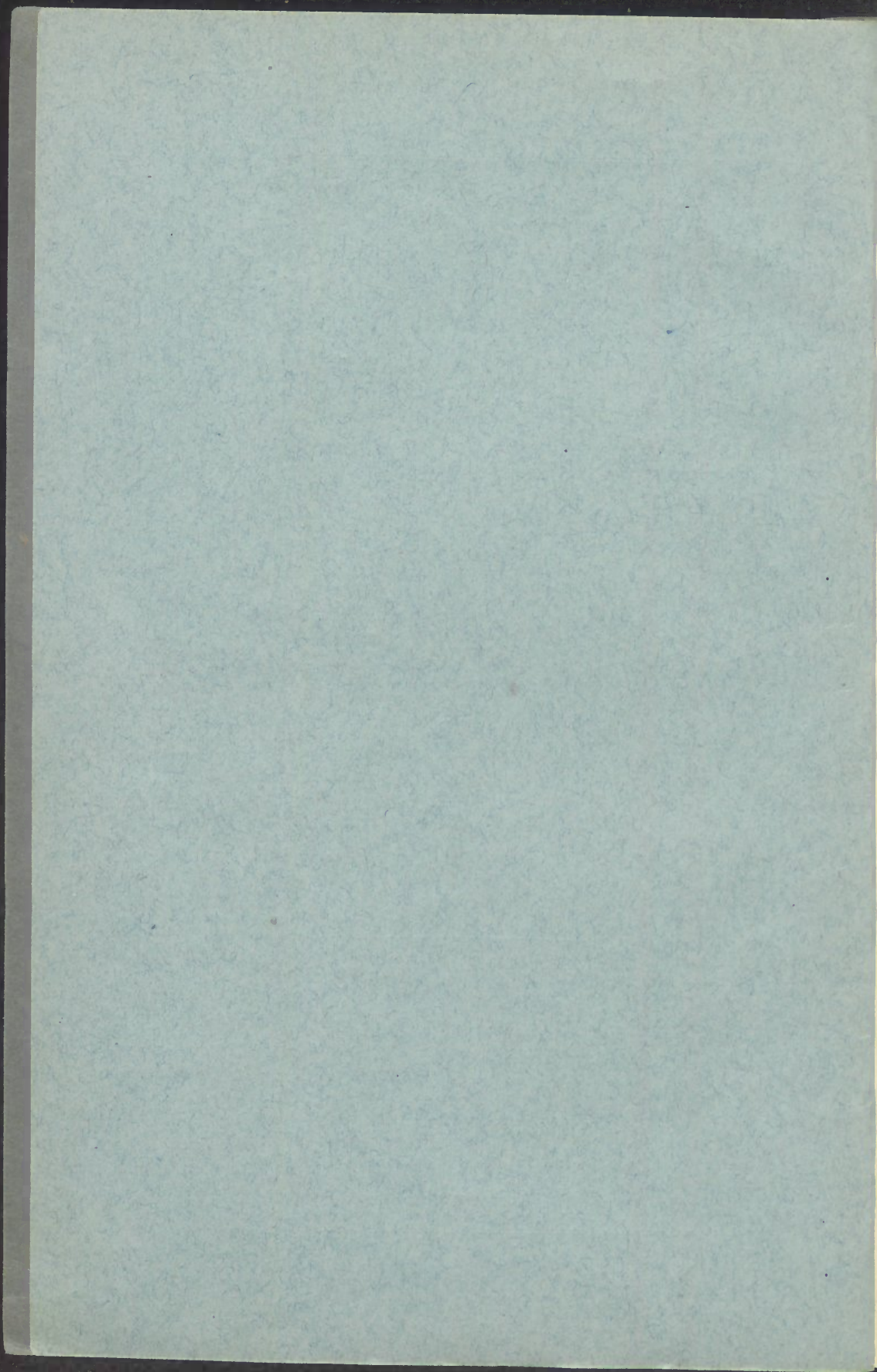
813621-10

Preis 1 Mark.

Charlottenburg.

Allgemeine Verlags-Agentur

1895.





Der deutsche Maschinen-Export,

was er ist und was er sein kann.

Es ist neuerer Zeit mehrfach Veranlassung genommen worden, den deutschen Maschinen-Export und die Mittel zu seiner Hebung zu besprechen. So hat u. A. Herr Bergrath Schmeisser über dieses Thema nach seiner Rückkehr aus Süd-Afrika sich eingehend geäußert, wohin er sich im Auftrage der preussischen Regierung begeben hatte, um daselbst die geognostischen Verhältnisse des Landes und die Ausbeutung der mineralischen Schätze desselben kennen zu lernen.

Gründe, welche diese Schrift veranlaßt haben.

Aus diesem Anlaß ist von zahlreichen Vertretern des deutschen Maschinenbaues der Wunsch geäußert worden, die Frage des Maschinenexports und seiner Hebung eingehender zu untersuchen. Da ich seit einer längeren Reihe von Jahren den Maschinenexport kennen gelernt habe und den damit zusammenhängenden Fragen praktisch näher getreten bin, so möchte ich nicht unterlassen, die von mir gemachten Erfahrungen und Beobachtungen mitzuteilen.

Ich bemerke von vornherein, daß hierbei durchaus nicht ausgeschlossen ist, daß Diejenigen, welche mit anderen Absatzgebieten in Berührung gekommen sind, andere Erfahrungen gemacht haben. Andererseits — und das dürfte wohl für die Mehrzahl der Fälle anzunehmen sein — werden viele meiner Ausführungen sich zustimmender Erklärungen zu erfreuen haben. Es sind ja die heutigen Transport-, Kredit- und Handelsverhältnisse auf dem Weltmarkte meist so gleichartiger Natur, daß schon hierdurch ein gewisser Zwang für die Entstehung gleichartiger Thatsachen und Erscheinungen auf dem Gebiet des Exporthandels gegeben ist, namentlich wenn es sich um die gleichen oder ähnlichen Waaren handelt. —

Zunächst will ich die Fragen beantworten: Worin besteht der deutsche Maschinenexport? Welche Ziffern erreicht er? Wohin ist er gerichtet?

Umfang und Richtung des Maschinenexports.

Um diese Fragen in allen ihren Einzelheiten zu beantworten, sind die beifolgenden Tabellen aufgestellt. Es zeigt sich, daß

im Jahre 1892 und 1893 (und ebenso in den meisten früheren Jahren) die deutsche Maschinenausfuhr nach Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien, Holland, Oesterr.-Ungarn, Rußland, Schweden, Schweiz, Spanien und Rumänien am stärksten gewesen ist.

Insbesondere weist der Export nach Oesterr.-Ungarn und Rußland sowie nach Frankreich sehr hervorragende Ziffern auf; namentlich sind es Maschinen und Maschinentheile aus Gußeisen, welche ihren Weg nach diesen Ländern finden und es ist anzunehmen, daß diese Maschinentheile in den betreffenden Gebieten auch montirt werden und nicht nur zur Durchfuhr gelangen, wie letzteres mit der Ausfuhr nach Belgien der Fall ist. Notorisch ist ja Antwerpen, noch mehr wie Rotterdam, der Hauptausfuhrhafen für die deutschen Rheinlande sowie Westfalen und ist zweifellos ein großer Theil der nach Belgien gerichteten Ausfuhr als Durchfuhr dieses Landes, welche sich nach Uebersee richtet, zu betrachten.

Gegenüber dieser Ausfuhr von Maschinen und Maschinentheilen, welche aus Gußeisen bestehen, treten die anderen ausgeführten Maschinen und Maschinentheile beträchtlich zurück.

Die gesammte deutsche Maschinenausfuhr werthete in den Jahren 1892 und 1893: 60 bis 70 Millionen M., und da die Gruppe der Maschinen, Instrumente und Apparate 1893 einen Ausfuhrwerth von 159 600 000 M. repräsentirt, so ersieht man daraus, daß, dem Werthe nach, die Maschinen allein nicht viel mehr als den dritten Theil des Werthes dieser Ausfuhrgruppe repräsentiren.

Diese Ziffern sind geradezu verschwindend, wenn man sie mit denen unserer Gesamtausfuhr vergleicht, welche 3 244 600 000 M. werthete. Ebenso treten jene Ziffern außerordentlich zurück gegenüber den Exportwerthen unserer anderen Industriegruppen. Hierüber wolle man die beifolgende Tabelle I einsehen.

Wenn man nun erwägt, daß der größte Theil der Werthziffern des deutschen Maschinenexports auf Gußtheile entfällt und nur ca. 14 Million. M. auf fertige Maschinen und Kessel, so muß man in der That sagen, daß es mit unserem Maschinenexport recht kläglich bestellt ist. Angesichts der hervorragenden Bedeutung der deutschen Maschinenindustrie, der außerordentlichen Leistungen unserer Konstrukteure, der eminenten Fortschritte, welche die deutschen Konstruktionswerkstätten in den letzten 20 Jahren gemacht haben, sind diese Ziffern geradezu lächerlich geringe.

In welchen Maschinen sind wir konkurrenzfähig.

Daß unsere Maschinenindustrie sich in höherem Maße als bisher am Export betheiligen muß, steht nicht in Zweifel, da die Ueberproduktion im Inlande bereits eine sehr bedrohliche Ausdehnung angenommen hat. So entsteht dann die Frage: auf welchen Gebieten der Maschinenindustrie sind wir konkurrenzfähig und in welchen Ländern müssen wir suchen, diese Konkurrenzfähigkeit zur Geltung zu bringen?

Es leuchtet im Großen und Ganzen ohne Weiteres ein, daß es nur in Ausnahmefällen gelingen wird, deutsche Maschinen nach England auszuführen. Andere Länder wie u. A. Frankreich und Rußland gestatten durch ihre Zollpolitik nur die Einführung gewisser Maschinen und Maschinentheile.

In einzelnen Zweigen des deutschen Maschinenbaues ist jede Konkurrenz von vornherein durch die englische Uebermacht auf dem Weltmarkte unmöglich gemacht. Das gilt u. A. von den Arbeitsmaschinen in der mechanischen Spinnerei und Weberei. England zählt in der Baumwollenindustrie ca. 70 Millionen mechanische Spindeln, so daß bei einer durchschnittlichen Amortisation von 5 pCt. die Erneuerung von 3 500 000 Baumwollenspindeln alljährlich nothwendig wird. Deutschland zählt dagegen nur ca. 5 Millionen Baumwollenspindeln, so daß hier jährlich nur 250 000 Spindeln erneuert werden müssen. Die englischen Fabrikanten von Baumwoll-Spinnmaschinen können daher von vornherein auf eine sehr bedeutend ausgedehntere jährliche Produktion zählen und demgemäß auch alle Vortheile des Großbetriebes ausnutzen, während die deutschen Konstrukteure gezwungen sind, unter ungleich kleinlicheren und daher theuereren Verhältnissen zu arbeiten.

Trotz des deutschen Schutzzolles können die Engländer die Spinnmaschinen nach Deutschland billiger liefern als wir sie selbst — abgesehen von ausnahmsweisen Verhältnissen — zu liefern vermögen. Ungeachtet des Zolles und der Transportkosten, welche zusammen etwa 30 pCt. ad valorem ausmachen, sind englische Spinnmaschinen nach Deutschland geliefert worden.*)

Ähnlich wie in der Baumwollenindustrie verhält es sich auch in der mechanischen Wollspinnerei und Wollweberei.

Es möge übrigens gebührend hervorgehoben werden, daß in neuerer Zeit kleinere Maschinen in Deutschland in großer Vollkommenheit hergestellt werden, welche gerade auf dem Gebiete der Textilindustrie dem Auslande erfolgreiche Konkurrenz zu bereiten vermögen. Diese Maschinen haben u. A. auch in Chicago im vorigen Jahre lebhafte und allseitige Anerkennung gefunden und sei hierorts behufs deren Kenntnissnahme auf den amtlichen Katalog der Ausstellung des deutschen Reiches (deutsche Ausgabe p. 83 ff.) verwiesen.

Dagegen unterliegt es wohl kaum einem Zweifel, daß die deutsche Maschinenindustrie für eine große Reihe anderer Industriegruppen außerordentlich leistungsfähige Maschinen zu liefern vermag. Diese Erfolge hängen zum Theil auf das engste zusammen mit der Entwicklung einzelner Industriezweige im Inlande.

Unsere Montanindustrie ist eine uralte, daher sehr erfahrungsreiche und diejenigen Fabriken, welche Maschinen, Apparate, Seile, Ketten usw. für den Betrieb der Bergwerke und für die

*) Vergl. auch meine Schrift: „Die europäische Baumwollenindustrie und deren Produktionsbedingungen.“ Berlin 1882.

Verwerthung von Erzen etc. liefern, können ihre Leistungen auf fachmännisches Begehr und Urtheil stützen und demgemäß vortreffliche Spezialmaschinen liefern.

Unsere chemische Industrie hat durch den kolossalen Aufschwung und Umfang, welchen sie genommen hat, die Konstruktion zahlreicher Maschinen und Apparate veranlaßt, welche nicht nur in Deutschland, sondern auch im Auslande Verwerthung finden.

Die Zerkleinerungsmaschinen für Gesteine, Früchte, Körner, Hölzer sowie Misch- und Knetmaschinen, erfreuen sich mit Recht eines ausgedehnten Rufes, weit über die Grenzen Deutschlands hinaus.

Das Gleiche gilt von den kleineren Kraftmaschinen, welche durch Gas und Petroleum bzw. Benzin in Thätigkeit gesetzt werden.

Die deutsche Zuckerindustrie, Brauerei und Brennerei, sowie Buchdruckerei und Buchbinderei haben ebenfalls sehr leistungsfähige Maschinenfabriken für die von ihnen fabrizirten Spezialitäten großgezogen und es ist nicht zu bezweifeln, daß gerade auf diesen Gebieten die deutsche Maschinenindustrie außerordentlich leistungsfähig ist, nicht minder wie in allen Zweigen der Fabrikation von Eisenbahnbetriebsmaterial.

Ebenso ist seit einigen Jahren Deutschland in der Herstellung von Flufs- und Seedampfern sehr leistungsfähig geworden und kann hinsichtlich der Preise auch mit England konkurriren, sofern die Tüchtigkeit der Leistungen allein Ausschlaggebend ist.

Desgleichen sind unsere Fabriken, welche sich mit der Herstellung von Wasserhebemaschinen, Pumpen usw. beschäftigen, meistens leistungsfähiger wie die Konkurrenz des Auslandes.

Wenn in dem vorliegenden Zusammenhange konstatiert wurde, auf welchen Gebieten unsere Maschinenindustrie Hervorragendes leistet und auf welchen anderen Gebieten ihre Leistungen zurücktreten, so geschah es um u. A. auch zu veranlassen, daß bei Abschluß künftiger Handelsverträge die einzelnen Zollpositionen mehr spezifiziert werden, als dies in den meisten Fällen bisher geschehen ist. Da wir in mechanischen Spinnstühlen und Webestühlen mit England doch nicht konkurriren können, so hat es keinen Sinn, für solche eine Erniedrigung der Zölle, welche auf diesen Maschinen etwa in Bulgarien oder Rußland lasten, anzustreben, während es von höchster Wichtigkeit für uns ist, die Zölle auf alle Arten von hydraulischen Hebe- und Arbeitswerken oder auf Maschinen und Apparate, welche in der chemischen Industrie, in den Bergwerken usw. Verwendung finden, erniedrigt zu sehen. Diese letzteren dürften also u. A. nicht etwa in eine Position mit den Spinn- und Webestühlen als: „Maschinen“ etc. zusammengeworfen werden. —

Besseres Studium der hauptsächlichsten Absatzgebiete.

Wenn wir unseren Maschinenexport nach dem Auslande steigern wollen, so ist es erforderlich, daß wir nicht nur den

momentanen Bedarf des betreffenden Absatzgebietes studiren, sondern wir müssen darnach trachten, den gesammten Kulturstand und die Entwicklungsbedingungen der betr. Absatzgebiete einem genaueren Studium als bisher zu unterwerfen. Dies ist in genügendem Umfange selbst nicht einmal hinsichtlich der europäischen Absatzgebiete geschehen. Unsere Großindustriellen haben ihre Vertreter wohl nach Italien, Ungarn, Rußland etc. ausgesandt, indessen ist diese Pionir- und Forscherthätigkeit doch nur auf einige Industriezweige beschränkt geblieben. In den Balkanstaaten, ja selbst in Spanien und Portugal ist bisher Seitens der deutschen Maschinenindustrie bei weitem nicht so viel geschehen, als daselbst hätte geschehen können, um festen Fuß für ihre Leistungen zu fassen. Man hat die Ausgaben gescheut, um durch tüchtige und erfahrene Fachmänner die betr. Gebiete auf ihre Entwicklungsfähigkeit hin untersuchen zu lassen und, gestützt auf die Ergebnisse dieser Untersuchung, alsdann eine methodische, vorbereitende und agitatorische Thätigkeit zu Gunsten eines gesteigerten Absatzes zu entwickeln.

Vielfach hat man sich damit begnügt, jüngere Ingenieure auszusenden oder wohl auch durch ortsangesessene Kaufleute sich Berichte senden zu lassen. Und was für zahlreiche europäische Länder gilt, das gilt auch in noch höherem Mafse von einer erforschenden und propagandistischen Thätigkeit in Kleinasien, Süd- und Ostasien, Südafrika und Süd- sowie Zentralamerika.

Wenn es anders gewesen wäre, wie hätte alsdann der Bericht des Herrn Bergrath Schmeisser über Transvaal ein so berechtigtes Aufsehen erregen können!? Nordamerika und Kanada sind dagegen in den letzten Jahren von zahlreichen erstklassigen Männern der Wissenschaft wie Praxis besucht worden, und die große Anregung welche dieselben auf den letzt gedachten Gebieten erhielten, sollte dazu auffordern, auch die anderen genannten Absatzgebiete einer eingehenderen Prüfung zu unterziehen.

Welch' ausgedehntes Gebiet für den Absatz deutscher Maschinen und maschineller Anlagen bilden allein Argentinien, Uruguay, Chile und Bolivien für die deutsche Maschinenindustrie! Die Verbindungen nach den La Plata Ländern sind ausgezeichnete, dank der „Hamburg-Südamerikanischen Dampferlinie“, dem „Kosmos“, den Dampfern von Freitas sowie Kirsten und den Bremer Dampfern. In Buenos-Aires, Rosario wie Valparaiso sind zahlreiche kapitalkräftige deutsche Firmen ansässig und sowohl in den südamerikanischen Bergwerken wie in den Kamps sind viele Millionen *M.* deutschen Kapitals investirt — alles günstige Vorbedingungen für die Förderung und Einrichtung größter maschineller Einrichtungen und Anlagen!

Erwägen wir die Chancen unseres Absatzes von Maschinen u. a. nach Argentinien!

Argentinien führte noch vor zehn Jahren die ihm nothwendigen Brodstoffe ein. Im vergangenen Jahre hat es 2 Millio-

nen tons Weizen ausgeführt und ist zu einem preisbestimmenden Faktor auf dem Weltmarkte geworden! Trotz der vielfältigen gedachten Beziehungen des deutschen Handels zu Argentinien, trotzdem etwa eine Milliarde Mark in argentinischen Staatspapieren und Cédulas von Deutschland investiert wurde, ist nicht bekannt geworden, daß Deutschland in dem Maße zu der gewaltigen Zunahme der Produktion von Cerealien beigetragen hätte wie England und Nordamerika, deren Maschinen überall in Argentinien Verwendung in der Agrikultur gefunden haben. *)

In den vierzig Saladeros, die in Argentinien existieren, und

*) Ähnliches gilt auch für die in der argentinischen Mühlenindustrie zur Verwendung gelangenden Maschinen. Zu welcher großartigen Bedeutung diese Industrie sich dort emporgeschwungen hat, möge die nachfolgende Liste der allein in Stadt und Provinz Buenos-Aires vorhandenen Mühlen erkennen lassen. Nur wenige dieser Mülhereianlagen haben ihre Einrichtungen aus Deutschland bezogen.

Mühlen in der Stadt Buenos Aires.

Pedro Etcheto hijo	Molina del Oeste
Manuel Bacigalupo hijo	" Norte
Ramon Aguilar & Co.	Caridad
Del Piano Lucas & Co.	Solis
Santiago Onetto hijo & Co.	Modelo
Enrique & Eduardo Battilana	Americana
Roura & Garcia	San José
Miguel Bancalari	Bancalari
Dasso & Usanna	Capital
Palma & Viale	del Sud
Coppola & Mambretti	Santa Rosa
Dominices Weber	Roma
Miguel S. Onetto	Tacuari
Viglione Fulchi & Co.	Nacional
Antonio Battilana	Italiano
Juan Fazzio	Destileria
Morisce Battaglia & Costa	Rivadavia
Benenito Vattuone	Santa Lucia
Josi Onetto & Co.	Garantias
Bacigalupo hers	Constitucion
Polero hers	Polero
Juan Ballesteros	Tres Esquinas
Vinda de Iparraguirre	San Gabriel
A. Camere & Co.	Belgrano
A. Ballesteros	de la Union
Tausel hers & Co.	San Martin
Luis Massa	Buen Orden

Mühlen in der Provinz Buenos Aires.

Bernardo Chiligarcu	in Moreno
Luis Podesta	" Merlo
Miguel Bancalari	Paso Morales
Domingo Descalso	Lujan
Alejandro Cordiviola	" "
P. & V. Jauregui	" "

die hauptsächlich den Zweck haben, den grossen Viehreichthum des Landes im Interesse des Exports zu verwerthen, Unternehmungen die zum Theil von Deutschen geleitet werden und auch vielfach in deutschem Besitz sind, haben bei weitem nicht so viel deutsche Maschinen Verwendung gefunden, wie sie solche hätten finden können, wenn die deutschen

Miguel Bancalari	Pilar
P. & J. Clusse	Mercedes
Abejandro Nogués	"
Sambielli & Martinez	Bragado
Antonio Berboni	San Antonio
Terrile & Labureau	Pergamino
I. M. Desestri	Taudil
Miguel Bancalari	San Fernando
Augustin Garcia	Taudil
Floriano M. Riveri	Azul
Juan Ders	"
Eduardo Simerman	Carhué
Tamer & La Cuc	Baradero
Copello & Co.	Arrecifes
Rivera hers	Chivilcoy
Rivera hers	Tolosa
Alejandro Nogués	La Plata
F. & J. Balestrini	Junin
Ballesteros & Co.	Quilmes
Julio Clairiau	La Colina
Josi Legarra	25 de Mayo
Adolfo Casali	Chacabuco
Margari & Fiori hers	"
Pedro Lalleman	"
Esquisito & Toppi	Dolores
Luisoni Tranquilo	"
Josi Raggio	"
Luis Lombardi	Las Flores
Juana de Charpin	Lincoln
Nicolas Gallo	9 de Julio
Vidart Felix	Olavarria
Colonias del Sud	"
Gutierrez & Reboiroz	"
Luciano Greboni	Patagones
Sebastian Roques	Rojas
Leon Laborde Boy	Salto
Eugenio Ravenna	"
A. Rouvier	Bercitti
Trucco Sivori & Co.	Campana
Plon y Sallenave	Chascomus
Peretti hers	Chivilcoy
Deidier & Rutner	La Plata
Cordan & Teresa	Lujan
G. Mataldi & hos.	Mercedes
Diaz Hermanos	Patagones
N. Cansandier & Co.	Primera junta
Pablo Christiansen	Taudil
E. Nollmann hers	Trenque Lanquen.

Maschinenbauer aus eigener Initiative, in größerer Anzahl und in methodischer Weise die Bedürfnisse des Landes und der einzelnen Produktionszweige studirt hätten.

Neuerer Zeit sind zahlreiche Zuckerfabriken in der Provinz Tucuman eingerichtet worden und gleichwohl hat Deutschland nur wenig Einrichtungen für diese Etablissements geliefert, wie wohl gerade auf diesem Gebiete die deutsche Maschinenindustrie in der Lage ist, die gesammte ausländische Konkurrenz zu schlagen!

Es sei diesbezüglich auf einen offiziellen Bericht verwiesen, welchen vor nicht langer Zeit das deutsche Auswärtige Amt veröffentlicht hat. *)

Dampfplüge und Lokomobilen in Argentinien waren bisher vorzugsweise nordamerikanischer und englischer Provenienz. Dafs Deutschland aber in Südamerika in Lokomobilen erfolgreich zu konkurriren vermag, beweisen Hunderte dieser Maschinen, welche die Firma Wolff in Magdeburg-Buckau erst noch in den letzten Jahren nach der brasilianischen Provinz São Paulo gesandt hat und welche in den dortigen Plantagen thätig sind.

Ein ebenes und in seiner zukünftigen Entwicklung vorzugsweise auf Ackerbau angewiesenes Land wie Argentinien mufs nothwendig darauf bedacht sein, sein Hinterland durch

*) Das „Deutsche Handelsarchiv“ hat darüber folgende Mittheilung s. Z. veröffentlicht: Die Zuckerindustrie Argentiniens hat in den letzten Jahren einen außerordentlichen Aufschwung genommen. Die Anpflanzungen von Zuckerrohr haben sich bedeutend vermehrt, und die Fabriken ihren Betrieb entsprechend vergrößert. Die Gründe dieser Entwicklung liegen in erster Linie in der hohen Goldprämie, welcher die Zuckerpreise folgten und die das Geschäft sehr lohnend machten. Der Einfuhrzoll auf Zucker wird in Gold erhoben, während der Preis des Zuckerrohrs sowie die sonstigen Unkosten mit Ausnahme der Zinsen und Amortisationen für die in Europa gekauften Maschinen in Papier gezahlt werden. Ferner hat die Errichtung der großen Raffinerie in Rosario, welche im letzten Jahre schon 26 Millionen kg Zucker raffinirt hat, der Industrie einen großen Aufschwung gegeben. Die Einfuhr von Raffinade, welche bisher zum größten Theile aus Frankreich, sodann aber auch aus Italien und Deutschland erfolgte, sowie namentlich die Einfuhr von unraffinirtem Zucker dürfte in den nächsten Jahren eine bedeutende Abnahme erfahren und schließlich gänzlich aufhören, da bei den Fortschritten der Zuckerindustrie der gesammte Verbrauch des Landes durch inländischen rohen und raffinirten Zucker gedeckt werden wird.

Nach den Angaben des statistischen Bureaus in Buenos-Aires wurden in den Jahren 1891 und 1892 eingeführt 11 198 912 und 18 324 045 kg raffinirter, sowie 1 686 721 und 1 447 581 kg anderer Zucker.

Im Jahre 1890 betrug die Einfuhr 26 427 779 kg raffinirter und 3 113 249 kg anderer Zucker.

An der Zuckereinfuhr der Jahre 1891 und 1892 waren folgende Länder betheilligt:

Bahnen zu erschließen, um dasselbe mit der See und den großen Flusssystemen in Verbindung zu bringen. Die beschleunigte Entwicklung des Landes hängt von seiner Erschließung durch Bahnen ab, und vielleicht schon im nächsten Jahre wird die Verbindung mit dem Stillen Meere durch eine argentinische Pacificbahn hergestellt sein. Aber damit nicht genug: Argen-

	1891	1892	1891	1892
	Menge:		Werth:	
	kg		(Pesos Moneda nacional 1 P. m. n. = 4,05 M. Gold.)	
Einfuhr aus		1. Raffinirter Zucker.		
Deutschland	819 114	2 185 450	155 632	415 235
Belgien	1 301 361	1 150 949	247 249	218 679
Brasilien	21 600	89 788	4 104	17 070
Chile	874	780	166	148
Spanien	—	7 435	—	1 413
Frankreich	6 962 065	10 599 161	1 322 793	2 013 841
Italien	155 741	1 821 416	29 593	346 070
den Niederlanden	211 339	282 542	40 154	53 683
Großbritannien	8 178	58 835	1 554	11 084
Uruguay	1 574 999	1 003 997	299 248	190 759
anderen Ländern	143 641	1 124 192	27 292	213 590
zusammen	11 198 912	18 324 045	2 127 785	3 481 572
		2. Anderer Zucker.		
Deutschland	42 320	414 769	5 500	53 920
Bolivia	—	10	—	1
Brasilien	586 599	186 209	76 253	24 207
Chile	—	140	—	18
Frankreich	19 328	47 225	2 513	6 160
Italien	36 250	175 581	4 712	22 818
Großbritannien	453 537	240 698	58 960	31 290
Uruguay	461 399	336 609	59 981	43 760
anderen Ländern	37 288	46 390	4 854	6 031
zusammen	1 636 721	1 447 581	212 773	188 205

Im Jahre 1892 waren etwa 36 000 Hektare mit Zuckerrohr bepflanzt, von denen 30 000 Hektare auf die Provinz Tucuman entfielen, in welcher Provinz, von den 49 Zuckerfabriken Argentiniens, allein 34 sich befinden.

Die Durchschnittsernte beträgt 40 Tonnen Rohr per Hektar. Die Ernte dauert von Juni bis Oktober, jedoch ist in dem letzteren Monat die Verarbeitung eine wenig lohnende, da fast regelmäßig im Juni und Juli das Rohr durch Frost leidet, hierdurch nicht völlig reif wird und später bei Beginn der Wärme rasch der Zersetzung unterliegt. Die Pflanzungen sind 6 bis 8 Jahre nutzbar, sodann sterben die Pflanzen ab und müssen erneut werden. Eine Düngung der Pflanzungen ist nicht erforderlich. Es bestehen Zuckerrohrplantagen seit mehr als 30 Jahren ohne merkliche Abnahme der Fruchtbarkeit des Bodens. Die Bewässerung der Pflanzungen wird durch die von den Vorgebirgen der Kordilleren herabkommenden kleinen Flüsse und Bäche sehr erleichtert.

Die Besitzer der Zuckerrohrplantagen haben in den letzten Jahren viel verdient, da die Preise für Zuckerrohr eine unverhältnismäßige Höhe — bis zu 24 Pesos (Moneda nacional) pro Tonne — erreichten.

tinien wird über kurz oder lang darauf bedacht sein müssen, durch eine nach Südwesten gerichtete Diagonalbahn seine ungeheure Flächen Landes der europäischen Einwanderung zu erschließen.

Wichtigkeit
der lokalen
Unter-
nehmungen.

Diese großen Bahnen bedürfen der Zufuhr durch billige, ausgedehnte Kleinbahnen, welche Getreide, Fleisch, Wolle usw. zu niedrigen Tarifen bis nach den Einschiffungsplätzen schaffen. Und eine ähnliche Rolle wie die Kleinbahnen werden in der Zukunft des Landes ganze Flotten von kleinen, flachgehenden Flufs- und Schleppdampfern übernehmen, welche die werthvollen Hölzer, Mais, Getreide, Früchte, Tabake, Häute, Haare, Wolle usw. aus den Missiones, dem Gran Chaco, Tucuman, Entre Rios usw. nach den Seehäfen schleppen.

Eine auf dem Gebiete der Kleinbahnen hervorragende Firma, Arthur Koppel in Berlin, hat die Bedeutung dieser Art Bahnen für Argentinien richtig erkannt und ihre Bemühungen: die deutsche Industrie daselbst an der Ausführung dieser Kleinbahnen zu betheiligen, sind von erfreulichstem Erfolge begleitet gewesen.

Es möge hier darauf hingewiesen werden, dafs nothwendigerweise mit der Erschließung des südamerikanischen und afrikanischen Kontinents diese Kleinbahnen wie auch die kleinen Dampfer, von immer größerer Bedeutung werden und werden müssen; nicht nur, dafs durch diese Verkehrsmittel der Küstenverkehr stärker ausgenutzt werden wird als bisher — da ja doch alle Verkehrsstraßen schließlich an der Küste ausmünden müssen — auch die binnenländischen Flufs- und Seesysteme werden durch ihre Erschließung Veranlassung zur Entstehung kleiner Stapelplätze für binnenländische und europäische Produkte geben.

Aus diesem Grunde muß die europäische Eisen- und Ma-

Neuerdings werden fast alle größeren Rohrkontrakte abgeschlossen, unter Fixirung des Preises mit $2\frac{1}{2}$ bis $2\frac{3}{4}$ pCt. Zucker ersten Produkts (gemahlener, unraffinirter weißer Konsumzucker).

Die Produktion im Jahre 1892 betrug etwa 75 000 Tonnen Zucker gegen 33 000 Tonnen im Jahre 1889. Die Fabrikation wird erschwert durch den relativ geringen Zuckergehalt des Rohrs, der durchschnittlich 12 pCt. Zucker mit 82 pCt. Reinheit beträgt. Eine Ausbeute von durchschnittlich $6\frac{1}{2}$ pCt Zucker wird als eine gute angesehen.

Mit deutschem Kapital ist nur eine Fabrik in Gran Chaco errichtet worden, während Franzosen, Briten und Spanier mehrere bedeutende Fabriken besitzen. Deutsche Beamte sind in zahlreichen Fabriken angestellt. Deutsche Maschinen und Apparate, welche erst neuerdings in erheblicher Zahl für die größten Fabriken eingeführt werden, finden in den britischen und französischen Fabrikaten eine sehr starke Konkurrenz. Letztere wird noch bedeutend erschwert durch die namentlich bei dem Kauf von französischen Fabrikaten gewährte Kreditleichterung. Bei dem Kapitalmangel und dem hohen Zinsfuß giebt dies in fast allen Fällen den Ausschlag beim Ankauf der Maschinen.

schinenindustrie darauf bedacht sein, sich nicht nur an der Ausführung der großen Kontinentalbahnen oder transmarinen großen Dampferlinien eine lebhaftete Betheiligung zu sichern, sondern sie muß mit kräftiger Initiative darnach streben, Verkehrsunternehmungen schaffen zu helfen, welche die Hebung des lokalen Verkehrs zum Zweck haben. Unter diesem Gesichtspunkte müßte die deutsche Industrie und das deutsche Kapital u. A. auch versuchen, einen Einfluß auf die Richtung und Verwerthung der Auswanderung zu erlangen.

Die Anlage der großen kontinentalen wie der kleinen Lokalbahnen, die Einrichtung von großen und kleinen Flusdampferlinien setzt die Anlage von Quais, maschinellen Lös- und Ladevorrichtungen voraus, ebenso von Bauten aus Wellblech, Lieferung von Signalapparaten, großen Wiegemaschinen usw. Sind diese Anlagen eingerichtet, so wird sich auch die Anlage von Reparaturwerkstätten als erforderlich herausstellen.

Diese und ähnliche Erwägungen sind keineswegs neu. Aber wiewohl den meisten Maschinenfabrikanten Land und Leute von Argentinien keineswegs unbekannt sind, so sind doch nur sehr ausnahmsweise Erwägungen gedachter Art von ihnen angestellt worden, um praktische Unternehmungen daran zu knüpfen. Es ist ganz zweifellos, daß speziell Argentinien ein ganz hervorragend günstiges Absatzgebiet für die deutsche Maschinenindustrie auf lange Zeit hinaus abgeben wird, namentlich wenn es gelingt, den starken Strom der deutschen Auswanderer von Nordamerika nach Südamerika abzulenken, d. h. nach Ländern, in welchen eine gleich bedeutende, konkurrenzfähige Maschinenbautechnik, wegen Mangels an Kohlen und Eisen, nicht wie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika entstehen wird und kann.

Legen wir die bisherige Bevölkerungszunahme der ferneren Entwicklung der Bevölkerungsziffer zu Grunde, so würde Argentinien, dessen Bevölkerung in den letzten 12 Jahren sich verdoppelte, im Jahre 1918 ca. 17 Millionen Einwohner zählen. Eine gleich starke prozentuale Bevölkerungszunahme läßt sich auch für Südbrasilien d. h. die Provinzen Parana, Rio Grande do Sul und Santa Catharina erwarten.

Daß ähnliche Aussichten hinsichtlich der Zunahme der Bevölkerung und Hebung des Kulturstandes in Südafrika vorhanden sind, ist durch die Berichte des Herrn Bergrath Schmeisser in weiteren Kreisen kürzlich bekannt geworden. Der außerordentlich geringe Export, welchen die deutsche Maschinenindustrie nach diesen Ländern aufzuweisen hat — nähere Angaben sind aus den beifolgenden Tabellen ersichtlich — lassen erkennen, wie wenig sie bisher daran gedacht hat, sich durch umfassende methodische Maßregeln an der Gewinnung dieser für die ganze künftige Weltkultur bedeutsamen Absatzgebiete zu betheiligen. Und in diesen Gebieten hat doch die deutsche Maschinenindustrie nicht mit mehr Zolsschwierigkeiten zu kämpfen als die französische, belgische, englische

Berücksichtigung der Entwicklungsfähigkeit der überseeischen Kulturgebiete.

oder nordamerikanische Industrie! Die ihr gestellten Konkurrenzbedingungen sind mithin die gleichen!

Die Organisation des englischen Exporthandels durch die grossen Banken.

Wie anders hat England es sich angelegen sein lassen, diese für seine Maschinenindustrie wichtigen Absatzgebiete zu okkupieren! Allerdings muß gleich von Anfang an betont werden, daß der englische Unternehmer resp. der englische Handel durch die grossen Mittel über die er verfügt, die Exportbestrebungen der englischen Maschinenindustrie in energischster Weise gefördert hat. Die englischen Banken, welche mit den überseeischen Staaten Kreditgeschäfte gemacht und u. A. Eisenbahnanleihen abgeschlossen hatten, haben es als eine patriotische Pflicht betrachtet, dafür zu sorgen, daß diese Anleihen auch der englischen Industrie zu Gute kamen. Die betreffenden Banken sicherten den englischen Walzwerken, Maschinenfabriken usw., bei welchen sie zumeist selbst in der einen oder anderen Weise betheiligt waren, die Lieferungen für die zu erbauenden Bahnen, Dampferlinien usw.

Mit anderen Worten: Das englische Kapital bezahlte die Lieferungen der englischen Industrie mit seinem eigenen Gelde, liefs sich durch die überseeischen Staaten dessen Verzinsung sichern, steckte den Zinsgenuss sowie auch den Verdienst für die Eisenbahnlieferungen etc. ein. Thatsächlich zahlte England aus der rechten in die linke Tasche, und erzielte einen kolossalen Gewinn an Provision, Zinsen, Geschäftsgewinn etc. sowie auch an Bodenrente, da es in der Nähe der neugeschaffenen Verkehrsinstitute sich auch an bedeutenden Landspekulationen betheiligt hatte.

In ähnlicher Weise haben nur wenige grosse deutsche Bankinstitute, u. A. die Diskonto-Gesellschaft, in einer für Deutschlands Industrie vortheilhaften Weise operirt, als sie die russischen Anleihen abschlofs und deutschen Werken die Lieferungen der Schienen etc. sicherte. Auch die Deutsche Bank hat, soweit etwas darüber bekannt geworden ist, in gleicher Weise beim Bau der kleinasiatischen Bahnen die deutschen Werke bevorzugt. Ebenso ist beim Bau der Eisenbahn von Delagoabay nach Transvaal deutsches Material zur Verwendung gelangt.

Das Streben unserer gesammten auf den Export gerichteten Industrie, namentlich aber der Maschinen-, Eisen- und Stahlindustrie, muß darauf hinausgehen, durch geschickte Organisation und Handhabung des nach Uebersee zu gewährenden Kredits, unter dem Vorantritt grosser Bankinstitute, sich einen umfangreichen Wettbewerb zu ermöglichen. Solange einzelne Werke und selbst Gruppen einzelner Werke ohne die Hülfe der grossen Kreditinstitute operiren, ist an eine Organisation des deutschen Exports in grossem Style, wie sie in England existirt, nicht zu denken.

Selbständige Thätigkeit der Maschinenfabrikanten.

Damit soll nicht gesagt sein, daß die Industrie selbst auf alle Initiative verzichten solle! Im Gegentheil! Sie hat sich unausgesetzt einer energischen Pionirthätigkeit zu befleißigen! Die Engländer haben nicht nur grosartige Maschinenniederlagen

auf kollektiver Basis in Uebersee angelegt, sondern sie haben in diesen Niederlagen zahlreiche Ingenieure und Spezialisten angestellt. Mit diesen Depôts sind Reparaturwerkstätten in Verbindung gebracht, welche über zahlreiche Ersatzstücke und Halbfabrikate verfügen. Die von den Engländern unterhaltenen Ingenieure liefern den Unternehmern im Inland Entwürfe, Kostenanschläge, Zeichnungen etc. Die angelegten Reparaturwerkstätten sind mit Gießereien verbunden und die englischen Handelsdampfer, welche in sehr großer Zahl die überseeischen Plätze anlaufen, unterstützen diese Unternehmungen durch die denselben übertragenen Reparaturen. Existiren doch solche englische Reparaturwerkstätten selbst in Triest, Lissabon und Gibraltar!

Die durch diese Unternehmungen und deren zahlreiches Personal veranlaßten Opfer sind große gewesen, aber England hat Milliarden verdient; es mußte enorme Summen verdienen in einer Zeit, in welcher in Argentinien, wie in den meisten überseeischen Ländern, der Mangel der eigenen technischen Erfahrung die Unternehmer zwang, Rath und Hülfe zu hohen Preisen bei den technisch erfahrenen Fremdlingen zu suchen!

Es ist klar und bedarf kaum der weiteren Hervorhebung, daß in Chile oder etwa in Südafrika die Art der von den Maschinenfabrikanten zu Gunsten ihres Exports einzuleitenden Mafsregeln andere sein müssen, als etwa in Argentinien, je nachdem die Verhältnisse der betr. Länder den Unternehmersinn mehr auf Ackerbau oder auf die Montanindustrie hinlenken.

Es entsteht die Frage, ob es rathsam erscheint, die Einrichtung derartiger großer Niederlagen auch noch jetzt der deutschen Industrie zu empfehlen. Es darf als zweifellos gelten, daß die überseeischen Importeure diese Niederlagen als einen Eingriff in ihre Interessensphäre betrachten werden. So lange diese Niederlagen nur Muster zeigen, um für die von ihnen vertretenen Industriezweige Propaganda zu machen, so lange werden den Importeuren diese Niederlagen erwünscht sein, umsomehr als sie selbst Gelegenheit dadurch erhalten, sich durch die fremden Ingenieure und Leiter informieren zu lassen. Man vergesse bei Beantwortung der obigen Frage nicht, daß in den überseeischen Ländern die Initiative zur Erbauung von Bahnen, Einrichtung größerer Industrieanlagen wie Brennereien, Zuckerfabriken usw. von dem Grofskapital, selten aber von den Grundbesitzern ausgeht! Sobald daher die Eigenthümer jener Niederlagen das Geschäft mit dem Käufer, Farmer usw. direkt betreiben wollen, werden das Grofskapital und die mit ihm verbündeten großen Importhäuser diese Handelsbeziehungen zu hintertreiben bzw. zu schädigen suchen.

Auch die mit derartigen Niederlagen verbundenen außerordentlich hohen Spesen sind ein Grund mehr, um ihrer Errichtung mit Vorsicht nahe zu treten. Abgesehen von den hohen Miethen, Löhnen, Steuern usw. müssen die Waaren verzollt werden, und es können leicht ganz enorme Kapitalbeträge

Errichtung von
Musterlagern,
Niederlagen,
Konstruktions-
bureaux.

dadurch festgelegt werden. Dies erregt unsomewhat Bedenken, als dadurch die Leiter einer solchen Niederlage eine ausgedehnte Selbständigkeit und Dispositionsfreiheit erhalten, welche die Risiken der im fernen Europa angesessenen Mandantschaft außerordentlich steigert.

Man sollte sich daher darauf beschränken, in diesen Niederlagen lediglich typische Muster auszustellen sowie Kostenanschläge und Zeichnungen der zumeist begehrten maschinellen Einrichtungen den Käufern vorlegen zu lassen, so daß daher an die Stelle der in früheren Zeiten und auch heute noch an manchen überseeischen Plätzen wohlberechtigten Niederlagen Konstruktions-Bureaux mit Musterausstellungen treten würden.

Die in diesen Bureaux beschäftigten Ingenieure müßten in der Lage sein, die für die Brennereien, Zuckersiedereien, Brauereien, Eisenbahnstationen, Reparaturwerkstätten usw. vorhandenen Pläne und Zeichnungen durch eigene Angaben und Darlegungen, unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse, zu ergänzen und zu vervollständigen. Handelt es sich um große Unternehmungen, so würden Rückfragen in Europa erforderlich sein und eventuell erfahrene Fachmänner von hier aus nach Uebersee gesandt werden, um dort die eingehendsten Vorstudien behufs definitiver Feststellung größerer Pläne zu machen sowie auch die eingehendste Prüfung der abzuschließenden Verträge vorzunehmen. Welche Anlagen nun auch immer gewünscht werden: das kritische Auge und die technische Erfahrung des Ingenieurs ist gleichwohl unentbehrlich, denn nur auf Grund seiner Untersuchungen wird es möglich sein die Vorbedingungen festzustellen, deren Kenntniß für die definitive technische Ausführung eines Planes unbedingt erforderlich ist. Jeder, der auch nur einigermaßen in dieser Hinsicht Erfahrungen zu machen Gelegenheit gehabt hat, weiß, daß die Angaben von Kaufleuten und Nichtfachmännern als Grundlage auch selbst für nur kleinere technische Anlagen niemals, oder doch nur sehr ausnahmsweise, zu gebrauchen sind.

Es ist eine Thatsache, daß die Franzosen und Engländer in Uebersee zahlreiche Ingenieure und technische Fachmänner unterhalten und es ist wohl einleuchtend, daß diese Fremden kein Interesse haben, die Ausführung ihrer Entwürfe der deutschen Industrie zuzuwenden. In den überseeischen Gebieten, welche einer kräftigen Entwicklung fähig sind, ist daher die ständige Unterhaltung und Thätigkeit deutscher Ingenieure unumgänglich nothwendig, und aus diesem Grunde sollten Fabrikanten zusammentreten, welche in ihrer Produktion sich gegenseitig ergänzen, und in den hauptsächlichsten überseeischen Handelsemporien Kollektiv-Musterlager errichten und daselbst Konstruktions- und Zeichenbureaux unterhalten.

Die „Handels-
waare“.

In diesen Musterlagern müßten auch kleine Maschinen, sogenannte „Handelswaare“, ausgestellt werden. Hierzu gehören

u. A.: Drehbänke, Lokomobilen, Pressen, Fraismaschinen, Maschinen für Buchbindereien, Blechbearbeitungsmaschinen, Hebewerke, Winden usw. Es handelt sich in diesen Fällen um die Ausstellung typischer Muster, welche durch Zeichnungen, Kataloge usw. zu ergänzen sind. Ob dieses Lager von „Handelswaare“ die ausschließliche Aufgabe hat, nur dem Großhandel, also den Importeuren, zu dienen, oder ob diese „Handelswaare“ direkt an die Konsumenten verkauft werden soll, ist eine Frage, deren Beantwortung sich lediglich nach den Verhältnissen des Landes richtet.

Im Allgemeinen dürfte der Grundsatz festzuhalten sein, nicht direkt an die Konsumenten zu verkaufen, sondern die betr. Muster den Importeuren zu zeigen und Bestellungen auf feste Rechnung entgegenzunehmen. Würde man anders verfahren, so läge die Gefahr vor, allmählich zur Errichtung großer Lager zu gelangen, deren Betriebsmittel schließlich sehr hohe sein würden. Nur wenn sich die großen Importgeschäfte — gleichviel aus welchen Gründen — dem Angebot deutscher Maschinen gegenüber feindlich oder gleichgültig verhalten sollten, würde von den an dem Unternehmen theilhabenden Fabrikanten durch ein größeres Konsignationslager der Eingang der deutschen Handelswaare zu erzwingen sein.

Ich erlaube mir zu bemerken, daß ich im Allgemeinen den Grundsatz vertrete, daß im überseeischen Maschinengeschäft der Fabrikant darauf verzichten soll, den Handel selbst zu betreiben. Der Schwerpunkt seiner Thätigkeit liegt in der Verbesserung und Vervollkommnung der Produktionsmittel und -Stoffe. Auf die Realisirung dieser Aufgabe soll er seine geistige Fähigkeit und sein Kapital konzentriren, nicht aber durch rein kaufmännische Operationen seine Kräfte zersplittern.

Der Fabrikant
soll in Ueber-
see nicht selbst
Handel treiben

Die Handelsverhältnisse liegen in Uebersee sehr schwierig. Der schnelle Wechsel der politischen Verhältnisse schafft große Schwankungen in den Konjunkturen, deren Gefahr oder Nichtgefahr nur Die richtig beurtheilen können, welche lange im Lande gelebt haben und Die zugleich über die genaue Kenntnis der Mittel verfügen, durch deren Anwendung eine ernstere Schädigung des Geschäftes verhindert wird, verhindert namentlich auch durch zahlreiche persönliche Beziehungen zu den Parteien und den sowohl diese wie das Land leitenden Personen.

Wer jemals mit den Zollgesetzen in Uebersee zu thun gehabt hat und ihre dehnbaren Bestimmungen, das reichhaltige Arsenal von Praktiken und Kniffen kennt, durch welche die Zollbeamten ihr Einkommen, die Denunziantengebühren usw., zu steigern verstehen, wer da weiß, welchen Strafen auch die peinlichste Ehrlichkeit ausgesetzt ist, namentlich wenn ihr Träger ein Fremder und Neuling ist, Der wird sicher beistimmen, daß aus allen diesen Gründen es vortheilhafter erscheint, wenn die gedachten Niederlagen darauf verzichten, den Kleinhandel selbst zu betreiben, sondern bemüht bleiben, mit von altersher gut eingeführten größeren und einflußreichen Importhäusern

zu arbeiten oder eventuell auch ein solches Haus mit der Bearbeitung und Vertretung der kaufmännischen Interessen gedachter Niederlagen zu betrauen. Letzteres dürfte in vielen Fällen die einfachste und praktischste Lösung der „Exportfrage“ sein, sofern durch die auf solche Weise veranlasste Exklusivität der Vertretung die anderen Importeure nicht zu Konkurrenzmaßregeln gedrängt werden.

Mithin würden deutsche Konsortien von Maschinenfabrikanten etwa in Buenos Aires, Valparaiso, Mexiko und Johannesburg (Südafrika), in Melbourne (Australien), in Bombay, Shanghai, Moskau, Barcelona, Neapel, Konstantinopel, usw. Konstruktionsbureaux und Musterlager für ihre Kosten etabliren, deren Beamte unter ihrer Leitung stehen, während die kaufmännische Verwerthung des Unternehmens — sofern die lokalen Verhältnisse dies als empfehlenswerth erscheinen lassen — einem bedeutenden Importhause oder einen Generalagenten übertragen wird. Ob alsdann dasselbe Konsortium oder andere Vereinigungen deutscher Fabrikanten sowie auch einzelne Privatunternehmer an dem betreffenden Platze Reparaturwerkstätten errichten, ist eine Frage, deren Beantwortung lediglich von den lokalen Verhältnissen und Bedürfnissen abhängig gemacht werden muß.

Nicht unterlassen sei noch der Hinweis darauf, daß wenn eine größere Anzahl von Maschinen Aussicht hat, auf dem betreffenden Markte verkauft zu werden, die Niederlagen auch mit den nöthigen Reparatur- und Ersatzstücken ausgestattet werden sollten.

Was die Abmachungen mit dem betr. Importhause anbetrifft, so müßte sich dasselbe verpflichten, ausschließlich die Interessen der Niederlage des betreffenden Fabrikantenkonsortiums zu vertreten und andere konkurrierende Vertretungen von der Hand zu weisen. Es würde ferner noch in Erwägung zu ziehen sein, ob das Importhaus die Geschäfte für sich oder in Vertretung des Konsortiums abschließt. Letzteres würde eventuell vorzuziehen sein, um das Risiko, welches auch das bedeutendste und best fundirte Importhaus laufen kann, zu umgehen und Forderungen Seitens des Konsortiums selbständig geltend machen zu können. Event. könnte auch eine große Bank das Delcredere für das Importhaus oder den Generalagenten gegen Entschädigung übernehmen.

Es ist wohl möglich und sogar wahrscheinlich, daß in manchen der Ausstellungsorte Importfirmen nicht existiren, welche die Geschäfte für das Konsortium in gedachter Weise übernehmen könnten. Alsdann wäre das letztere gezwungen, den kaufmännischen Betrieb des Unternehmens selbst in die Hand zu nehmen. Diesfalls entstände die Frage, wie alsdann das Risiko auf das geringste Maß einzuschränken sei.

Nehmen wir an, daß eine ständige Musterausstellung resp. Niederlage deutscher Maschinen von einem deutschen Fabrikantenkonsortium in Neapel eingerichtet würde. Als in Neapel vor ca. 10

Jahren die Cholera ausbrach und die Seuche Veranlassung gab, einen größeren Theil der Stadt umzubauen, neue Wasserleitungen anzulegen usw., da wäre der Moment gekommen gewesen, eine Niederlage deutscher Maschinen in Neapel anzulegen, welche für die deutsche Industrie den größten Erfolg gehabt haben würde. Indessen sind Neapel und seine Umgebung sehr stark bevölkert, und einige Millionen Menschen werden jetzt sowie auch zukünftig fortgesetzt einen größeren Bedarf an Maschinen, namentlich an „Handelswaare“, haben.

Dafs in Neapel ein größeres Importhaus sich veranlaßt finden würde, den Verkauf der Maschinen zu übernehmen, möge vorliegenden Falles verneint werden. Alsdann dürfte folgender Ausweg zu wählen sein: Die Leiter der Maschinenniederlage würden nur dann Maschinen verkaufen resp. akkreditiren, wenn ein Bankhaus in Neapel gegen eine Delcredere-Kommission die Garantie für die rechtzeitige Bezahlung der erhaltenen Accepte übernimmt. Mit anderen Worten: Ohne Genehmigung des betreffenden Bankhauses, welches die Solvenz des Käufers kennt, darf kein Geschäft abgeschlossen werden. Die Accepte werden von dem Bankhause girirt oder verbleiben in dessen Portefeuille. Letzteren Falls erhält der Fabrikant mit der Meldung, dafs seine Maschine verkauft sei, einen Eigen-Wechsel des neapolitanischen Bankhauses, welchen er alsdann in Deutschland diskontiren lassen kann. Will man sich auf das neapolitanische Haus allein nicht verlassen, so möge man seinen Wechsel an dessen deutsches Kartellhaus einsenden und dieselben von dem letzteren giriren lassen. Ohne Accepte, d. h. ohne Gewähr längerer Ziele, ist im Auslande an ein Geschäft in Maschinen — Dank dem reichlichen Angebot von Waarenkredit jeglicher Art Seitens der Engländer — nicht zu denken. Im Hinblick auf die längeren Ziele, die auch im inländischen deutschen Geschäft üblich sind, dürften dieselben indessen kein Hinderniß im ausländischen bzw. überseeischen Maschinengeschäft abgeben, sofern nur der Eingang der Zahlung garantirt wird. — —

Zahlungs-
Garantien
durch Banken.

Ich gelange nun zur Beantwortung der Frage: Wie soll die zu exportirende Waare beschaffen sein?

Beschaffenheit
der zu ex-
portirenden
Maschinen.

Die Auffassung, dafs für den Export auch das Schlechteste gut genug sei, ist veraltet und das „schlecht und billig“ findet kein Verständniß mehr in den überseeischen Ländern, in welchen sich bereits eine größere Industrie oder internationale Konkurrenz entwickelt hat. Es muß als leitender Grundsatz gelten, dafs größere maschinelle Einrichtungen in der Ausführung tadellos sein müssen. Dies ist schon deshalb nöthig, weil alle schwierigeren Reparaturen in Uebersee sehr theuer sind, wenn überhaupt Gelegenheit vorhanden ist, solche vornehmen zu können.

Von anderen Maschinen, namentlich der sogenannten „Handelswaare“ läßt sich nicht immer sagen, dafs gute und theuere Waare die marktgängigste sei — Dank der billigen und schlechten Konkurrenz der Engländer! Ich kon-

statire hier als erfreuliche Thatsache, dafs die deutsche Maschinenindustrie nicht nur in der Konstruktion Tüchtiges leistet, sondern auch vortreffliches Material verarbeitet. Daher sind die deutschen Maschinen in der Regel theurer, als die englischen. Ich habe es selbst nicht ein Mal sondern in zahlreichen Fällen konstatiren können, dafs in neuerer Zeit die Engländer alte, kleinere Maschinen, welche in England schon länger in Betrieb gewesen sind, aufkaufen, nach Anbringung von Ersatztheilen abhobeln, poliren, anstreichen und alsdann nach dem Auslande als neue Waare verkaufen! Ich weise ferner darauf hin, dafs die Engländer bei der Handelswaare auf jeden äufseren Schein in der Ausstattung verzichten, während die Deutschen darauf mehr oder weniger Werth legen und eine Mühe aufwenden, welche gröfsere Kosten verursacht. Nun giebt es ausländische Absatzgebiete, in welchen Handwerk und Technik sowie allgemeine Kultur und Wohlhabenheit so wenig entwickelt sind, dafs sie die billige Waare jeder anderen vorziehen. In anderen Handelsgebieten wiederum sind die Käufer der Meinung, dafs nach Verlauf einiger Jahre die betr. Maschinen so wie so ausgedient haben, da die technischen Fortschritte neue und leistungsfähigere Maschinen doch bald auf den Markt bringen werden.

Gleichviel wie man über diese Ansicht denkt, so wird man ihr doch Rechnung tragen müssen. In welcher Weise die deutschen Fabrikanten dies zu thun gedenken, mufs ihnen im einzelnen Falle überlassen bleiben.*)

Auch noch andere Gründe veranlassen den Käufer, europäische Maschinen etc. möglichst billig zu kaufen. U. a. ist er überzeugt, dafs seine Arbeiter die Maschinen so schlecht behandeln, dafs letztere in keinem Falle länger als einige Jahre betrieben zu werden vermögen. Ein ausländischer Käufer, welcher in Deutschland einen billigen Dampfkessel bestellte, erklärte von vornherein, dafs er mit den allerschlechtesten Blechen und der geringsten Arbeit zufrieden sei, da die Arbeiter vom Besteller des Kessels letzteren binnen Kurzem ruiniren würden, auch wenn er aus den besten Blechen bestehe. Der Mann hatte den ihm eingewandten Gegenvorstellungen gegenüber immer nur die Antwort: „Es nutzt alles nichts, ich bleibe bei meiner Ansicht, denn wenn die Bleche auch noch so gut sind, so werden doch kaum 8 Wochen vergehen, und die Arbeiter verbrennen den Kessel, weil sie kein Wasser hinein

*) Nach Niederschrift der obigen Zeilen, also Mitte November 1894, wurde nach Uebersee eine Buchdruckerpresse verlangt. Erste deutsche Fabriken verlangten einen Preis von M. 11 000, belgische Fabriken erklärten sich bereit für M. 5 000 zu liefern. Auf welcher Seite die ungleich bessere Leistung war, untersteht keinem Zweifel, aber die einfache, schlecht gearbeitete belgische Presse wurde bestellt, da sie den Ansprüchen des Abnehmers für „einige Zeit“ genügte. Nicht mit den guten Leistungen des Auslandes hat die deutsche Maschinenindustrie in Uebersee zu kämpfen, sondern mit dem „billig und schlecht“ speziell der Engländer und Belgier.

gethan haben!“ Gegenüber einer derartigen Beweisführung muß jeder Widerspruch scheitern.

Wenn nun derartige Fälle auch nur ausnahmsweise vorkommen, so bleiben sie doch für zahlreiche andere Verhältnisse des überseeischen Maschinenmarktes und dem dort herrschenden technischen Verständniß charakteristisch genug.

Wer kennt nicht die ausgezeichneten Deutzer Gasmotoren?! Und doch haben die kleineren derselben jetzt eine außerordentlich energische Konkurrenz durch die Gasmotoren einer englischen Firma erhalten, die das solide, kräftige Material der deutschen Motoren durch minderwerthiges ersetzt, so daß der Motor bei der Arbeit hin und her schlottert. Aber diese Motoren sind billiger, sehr viel billiger und — „2 bis 3 Jahre halten sie doch“. So lange genügen sie; denn alsdann werden — nach Ansicht der überseeischen Käufer — doch wieder neue Erfindungen, neue Motoren, vielleicht durch Elektrizität oder Wasserkraft getrieben, auf dem Markte sein. Auch kosten die englischen Motoren wenig Zoll, da in vielen Ländern die Zölle nach dem Gewicht bezahlt werden. „Von diesen Motoren sind wir in der Lage eine Menge umzusetzen, wir können uns daher mit geringem Gewinn begnügen und dabei ist uns und dem Käufer am besten gedient. Und passiert etwas an dem Motor, sei er dickwandig oder dünnwandig, so sind die Reparaturen doch zu theuer, als daß man an eine theilweise Erneuerung denken könnte. Der Eigenthümer ersetzt den ruinirten Motor durch einen billigen neuen usw.“

Solche und ähnliche Argumente habe ich in Südeuropa und in Uebersee nicht ein Mal, sondern hundert Mal gehört.

Weiter will ich die Nothwendigkeit betonen, daß Maschinen, welche nach dem Ausland, speziell nach Uebersee, gesandt werden, so einfach wie irgend möglich sein sollten. Viele der überseeischen Unternehmer und Monteure sind häufig genöthigt, unter den schwierigsten Verhältnissen, die auch gewiegten europäischen Technikern Schwierigkeiten bereiten würden, Maschinen zu montiren und zu betreiben. Die geringe technische Erfahrung der Ueberseeer wird diesen aber jederzeit die Maschine willkommen erscheinen lassen, welche durch die Einfachheit ihrer Konstruktion die Montage und den Betrieb erleichtert und vereinfacht sowie Reparaturen leicht zuläßt. Auch wird man genöthigt sein diesbezüglich mit der Faulheit resp. dem Beharrungsvermögen namentlich der tropischen Unternehmer und Arbeiter zu rechnen.

Unter den sogenannten „Handelswaaren“ ist von jeher die amerikanische Mähmaschine außerordentlich gesucht und beliebt gewesen. Ihre einfache Konstruktion war dem Landwirthe ohne Weiteres verständlich und jeder Schmied konnte sie daher ebenfalls leicht repariren. Bei dieser Einfachheit war ihre Leistungsfähigkeit ebenso gut wie die aller anderen komplizirteren Maschinen ähnlicher Art. Die Einfachheit der Konstruktion sicherte ihr einen billigen Preis und wohlfeilen Betrieb.

Das waren die Vorzüge, welche dieser Maschine den Siegeszug über die ganze Welt sicherten. Keine andere Maschine zeigt gleich dieser wie „Universal-Maschinen“ beschaffen sein sollen. —

Weitere Maß-
regeln zur
Hebung des
Exports.

Es sei mir ferner noch gestattet, einige generelle Maßregeln zu erwähnen, welche geeignet erscheinen, unseren deutschen Export und insbesondere den unserer Maschinen zu heben.

Es ist zu letzterem Zwecke unmöglich, die Staatshilfe resp. die Unterstützung der öffentlichen Autoritäten zu entbehren, denn weit mehr als im Inlande liegt für die deutschen Interessen im Auslande die Nothwendigkeit vor, sich behufs Förderung ihrer wirthschaftlichen Entwicklung auf den staatlichen Schutz zu verlassen.

Ich möchte zunächst dem Wunsche Ausdruck geben, dafs in unserem Konsulatswesen, häufiger als bisher, Personen mit technischer Vorbildung angestellt werden. Auch bei unseren Gesandtschaften sollten an Stelle von Juristen, oder neben denselben, junge Ingenieure beschäftigt werden, welche ein offenes Auge und Verständnifs für die technischen Zustände und Bedürfnisse der Länder haben, in welchen sie sich vorübergehend aufhalten.

Deutschland unterhält zahlreiche Militärattachés im Auslande, die zweifellos unserem Vaterlande höchst wichtige Dienste geleistet haben. Aber ebenso zweifellos ist es, dafs junge Ingenieure, im Besitze vorzüglicher Prüfungszeugnisse, mit größtem Nutzen für unsere Industrie die technischen Bedürfnisse fremder Länder studiren würden.

Auch die Aussendung von Fachmännern, wie sie im Jahre 1893 bei Gelegenheit der Chicagoer Weltausstellung nach Nordamerika erfolgt ist, sollte öfter wiederholt werden. Wer erinnerte sich nicht des vortrefflichen Berichtes über den Nicaragua-Kanal von Professor Intze! Wenn zwanzig tüchtige Techniker wie Intze und Schmeisser alljährlich ausgesandt werden würden, welch' eminent instruktives Material würde alsdann in den Besitz der deutschen Ingenieure, Maschinenbauer, Bergleute, Baumeister usw. gelangen!! Welch' enorme Summen sind für die sogenannten „Afrika-Reisenden“ aufgewandt worden, um Gebiete zu erforschen, welche den deutschen Produzenten und Konsumenten nimmer zu Gute kommen können und werden! Und unter diesen „Afrika-Reisenden“ sind auch solche dotirt worden, die mit den einfachsten Anforderungen, welche an eine gute Schulbildung gestellt werden, auf dem bedenklichsten Kriegsfusse gestanden haben und noch stehen.

Anstatt solcher „Afrika-Reisenden“ dotire man gut vorgebildete Ingenieure, gewähre ihnen Stipendien usw.; man sende sie nicht nach Einöden sondern nach wichtigen Marktgebieten, nach Ländern, welche dichter bevölkert sind, und in welchen wir gleichberechtigt neben England, Frankreich, Belgien und Nordamerika verkehren, also u. a. nach China,



Birma, Siam, Persien, Kleinasien, Aegypten, Centralamerika, Mexiko usw.! An dem Tage, an welchem dann diese Länder der europäischen Kultur, insbesondere dem Dampf und Dampfverkehr, in weiterem Umfange erschlossen werden, an dem Tage werden wir in der Lage sein, die Vorstudien solcher Männer im Interesse unserer Industrie ohne Zeitverlust zu verwerthen.

Bei diesem Vorschlage werde ich von folgenden Gesichtspunkten geleitet: aus der beifolgenden Tabelle I ist zu ersehen, wie außerordentlich hoch in Deutschland die Einfuhr die Ausfuhr überragt. Unsere Bevölkerung nimmt stark zu und nur in einem sehr guten Jahr würde die Getreidezufuhr auf ein Geringes zurückgehen können, trotz aller Fortschritte in unserer Agrikultur! Fortgesetzt nimmt die Einfuhr von Rohstoffen zu — ein gesundes Zeichen für unsere Industrie. Wir können nicht mehr ohne die spanischen, portugiesischen, mexikanischen und sonstigen überseeischen Erze existiren! Wir müssen den Phosphat von Algier wie den Chilisalpeter von Uebersee beziehen! Die Wolle der in Deutschland befindlichen 13 Million. Schafe genügt nicht, um die Bevölkerung Deutschlands im Winter zu kleiden! Wir sind auf die Wolle von Australien, Argentinien und vom Kap angewiesen, auch wenn wir die eingeführte Wolle mit noch so hohen Schutzzöllen versteuern würden! Wo anders sollen wir für unsere Shirlings Baumwolle kaufen als in Uebersee? Thran und Oel müssen wir aus dem Norden und Süden beziehen, ebenso Haare und Wolle für unsere Filzfabrikation aus dem russischen Osten wie nordamerikanischen Westen! Die besten Borsten für unsere Bürstenfabrikation gelangen aus China zu uns und die besten Därme usw. für Saiten kommen aus Taschkent. Für die Bedürfnisse unserer Bevölkerung beziehen wir den Reis aus Rangoon und Bangkok, Kaffee aus Rio und Java, Häute aus allen Theilen der Welt und das der Gerberei dienende Quebrachoholz aus dem Innern des südamerikanischen Kontinents. Für Wein, Kakao, Tabak usw. ist Deutschland nicht nur ein hervorragend wichtiges Konsumland sondern sind seine Häfen auch die ersten Stapelplätze der Welt geworden! Kurz, unsere gesamte Volkswirtschaft befindet sich in einem Entwicklungsstadium, in welchem wir jetzt und künftighin den Handel und die Produkte von Uebersee gar nicht mehr entbehren können. Der überseeische Handel ist ein untrennbarer Bestandtheil unserer ganzen Volkswirtschaft geworden, ohne dessen Hülfe wir hungern und frieren oder mit der Arbeit feiern müßten. Wenn wir aber den Import nicht entbehren können, so geht daraus genügend hervor, daß wir alle Veranlassung haben nicht nur unseren Export durch handelspolitische Mafsregeln zu fördern, um durch selbigen die Zahlungsmittel für den Import zu finden, sondern daß wir auch gezwungen sind, unsere überseeischen Interessen durch eine starke und bewegliche Kriegsflotte zu schützen. Und daß in dieser Hinsicht alles geschehen wäre, was hätte geschehen müssen, das wird wohl auch der noch so optimistisch denkende

Notwendigkeit des Exports
behufs Deckung
der Unter-
bilanz im
auswärtigen
Handel.

Deutsche nicht behaupten wollen! Im Interesse des engeren hier zu behandelnden Thema's sehe ich von einem weiteren Eingehen auf diese Frage an dieser Stelle ab.

Wie aus dieser Darstellung hervorgeht, müssen wir suchen den Ueberschuß der Einfuhr über die Ausfuhr mit unserem Gelde und unseren Waaren, d. h. mit unserer Arbeit zu bezahlen. Wenn nun wir resp. unsere geschäftlichen Vertreter in Argentinien oder am Kap für Deutschland kaufen, so haben sowohl sie wie die Verkäufer der Wolle, des Weizens, der Erze usw. hinreichend Veranlassung auch von uns zu kaufen, und nichts wird ihnen als Kaufobjekt diesfalls erwünschter sein als speziell Maschinen, durch deren Hilfe sie u. A. die Produktion ihrer Bergwerke beträchtlich steigern können, da diese doch immer mehr auf den Tiefbau hingewiesen werden. Was könnte ihnen erwünschter sein als gute Maschinen, durch welche sie die uns zu sendende Wolle und Baumwolle stark pressen, um so an Raum und Fracht beträchtlich zu sparen? Es kann den betreffenden Produktionsgebieten und Produzenten nur förderlich sein, von unserer deutschen Maschinenindustrie u. A. gute und leistungsfähige Extractionsapparate zu erhalten, mit denen sie auch die letzten 15 pCt. Oel, welche in den Olivenpressrückständen enthalten sind, zu gewinnen vermögen! Unsere Reisschälmaschinen werden künftighin auch in Japan, China und Hinterindien gesucht sein, namentlich wenn unsere Maschinenindustrie auf diesem Gebiete Besseres liefert, als die Konkurrenz. Unser Mühlenbau erscheint durchaus geeignet, die Weizen produzierenden Länder in den Stand zu setzen, ihre Mehlfabrikate künftig selbst herzustellen.

Also nochmals: Gerade die starke, in Zunahme befindliche Einfuhr überseeischer Rohstoffe weist unsere Maschinenindustrie gebieterisch darauf hin, Maschinen zu konstruieren, welche die technische Verwerthung gerade dieser Rohstoffe in den überseeischen Gebieten selbst ermöglichen, damit auf diese Weise an Frachtkosten etc. gespart werde und die betr. Güter nach ihrer Ankunft in Deutschland ohne Verzug ihrem weiteren technischen Veredlungsprozesse entgegengeführt werden können.

Die fortgesetzte Ueberproduktion als Ursache der Krise.

Aber nicht allein das Uebergewicht der zunehmenden Einfuhr mahnt uns, dieselbe durch einen gesteigerten Export zu bezahlen, sondern auch die zunehmende Ueberproduktion im Inlande selbst zwingt uns zu weiteren Anstrengungen unsere Exportziffern zu heben. Wir müssen suchen mit mehr Nutzen zu arbeiten, als dies bisher unter dem Drucke der einheimischen Ueberproduktion der Fall gewesen ist.

Wenn wir nach den Ursachen der allgemeinen Wirthschaftskrise fragen, so werden die verschiedensten Gründe dafür angeführt werden. Es ist richtig, daß die Entwerthung des Silbers zahlreiche überseeische Gebiete eines wichtigen Zahl- und Tauschmittels beraubt hat. Es ist ferner richtig, daß Unruhen in überseeischen Ländern deren Kauf- und Konsumtionskraft geschädigt haben und Veranlassung zu enormen Verlusten

gewesen sind. Es ist unbestreitbar, daß die Ueberspekulation in Grund und Boden in Australien eine schwere Krise daselbst erzeugt hat und daß eine sehr weitgetriebene schutzzöllnerische Politik in Rußland und Nordamerika die Leistungs- und Entwicklungsfähigkeit der Industrieländer von Europa eingedämmt hat, daß zahlreiche Länder, u. A. Nordamerika und Rußland, welche noch vor einem Dezennium für Milliarden von Mark an Industrieartikeln aus England, Frankreich und Deutschland bezogen, jetzt dieselben selbst fabriziren. Aber alle diese Thatsachen, einzeln und zusammen genommen, vermögen doch nicht die Schwere und lange Dauer der Krise genügend zu erklären. Die durchschlagende und maßgebende Veranlassung für dieselbe ist vielmehr in der kolossalen Ueberproduktion zu suchen, welche insbesondere auf dem Gebiet der angewandten mechanischen Technik eingetreten ist. Man erwäge, daß der Unternehmer- und Erfindergeist der Menschheit in den letzten 50 Jahren so gewaltig gewesen ist, daß ein Rückschlag in seinen Erfolgen nicht zu vermeiden war.

Man erinnere sich, daß das heutige Eisenbahnnetz der Erde sich auf ca. 653 937 km ausdehnt und daß, wenn man die Anlagekosten pro Kilometer auf 213 300 Mark berechnet, das festgelegte Anlagekapital des Eisenbahnnetzes der Erde sich auf 140 Milliarden Mark beläuft, ganz abgesehen von dem Werthe des Betriebsmaterials.

Die Gesamtzahl der Dampfkkräfte der Erde beläuft sich auf 16 Million. Dampfpferdestärken. Veranschlagt man die Herstellungskosten der Dampfpferdestärke nebst Zubehör auf ca. 1000 Mark, so ergibt sich die Summe von 16 Milliarden Mark.

Die Baumwoll-Spinnereien verfügen gegenwärtig über 90 Millionen mechanischer Spindeln, was bei einem Anlagekapital von 25 Mark pro Spindel eine Summe von $2\frac{1}{4}$ Milliarde Mark ausmacht.

Aehnlich verhält es sich mit den Anlagekapitalien in der Woll- und Seidenindustrie. Welch' großen Werth repräsentiren ferner die heutigen Kohlenbergwerke infolge Aufschwunges der Industrie?!

Die chemische Industrie, welche man im Anfange dieses Jahrhunderts noch gar nicht kannte, repräsentirt gegenwärtig einen Werth von vielen Milliarden Mark! Und so könnte man die Zahl der Beispiele um viele vermehren. Aber genug! Aus allen diesen Zahlen geht hervor, welche enorme Zunahme die Entwicklung der Produktionsmittel zeigt. Alle die riesigen Kapitalien, welche in den Eisenbahnen, Dampferlinien, Fabriken usw. Verwendung gefunden haben, sind amortisirt d. h. wieder verfügbar geworden, und haben auf's Neue Veranlagung gesucht und gefunden! Kein Wunder daher, daß die Menge der Produktionsmittel eine ganz enorme und damit auch die Ueberproduktion und Konkurrenz eine überwältigende geworden ist. Es ist um deswillen leicht verständlich, daß bedeu-

tendere Stockungen im Absatze nothwendiger Weise eine Krise erzeugten, welche im Hinblick auf den engen Zusammenhang der heutigen internationalen Kredit-, Handels- und Transportverhältnisse, zur allgemeinen Weltkrise werden mußte. Es ist verständlich, daß die Initiative des Kapitals und der Technik zunächst darauf gerichtet war, die großen, für den Welt- und Kontinentalverkehr wichtigsten Verbindungswege herzustellen, also namentlich die Pacificbahn, die russisch-sibirische Bahn usw. wie auch vor allen Dingen Dampferlinien ins Leben zu rufen, welche in erster Linie die Aufgabe hatten, die Haupt- und Stapelplätze mit einander zu verbinden. Diese großen und größten Unternehmungen sind beendet oder harren doch in nächster Zeit der Vollendung; die Stockung in der Entwicklung der Produktionsmittel ist daher wohl begreiflich. Diese Stockung wird und muß aufhören, wenn durch die geographische Forschung und durch die Pionirthätigkeit des Kaufmanns, Ingenieurs und Missionars neue Kontinente und Inselwelten der Kultur erschlossen werden und auch in ihnen das Bedürfnis zur Herstellung ähnlicher großer Werke drängt, wie solche in Nordamerika und Europa ausgeführt worden sind.

Nothwendigkeit neue Absatzgebiete zu erschliessen.

So lange die Welt in dem Stadium der Uebersättigung an wirthschaftlichen Produktionsmitteln und -Produkten verharret, so lange wird und muß sich der unternehmende Kapitalist oder Techniker darauf beschränken, seine Produktion einzudämmen und sich mit der Ausführung kleinerer Unternehmungen zu begnügen, oder aber, er muß darauf bedacht sein, der Kulturträger in Gegenden zu werden, welche durch den Reichthum ihrer Natur, durch ihre Lage, Dichtigkeit ihrer Bevölkerung usw. geeignet erscheinen, sich später zu Kulturländern zu gestalten. Solche Gebiete sind u. A. Südamerika südlich vom 32° südlicher Breite und Südafrika. In beiden Gebieten haben wir Deutsche den Vortheil gleichberechtigt neben England usw. auftreten zu können. Dorthin muß der Unternehmergeist, das Kapital und die Auswanderung gelenkt werden, welche letztere allein auf diese Weise unserer Industrie gesicherte Absatzgebiete zu schaffen vermag, während die deutsche Auswanderung bisher zumeist hinter den Schutzzollwällen der Vereinigten Staaten von Nordamerika nach wenigen Jahren den Interessen der deutschen Industrie, wie der deutschen Heimath überhaupt, verloren gegangen ist.

Ebenso muß die deutsche Kultur- und Wirthschaftspolitik darauf bedacht sein, bei der bevorstehenden Erschließung von China dem deutschen Industrie- und Handelsgeiste daselbst ein freies Gebiet und eine rege Betheiligung zu sichern. Wird China erschlossen, so wird es zumeist mit Hilfe der Dampfkraft, des Eisenbahnwesens usw. geschehen. Grund genug für unsere Maschinenindustrie, den Vorgängen in China aufmerksam zu folgen, um sofort nach Beendigung des Krieges von Shanghai aus in der oben gedachten Weise zu operiren. Ebenso sollte sie unausgesetzt Fühlung mit dem Westen und Südwesten Asiens

behalten, denn die Zeit, in welcher die Euphrat- und Tigrisländer mit dem Mittelmeere durch eine Eisenbahn verbunden sein werden, steht in sicherer, jedenfalls nicht ferner Aussicht.

Vor dem Jahre 1867, d. h. vor der Eröffnung des Suezkanals, war das Europa nächst gelegene überseeische Absatzgebiet und Gegenland Amerika. Dahin führten vorzugsweise die Handelswege und dort bethätigte sich die europäische Unternehmungslust mit Vorliebe. Das hat sich seit Vollendung des Kanals von Suez geändert, theils wird es sich noch mehr ändern, und zwar je mehr Nordamerika sich abschliesst und je zahlreicher die nach Asien, Südafrika und Australien führenden Wege sich mehren. Diese bereits eingeleitete, aber in noch stärkerem Masse bevorstehende Umwälzung ist bisher eine langsame aber doch stetige gewesen. Es wird indessen nur einer durchgreifenden Thatsache bedürfen, um den Umschwung zu einem gewaltigen und von elementarer Wucht beseelten zu machen. Und diese Thatsache wird die Erschließung von China sein! Findet diese in weitestem Umfange statt, so wird der Schwerpunkt des überseeischen Handels vom Westen wieder nach dem Osten verlegt werden.

Seien wir, seien speziell die deutschen Maschineningenieure und Fabrikanten, auf dem Posten! Fassen wir immer festeren Fufs, insbesondere in Süd-Amerika, Ostasien und überall da, wo wir weder durch englische, noch durch französische, noch durch nordamerikanische Politik ausgeschlossen werden können! —

Ich rekapitulire:

Rekapitulation.

1. Die Gröfse des Exports deutscher Maschinen entspricht nicht der Leistungsfähigkeit der deutschen Maschinenbautechnik und ist im Vergleich mit derselben äufserst gering.

2. Die inländische Ueberproduktion drängt energisch zur Förderung des Maschinenexports. Da insbesondere die Maschinenbautechnik von denjenigen Industrien vielfache Anregung erhält, welche in Deutschland hochentwickelt sind, so ist infolge dessen der Export der speziell für solche Industriezweige (S. 3) bestimmten Maschinen als für die deutsche Maschinenindustrie ganz besonders geeignet und erfolgreich zu betrachten (S. 4).

3. Der geringe Maschinenexport ist zum Theil auf die mangelnde Initiative unserer Maschinenfabrikanten zurückzuführen, ein Mangel, welcher sie am Studium der auswärtigen Absatzgebiete und deren Bedürfnisse gehindert hat. (S. 5).

4. Die Vorarbeiten, welche die Beschickung der auswärtigen, namentlich überseeischen Absatzgebiete durch deutsche Maschinen bezwecken, haben die Feststellung der Verkehrsverbindungen zwischen diesen Gebieten mit Europa und speziell mit Deutschland, die Bodenverhältnisse, vornehmsten Produktionszweige (S. 6), die Terrain- und hydrographischen sowie die klimatischen Verhältnisse, die Höhe der Löhne usw., sowie endlich auch die politischen wie wirthschaftlichen Entwicklungsbedingungen der betreffenden Absatzgebiete ins Auge zu fassen (S. 8).

5. Grofse Kulturbauten, wie Eisenbahnen, Kanäle usw. in

den ausländischen Absatzgebieten, sollten in größerem Umfange als bisher von den deutschen Fabrikanten mit Unterstützung oder unter dem Vorantritt großer Banken unternommen bzw. finanziert werden, welche den deutschen Werken die Materiallieferungen für jene Unternehmungen sichern (S. 12).

6. Unabhängig von solchen Unternehmungen sollten die deutschen Maschinenfabrikanten Generalagenturen in den wichtigsten Handelsemporien des Auslandes (S. 13) errichten, diesen Ingenieure begeben, Konstruktionsbureaux, Musterlager und — nur in ausnahmsweisen, durch die Landesverhältnisse vorgeschriebenen Fällen — größere Maschinenniederlagen und Reparaturwerkstätten errichten. Solche Niederlagen würden besonders für den Verkauf von „Handelswaare“ bestimmt sein (S. 14).

7. Der Verkauf der Maschinen hat unter Garantie erster Bankhäuser stattzufinden (S. 17).

8. Zahlreiche ausländische Absatzgebiete verlangen billige und geringe Maschinen (S. 18). Die nach den überseeischen Absatzgebieten gelieferten Maschinen sollten sich durch eine möglichst einfache Konstruktion auszeichnen.

9. Zur Hebung des deutschen Maschinenexportes ist die Hilfe des Staates bzw. Reiches erforderlich. Die Aussendung technisch gebildeter Fachmänner Seitens des Staates (S. 20) zu Studienzwecken ist häufiger, auf Grund eines bestimmten Planes, zu wiederholen. Den deutschen Gesandtschaften in den großen überseeischen Handelsemporien, nach welchen der Export deutscher Maschinen aussichtsvoll erscheint, sind — in ähnlicher Stellung wie die militärischen Attachés — jüngere Ingenieure beizugeben (S. 20).

10. Die mächtige Entwicklung des deutschen Gewerbslebens und die starke Zunahme der Bevölkerung weist unsere Industrie gebieterisch auf den Konsum überseeischer Rohstoffe hin. Die durch die Einfuhr derselben fortgesetzt gesteigerte Unterbilanz im auswärtigen Handel, mahnt uns dringend dieselbe durch vermehrte Ausfuhr zu decken (S. 21). Diese soll speziell Seitens der Maschinenindustrie naturgemäß in erster Linie nach den Ländern gefördert werden, von welchen wir die meisten Rohstoffmengen erhalten.

11. Die Ursachen der Weltkrise, unter welcher auch die deutsche Maschinenindustrie leidet, sind hauptsächlich in der Ueberproduktion zu suchen, welche als die Folge der eminenten technischen Fortschritte der letzten 50 Jahre zu betrachten ist, und die namentlich nach Ausführung der wichtigsten Verkehrsunternehmungen, eine gewisse Konstanz so lange annehmen mußte und muß, als nicht durch Erschließung neuer Länder und Kontinente weitere große Kulturbauten zur Ausführung gelangen (S. 24).

Eine kräftige Kultur- und Handelspolitik Deutschlands in den überseeischen Wirtschaftsgebieten ist daher ein Postulat im Interesse unserer wirtschaftlichen Existenz. Die deutsche Maschinenindustrie hat eine solche Politik mit aller Energie zu unterstützen.

Tabelle I.

Einfuhr und Ausfuhr der wichtigsten Waaren Deutschlands im
Jahre 1893. Werthe in Millionen *M.* (4134,1 = 4 134 100 000).

	Einfuhr	in pCt.	Ausfuhr	in pCt.
Spezialhandel	4134,1	100	3244,6	100
davon Rohstoffe	2828,1	68,4	762,3	23,5
„ Fabrikate	1133,7	27,4	2329,7	71,8
„ Edelmetalle	172,3	4,2	152,6	4,7
1. Vieh und andere lebende Thiere	222,0	5,4	26,0	0,8
2. Sämereien, Gewächse, Futter usw.	64,0	1,5	39,3	1,2
3. Abfälle, Düngemittel, thier. Produkte	137,1	3,3	29,7	0,9
4. Brennstoffe	96,9	2,3	140,5	4,3
5. Nahrungs- und Genufsmittel	1094,7	26,5	400,1	12,4
davon Fabrikate	232,7		331,7	
6. Industrie der Fette, fetten Oele und Mineralöle	244,9	5,9	32,5	1,0
davon Fabrikate	117,7		28,3	
7. Chemische Industrie und Pharmazie	273,1	6,6	299,1	9,2
davon Fabrikate	109,3		265,2	
8. Asbest- Stein- Thon- u. Glasindustrie	56,6	1,4	111,4	3,4
davon Fabrikate	15,5		83,0	
9. Metallindustrie (excl. Maschinen usw.)	174,3	4,2	325,1	10,0
davon Fabrikate und einfach be- arbeitete Gegenstände	24,4		263,5	
10. Holz- Schnitz- und Flechtindustrie	226,3	5,5	100,9	3,1
davon Fabrikate und einfach be- arbeitete Gegenstände	125,0		76,2	
11. Papierindustrie	21,7	0,5	91,6	2,8
davon Fabrikate	6,3		72,5	
12. Leder, Wachstuch, Rauchwaaren	187,5	4,5	204,8	6,3
davon Fabrikate	92,5		169,9	
13. Textilindustrie, Filze und Kleider	1024,5	24,8	916,9	28,3
davon Fabrikate	404,4		777,8	
14. Kautschukindustrie	31,7	0,8	25,0	0,8
davon Fabrikate	8,3		19,7	
15. Eisenbahnfahrzeuge, Wagen, Kabel	0,8	—	4,5	0,2
16. Maschinen, Instrumente, Apparate	53,6	1,3	159,6	4,9
17. Kurzwaaren, Schmuck, Spielzeug	23,1	0,6	79,8	2,5
18. Gegenstände der Litteratur und bil- denden Kunst	29,0	0,7	104,3	3,2
19. Edelmetalle	172,3	4,2	152,6	4,7
20. Verschiedene Waaren, der Gattung nach nicht deklarirt	—	—	0,9	—

Deutschlands Maschinen-Ausfuhr im Spezialhandel 1892 und 1893.
(Werthe in 1000 Mk. 5447 = 5 447 000.)

Tabelle II.

Einheitswerth pro 100 kg:	Lokomotiven und Lokomobilen.		Andere Maschinen u. Maschinen- theile über- wiegend aus Holz.		Maschinen u. Maschinen- theile über- wiegend aus Gusseisen.		Nähmaschinen und Theile solcher über- wiegend aus Gusseisen.		Kesselfessel u. Schmelz- öfene.		Maschinen überwiegend aus Schmiede- eisen.		Maschinen aus nicht eisernen Metallen.		Wagen und Schlitten, Eisenbahn- fahrzeuge ohne Leder-Arbeit je unter 1000 Mk. Werth.		Wagen und Schlitten, Eisenbahn- fahrzeuge je über 1000 Mk. Werth.		Insgesamt	
	Mk. 114 Mk. 110		Mk. 73 Mk. 73		Mk. 60 Mk. 58		Mk. 81 Mk. 95		Mk. 40		Mk. 72 Mk. 70		Mk. 265 Mk. 245		1000 Mk. Werth.		1000 Mk. Werth.		Werth in 1000 Mk.	
	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893
Insgesamt . . .	5447	4958	1328	1052	38004	39010	6397	7236	882	8062	8603	1584	1546	764	570	3938	2085	66312	65942	
Davon nach:																				
Belgien	57	85	58	58	1770	2247	410	453	—	368	541	39	61	16	—	—	—	2718	3445	
Bulgarien	—	—	—	—	149	172	16	21	—	12	24	—	—	—	—	40	—	217	217	
Dänemark	163	360	20	14	956	763	156	183	—	171	144	28	13	13	—	—	—	1528	1490	
Frankreich	65	37	61	72	4721	5121	649	561	41	503	434	295	209	12	22	—	—	6306	6497	
Griechenland	141	—	—	—	35	59	16	10	—	—	—	—	—	14	17	—	—	206	86	
Großbritannien	373	79	165	124	1273	1297	660	683	—	288	320	47	83	—	12	—	—	2806	2598	
Hamburg Freihafen	11	8	7	—	284	283	17	22	86	155	192	165	149	—	—	—	—	672	740	
Italien	88	237	186	18	1733	1994	277	262	34	108	110	68	120	53	16	—	26	2513	2817	
Niederlande	165	164	25	51	1877	2082	231	334	57	751	693	51	45	24	19	795	188	4048	3633	
Norwegen	—	195	—	—	926	598	119	137	17	81	73	16	21	41	11	—	54	1183	1106	
Oesterr.-Ungarn	306	602	123	162	8099	7764	383	520	160	1095	905	281	233	60	20	122	93	10622	10468	
Portugal	—	—	—	—	129	238	54	83	—	14	24	—	—	—	—	—	10	197	355	
Rumänien	1387	836	203	61	756	901	122	178	50	280	542	38	36	33	37	—	47	2846	2688	
Rußland	151	308	360	293	5162	5249	521	593	81	1438	1579	87	78	10	—	—	873	7791	8554	
Schweden	40	18	13	17	1611	1175	363	284	19	391	232	108	52	—	16	—	—	2538	1813	
Schweiz	872	700	35	43	2161	2780	286	423	54	428	542	111	106	—	—	107	—	4054	4648	
Serbien	81	55	—	—	76	49	12	21	—	23	11	—	—	—	—	405	—	597	136	
Spanien	682	156	—	—	1026	845	326	168	36	422	171	20	116	62	17	44	—	2628	1357	
Türkei	—	84	—	—	244	191	134	182	11	67	67	—	—	14	—	1871	486	2330	921	
China	17	54	—	—	379	311	16	20	31	21	71	15	—	—	—	—	—	470	487	
Japan	74	84	—	—	120	196	16	—	—	32	—	—	—	—	17	62	108	304	405	
Hinterindien Franz.	10	—	—	—	76	41	42	55	—	13	—	—	—	—	—	—	—	10	—	
Ostindien Britisch	—	—	—	—	780	829	84	134	31	451	554	—	11	—	—	—	—	131	107	
Ostindien Niederl.	238	261	—	—	27	16	26	68	—	—	—	—	44	10	76	—	236	1627	2165	
Philippinen	—	—	—	—	55	—	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	53	84	
Siam	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104	—	
Egypten	—	—	—	—	26	33	16	30	—	20	—	—	—	67	—	—	—	129	63	
Kapland	—	53	—	—	92	194	46	83	—	69	111	—	—	—	—	—	—	207	441	
Transvaal	32	52	—	—	34	85	—	—	—	16	13	—	—	—	11	157	207	239	368	
Ostafrika Deutsch.	—	79	—	—	—	35	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	131	
Westafrika Deutsch.	—	—	—	—	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	—	
West- u. Ostafrika (ohne deutsch. Schutzgebiet)	—	14	—	—	10	—	—	—	—	31	3	—	—	—	—	—	—	41	17	
Argentinien	28	143	—	39	848	463	174	381	—	61	257	—	77	—	—	—	—	633	1360	
Bolivien	—	78	—	—	—	—	—	—	53	15	—	—	—	—	—	109	—	124	78	
Brasilien	237	—	15	12	983	672	491	720	—	227	202	24	10	87	40	—	55	2104	1794	
Brit. Nord-Amerika	—	—	—	—	15	13	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	25	13	
Centralam. Repub.	—	—	—	—	41	29	19	25	—	16	20	—	—	—	—	—	—	76	74	
Chile	34	98	16	12	530	469	404	192	—	179	354	24	11	90	50	—	—	1806	1186	
Haiti	—	—	—	—	—	11	27	68	—	—	—	—	—	17	44	—	31	44	149	
Kolumbien	—	—	—	—	—	21	—	—	17	22	63	—	12	16	15	—	—	—	21	
Mexiko	—	—	—	—	123	132	23	33	—	—	20	—	—	27	18	—	—	184	259	
Peru	—	—	—	—	64	54	23	33	—	—	20	—	—	18	23	—	—	114	119	
Portorico, Cuba	—	—	—	—	550	200	45	43	—	44	23	58	—	—	—	—	—	715	289	
Uruguay	—	—	10	—	19	61	28	68	—	18	26	—	—	—	—	—	—	75	154	
Venezuela	50	—	—	—	28	36	23	68	—	87	24	—	12	19	—	200	134	407	274	
Ver. Staat. v. N.-Am.	—	121	—	—	563	1140	24	17	46	55	173	70	23	—	—	—	—	712	1520	
Westindien Brit.	—	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	
Westindien Niederl.	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	—	
Australien Brit.	27	31	—	15	58	100	75	228	—	14	18	—	—	17	—	—	—	191	389	
Seewärts	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	

A n h a n g.

Der nachstehende Vertragsentwurf setzt die Konstituierung einer Vereinigung deutscher Maschinenfabrikanten auf Grund des Genossenschaftsgesetzes mit beschränkter Haftpflicht, behufs Errichtung eines Musterlagers oder einer Niederlage deutscher Maschinen im Auslande, voraus. Diese Genossenschaft schließt mit den einzelnen an dem Musterlager beteiligten Fabrikanten den Vertrag ab. Bei Konstituierung der Genossenschaft ist ein gewisser Geldbetrag einzuzahlen, welcher auch als Betriebsfonds für das Musterlager (Gehalte, Miethe, Zölle usw.) sowie der in Deutschland domizilirten Geschäftsstelle dient.

Für den Fall, daß die Vereinigung deutscher Maschinenfabrikanten eine andere geschäftliche Organisation wählt, werden gleichwohl die mitgetheilten Vertragsbestimmungen mehrfach praktische Anleitung für den Geschäftsbetrieb gewähren. Uebernimmt ein Generalagent bzw. ein Importhaus die Leitung des Musterlagers für eigene Rechnung, so wird der zwischen ihnen einerseits und einzelnen Fabrikanten bzw. einem Fabrikantenkonsortium andererseits abzuschließende Vertrag zahlreiche Bestimmungen des nachstehenden Entwurfs aufzunehmen bzw. zu berücksichtigen haben.

Erhält der Generalagent usw. keinerlei Naturmuster, sondern nur Zeichnungen und Kataloge usw. und, zur Deckung seiner unvermeidbaren Auslagen für eine kurzfristige Periode, eine Pauschalsumme Seitens eines Fabrikantenvereins oder Seitens der einzelnen Fabrikanten, so vereinfachen sich die gegenseitig zu treffenden Vereinbarungen erheblich. Aber auch in diesem Falle würden die zur Verminderung der Risiken auf S. 17 vorstehender Mittheilungen empfohlenen Garantien Seitens einer Bank, den Gegenstand sorgfältigster mit dem Generalagenten zu treffenden Abmachungen bilden.

Musterlager deutscher Maschinen

zu

Stempel-
Marke.

errichtet von dem Fabrikanten-Verein in

§ 1.

Der Fabrikanten-Verein zu (Eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht) welcher am 18... unter dem Namen „Musterlager deutscher Maschinen zu“ daselbst ein ständiges Lager deutscher Maschinen*) auf die Dauer von ... Jahren errichtet, ladet die deutschen Maschinen- und Werkzeug-Fabrikanten auf Grund der nachfolgenden Bedingungen zur Beteiligung an diesem Unternehmen ein. Die Thätigkeit der Firma in sowie ihrer Vertreter usw. erstreckt sich auf den Staat (Provinzen)

§ 2.

Die an dem „Musterlager deutscher Maschinen zu“ beteiligten Fabrikanten zahlen pro Quadratmeter für das laufende Vertragsjahr pränumerando eine Platzmiete von 100 M., wenn die belegte Fläche nicht mehr als einen Quadratmeter, und 75 M. pro Quadratmeter, wenn die belegte Fläche mehr als einen aber nicht mehr als zwei Quadratmeter übersteigt.

Es sind ferner zu zahlen:

für eine Fläche von 3 Quadratmetern à 60 M.

„ „ „ „ 4 „	à 55 „
„ „ „ „ 5 „	à 50 „
„ „ „ „ 6 „	à 45 „
„ „ „ „ 7 „	à 40 „

„ „ „ „ grössere Fläche für jeden Quadratmeter 30 M.

Jeder neu angefangene Meter Raumfläche wird voll gerechnet. Die aufgestellten Gegenstände können bis zur Höhe von 3 Metern aufgestellt werden. Nehmen die aufgestellten Gegenstände eine grössere Höhe als 3 Meter in Anspruch, so beginnt die obige Raumberechnung aufs Neue. Wand- und Deckenfläche werden wie Grundfläche berechnet. Kollidiren die Angaben über Grund-, Wand- und Deckenfläche, so gelangt die grösste der angegebenen Flächen zur Berechnung.

§ 3.

Die Miete ist alljährlich pränumerando zu zahlen. Die diesen Verträge während eines laufenden Vertragsjahres Beitretenden haben den vollen Jahresbeitrag, ebenfalls pränumerando, zu entrichten.

§ 4.

In den vorstehend sub 2 und 3 gedachten Unkosten sind nicht begriffen:

1. die Transportkosten der Maschinen usw. bis in das Musterlager zu und zurück,
2. die Aufstellungskosten der Waaren, welche u. a. bei Maschinen, durch Fundamentierung, Montirung usw., sowie die Auslagen, welche durch Demontirung entstehen,
3. die von den Ausstellungsgegenständen an der Grenze sowie in dem Binnenlande erhobenen Steuern und Taxen, excl. einer etwaigen Miethsteuer für den Ausstellungsraum.
4. die eventuell nothwendig werdenden Auslagen für maschinelle Betriebskräfte,
5. die Transport- und sonstigen Versicherungsspesen.
6. die vorstehend sub 1 bis 5 gedachten Unkosten entfallen zu Lasten der Aussteller, ebenso wie die durch elementare Gewalt, Aufruhr, Krieg oder ähnliche Ereignisse entstehenden Nachtheile.

Die sub 1 bis 5 entstehenden und von dem Fabrikanten-Verein zu gedeckten Auslagen werden von demselben zum Selbstkostenpreise in Rechnung gestellt. Die Fakturapreise der Waaren sind franko Bord des Verschiffungshafens (Hamburg oder Antwerpen) zu stellen.

*) Es kommen hier namentlich auch Maschinen und die für den maschinellen Betrieb gebräuchlichen Gegenstände in Betracht. U. a.: Dampfkessel, Dampfmaschinen, Lokomotiven, Lokomobile, Thierkraftmotoren, Heissluftmotoren, Windmotoren, Gasmotoren, Armaturen, Transmissionen, Treibriemen, Dichtungsmaterialien, Winden, Kräne, Ventilatoren, Pumpen, Schläuche, Schlösser, Nägel und Nieten, Waagen, Werkzeugmaschinen, für Holz und für Eisen, Werkzeuge aller Industrien, Eismaschinen, landwirthschaftliche Maschinen und Geräte, Walzen, Steinbrechmaschinen, Eisenbahnmateriail, Eisenbahnwagen, Tramwaymaterial, Kautschuckfabrikate, Leim, Farben, Oele und Firnisse, Wächterkontrolluhren, Zeichenpapiere, Kupfer-, Eisen-, Wellbleche, verzinkte Bleche usw. sowie alle einschlägigen kleineren Artikel. Ferner Maschinenapparate und Bedarfsartikel für Bauwesen, Bergbau, Brennereien, Brückenbau, Zementfabrikation, Dampfhämmer, Gas- und Wasserleitungen, Wasser- und Pumpwerke, Latrinenwesen, Mühlen, Schneidemühlen, Naphtafabrikation, Zucker-Industrie, Spiritusfabrikation usw.

Der Fabrikanten-Verein zu verpflichtet sich zur Reinhaltung der ausgestellten Gegenstände sowie zur intakten Ablieferung derselben nach Ablauf des Vertrages, soweit die Substanz der betreffenden Gegenstände nicht durch Abnutzung bezw. ordnungsmässigen Gebrauch während der Ausstellungszeit oder durch die in § 4 sub 1, 2 und 6 gedachten Ereignisse und deren Wirkungen verringert worden ist.

§ 5.

Der Gerichtsstand des „Fabrikanten-Vereins zu“ für die beteiligten Aussteller ist, derjenige der an diesem Vertrage beteiligten Aussteller das Domizil der Firma derselben in Deutschland. (Es empfiehlt sich auch in den mit den Beamten des Musterlagers abzuschliessenden Verträgen zu bestimmen, dass der Gerichtsstand beider vertragsschliessenden Parteien das Domizil des Fabrikanten-Vereins sei)

§ 6.

Die an dem Musterlager zu beteiligten Aussteller bleiben Eigentümer der von ihnen ausgestellten Gegenstände. Der Fabrikanten-Verein zu hat somit den Verfügungen der Eigenthümer über deren Waaren nachzukommen, soweit seine vertragsmässigen Rechte dadurch nicht beeinflusst werden. Die an dem Musterlager Beteiligten verkehren daher in Sachen des Musterlagers zu stets mit dem „Fabrikanten-.....“

§ 7.

Für alle Aufträge, welche durch das Musterlager zu bezw. dessen Vertreter vermittelt werden, erhält dasselbe eine mit den einzelnen vertragschliessenden Fabrikanten zu vereinbarende Provision (siehe unten), welche nach Eingang der Zahlung *pro rata* der gezahlten Fakturabeträge fällig ist.

§ 8.

Der „Fabrikanten-Verein zu“ bezw. das Musterlager zu erhält von den an demselben Beteiligten die alleinige Vertretung ihrer Firma, resp. den Alleinverkauf ihrer Fabrikate in und den Provinzen Käufer, welche sich aus diesen Ländern direkt an die Fabrikanten wenden, sind von diesen an das Musterlager oder an den Fabrikanten-Verein zu zu weisen. Für alle Aufträge, welche bei den Fabrikanten von Bestellern in unter Umgehung der Vermittelung des „Fabrikanten-Vereins zu“ sowie des Musterlagers, einlaufen, sind die vereinbarten Provisionen unverkürzt dem ersteren zu creditiren.

§ 9.

Konkurrenzfirmen können von dem „Fabrikanten-Verein zu“ nur unter Zustimmung der bereits an dem Musterlager zu Beteiligten zur Theilnahme an demselben zugelassen werden.

§ 10.

Die zum Transport nach dem Musterlager gelangenden Güter sind nach den von dem „Fabrikanten-Verein zu“ näher zu bestimmenden Sammelstellen an dessen Ordre zu senden.

§ 11.

Die vertragschliessenden Theile haben sich spätestens bis zum 18. behufs Aufhebung des Vertrages schriftlich zu erklären, andernfalls wird derselbe als auf weitere ... Jahre verlängert angesehen.

den 1899 „Fabrikanten-Verein zu“

VERTRAG

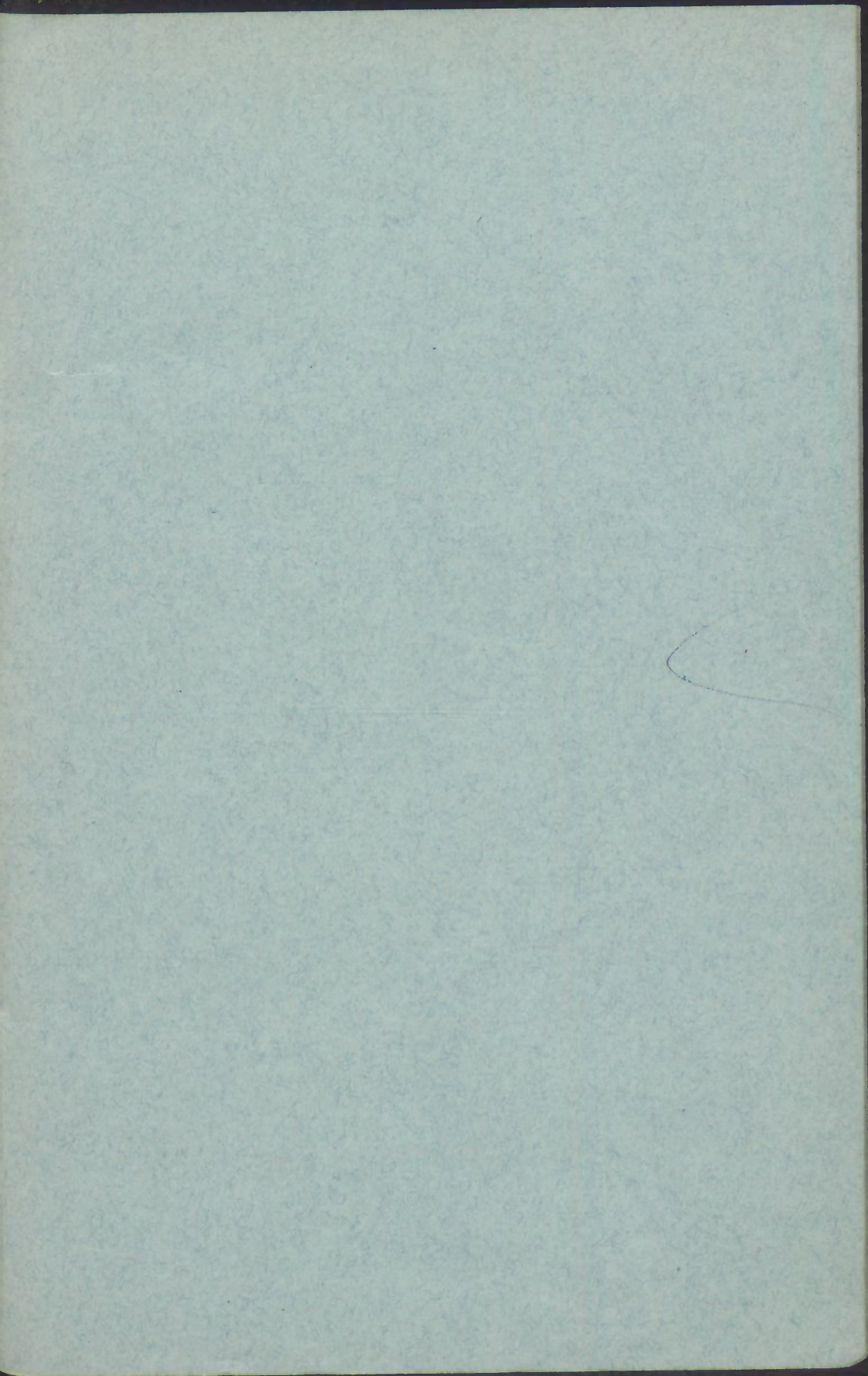
zwischen dem „Fabrikanten-Verein zu“ und der Firma: in

Auf Grund der vorstehenden Bestimmungen erklärt sich die unterzeichnete Firma zur Theilnahme an dem von dem „Fabrikanten-Verein zu“ in errichteten Musterlager deutscher Maschinen unter Belegung von

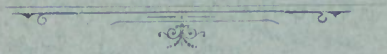
..... Quadratmeter Grundfläche,
..... „ Wandfläche,
..... „ Deckenfläche,
bereit, und gewährt dem gedachten Verein für alle durch ihn bezw. das Musterlager in vermittelten Geschäfte, sowie für alle ihr aus und direkt zugehenden Aufträge eine Provision von % vom Fakturabetrage der resp. Ordres nach Abzug des Rabatts, mit der ausdrücklichsten Zusicherung: die gleiche Provision auch für alle diejenigen Nachbestellungen einzuräumen, welche innerhalb dreier Jahre nach Ablauf dieses Vertrages von der unterzeichneten Firma nach ausgeführt werden.

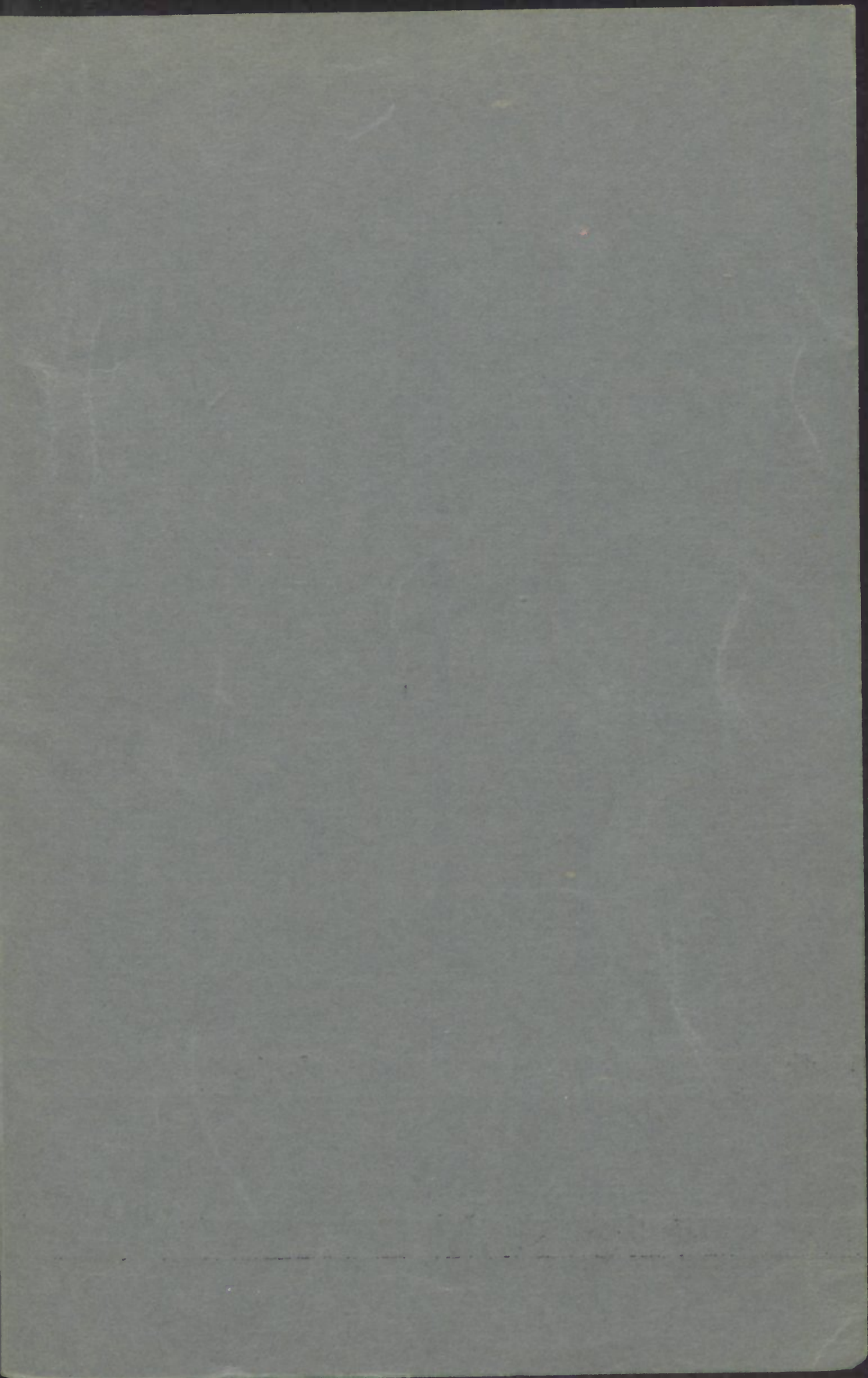
Die beiden vertragschliessenden Theile erhalten ein mit den beiderseitigen Unterschriften versehenes Exemplar dieses Vertrages.

den ten 18
Fabrikanten-Verein zu: Beteiligte Firma:
den ten 18



DRUCK VON SCHEFFNER & CO., BERLIN W. 85.







206\$07962991