

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 23 (1907)

**Heft:** 10

**Artikel:** Unsere Industrie und die italienische Einwanderung

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-576727>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

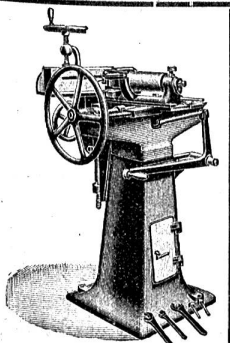
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Maschinenfabrik und Eisengiesserei Schaffhausen

vormals J. Rauschenbach

1386a u

## Schaffhausen.



### Langlochbohr- und Stemm-Maschine

ausserordentlich bequem in der Handhabung. Auf Wunsch auch mit Nebenbohrapparat, speziell für Wagner.

Zahlreiche Referenzen.

Prospekte franko.

## Ueberseeische Hölzer auf der Gross-Schiffahrt nach Basel.

(Korr.)

Nachdem bis jetzt nur Schleppdampfer mit Anhangschiffen Fahrten nach Basel ausgeführt haben, ist Freitag den 10. Mai ein speziell für die Basler Fahrt hergestellter Frachtdampfer eingetroffen. Derselbe heisst „St. Nikolaus“ und war auf seiner ersten Bergreise von dem Schleppboot „Prinz Berthold Friedrich von Baden“, der Reederei Page G. m. b. H. in Mannheim gehörend, begleitet. Das Schiff ist mit 2 Dampfmaschinen für 2 Schraubensystem ausgerüstet und hat eine Ladefähigkeit von 8000 Zentner. An Deck des Dampfers befindet sich eine mit Dampf betriebene Hebevorrichtung, mittelst welcher das Schiff seine eigene Ladung selbst aus- und einladen und auch von einem Schiff in das andere überladen kann. Die Vorrichtung hat eine Hebekraft von 5000 Kilo, sodass auch schwere Maschinenteile damit verladen und überschlagen werden können. Das Schiff ist ausserdem mit einer Dampfpumpe versehen, um in Havariefällen, sei es für das eigene Schiff oder sei es für fremde Schiffe, schnell das eingedrungene Wasser auszupumpen, um das Schiff über Wasser zu halten, bis die Massnahmen zur notdürftigen Abdichtung des durch die Havarie entstandenen Lecks getroffen sind.

Das Dampfschiff wird in Kürze noch eine Vorrichtung erhalten, um gegebenen Falls, wenn sich ein anderer Schraubendampfer eine Schraube abschlägt, diesen soweit aus dem Wasser heben zu können, dass die Anbringung einer Ersatzschraube gleich an der Unfallstelle erfolgen kann. Dies ist gerade für die Basler Fahrt ausserordentlich wichtig, weil Schiffswerften auf dieser Strecke vorerst nicht existieren.

Mittelst der ausserordentlich kräftigen Dampfwinden, die sowohl seitlich als auch quer aufgebaut sind, ist das Dampfschiff „St. Nikolaus“ in der Lage, wenn sich ein Schraubendampfer aufgefahren hat, diesen frei zu ziehen. Wenn sich ein Schleppschiff festfährt ist das Dampfschiff „St. Nikolaus“ in der Lage, dessen Ladung mittelst seiner eigenen mit Dampf betriebenen Hebevorrichtung schnell zu übernehmen und den Schleppfahn selbst, wenn er ein Leck erhalten hat, mittelst seiner Dampfpumpe über Wasser zu halten.

Durch das Dampfschiff „St. Nikolaus“ ist neben dessen Hauptzweck der regelmäßigen wöchentlichen Güterbeförderungen zwischen Mannheim-Basel und vice-versa ein Rettungs- bzw. Bergungsmittel für die Fahrstrecke

nach Basel geschaffen, das von grossem Wert für die Ausübung der Frachtschiffahrt nach Basel ist.

Das Dampfschiff „St. Nikolaus“ gehört der Reederei Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinfahrtschiffgesellschaft m. b. H., Mannheim. Diese Gesellschaft besitzt von allen Rheinschiffahrtgesellschaften den größten Schiffsraum und befördert jährlich mit nur eigenen Schiffen über 1,500,000 Tonnen. Diese Gesellschaft ist auch an der vor kurzem in Basel gegründeten Rheinhafen-N.-G. Basel wesentlich beteiligt. Die Firma beabsichtigt, die Frachtschiffahrt nach Basel zu betreiben, und zwar für Stückgüter durch das Dampfschiff „St. Nikolaus“, welches zwischen Mannheim und Basel verkehren soll. Die weitergehenden Güter nach Rheinland, Holland, Belgien und darüber hinaus werden in Mannheim sofort bei Ankunft des Dampfschiffes an die nach diesen Plätzen in Ladung liegenden Schiffe gebracht und mit der eigenen Hebevorrichtung des Schiffes „St. Nikolaus“ in diese überladen, und umgekehrt werden Berggüter aus diesen abgenommen, so dass für Stückgüter eine regelmäßige und prompte Beförderung geschaffen ist.

Für Massengüter wird der Verkehr durch Schleppschiffe der Firma ausgeübt. Wegen Frachten zc. beliebe man sich an die Centrale der Gesellschaft in Mannheim oder an deren Vertretung, Firma Steinacher & Rueff, Basel, zu wenden. Die Gesellschaft hat Bureaux in Frankfurt a. M., Ruhrort, Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen, und Vertretungen in Straßburg, Mainz, Köln, Hamburg und Zürich.

Die erste Ladung des Schiffes „St. Nikolaus“ besteht aus zirka 2000 Zentner Pitch-pine von der Holzhandlung Karl Schweyer, Mannheim, für Wilhelm Baumann, Rolladenfabrik in Horgen, Schmid-Imfeld & Cie., Bollikon, Kaufmann & Götz, Holzhandlung, Zürich; ferner Hafer von Albert Eifig, Heilbronn; Mehl von Taube & Meyer, Mannheim, und diversen Stückgütern wie Kaffee zc. Bisher wurden bekanntlich nur Kohlen nach Basel gebracht.

## Unsere Industrie und die italienische Einwanderung.

(Korrespondenz aus St. Gallen.)

Kürzlich konnte man in hiesigen Zeitungen lesen, dass sich die Haus- und Grundeigentümer der Gemeinde Tablat gegenseitig verpflichteten, geeignete Massregeln

zu ergreifen, um die italienische Einwanderung in jener Gemeinde so viel wie möglich einzuschränken. Wenn nun freilich zugegeben werden muß, daß diese Südländer viele Gewohnheiten und Gebräuche aus ihrer Heimat bringen, die uns Schweizer fremdartig berühren und mit Grund unser Mißfallen erregen, so muß doch anderseits auch rückhaltlos anerkannt werden, daß wir auf diese italienischen Arbeitskräfte durchaus angewiesen sind. Was wollte das Baugewerbe ohne die italienischen Erdarbeiter, Maurer, Tunnelarbeiter, Cementer und Steinhauer machen; wo wollte die so riesig aufstrebende Stickerindustrie ihre Hilfskräfte hernehmen, wenn nicht Italien in die Lücke springen wollte. Tatsache ist weiter auch, daß sich unter den Einwanderern neben allerlei minderwertigen Elementen doch auch recht viele achtungswerte Männer und Frauen vorfinden und in den Schulen trifft man oft Kinder italienischer Eltern, die sich durch Fleiß und Intelligenz auszeichnen. Von ungefähr kommt es auch nicht, daß viele angesehenere Vertreter der Baubranche italienische Namen tragen. Es sind oft die Söhne italienischer Eltern, die hier in der Schweiz aufgewachsen sind, sich vollkommen akklimatisiert und meist auch das schweizerische Bürgerrecht erworben haben. In einem Punkte müssen wir den Tablater Häuser- und Grundbesitzern jedoch Recht geben. Es geht unserer Meinung nach nicht wohl an, daß die Geschäftsleute einfach die Einwanderung der Ausländer begünstigen und hervorrufen, ohne sich um die Niederlassungsmöglichkeit derselben zu bekümmern. Pflicht der Unternehmer in allererster Linie scheint es uns zu sein, Sorge dafür zu tragen, daß die Arbeiter mit ihren Familien passende Unterkunft finden. Wenn diesem Gebote nachgelebt würde, so wären Mißstände, wie sie in Tablat und anderwärts zu Tage treten, weniger möglich und wären auch Maßnahmen wie die eingangs geschilderte nicht nötig.

A.

## Die gewerblichen Einzelvorträge an der Handelshochschule in Berlin.

(Korrespondenz).

Die gewerblichen Einzelvorträge an der Handelshochschule Berlin, die für weitere Kreise berechnet, von hervorragenden Vertretern der Industrie- und Handelswelt Berlins über Gegenstände aus ihrem speziellen Fache gehalten werden, wurden am Mittwoch, den 29. Mai, mit einem Vortrage von Herrn Kommerzienrat Max Richter, Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin, über die Einrichtungen an der Berliner Börse fortgesetzt. Während auf Märkten und Messen nach vorhandenen Vorräten oder Proben gehandelt wird, wird das Aufkommen der Börsen bezeichnet durch den Handelsverkehr in „vertretbaren“ Gegenständen, bei denen die bloße Nennung der Ware genügt, um ihre Eigenschaften festzustellen. Die erste Weltbörse entstand zu Anfang des 16. Jahrhunderts in Antwerpen; sie wurde abgelöst durch die bedeutendere Börse in Amsterdam, auf welcher zum ersten Male ein Börsen-Termingeschäft stattfand. Neben Waren wurden auch bereits Wechselbriefe und Wertpapiere gehandelt. In Amsterdam wurden gegen Mitte des 18. Jahrhunderts bereits ein halbes Hundert Wertpapiere gehandelt und ein Kurszettel darüber herausgegeben. Im Laufe des letzten Jahrhunderts hat die ungeheure Vermehrung der Wertpapiere den Fondbörsen das Uebergewicht verschafft. Nicht nur die Anleihen der Staaten haben kolossale Summen erreicht, sondern auch fast alle übrigen Arten des Nationalvermögens zivilisierter Völker sind in Wertpapieren verkörpert worden. Die Fabriken aller Industriezweige der chemischen, der Metall-

industrie, der Textilindustrie usw., die Bergwerke, die Transportunternehmungen zu Wasser und zu Lande und dergl. treten uns als Aktien, die Hypotheken als Pfandbriefe der Hypothekenbanken an der Börse entgegen. Fast alle Zweige des Erwerbslebens haben heute ein mittelbares oder unmittelbares Interesse an der Börse und es kann für das gesamte Erwerbsleben nicht gleichgültig sein, ob die Börsen des Landes Kraft und Leistungsfähigkeit besitzen. Die deutschen Börsen und besonders die Berliner Börse sind durch die Börsengesetzgebung der letzten Zeit in ihrer Leistungsfähigkeit sehr gelähmt worden. Ursprünglich war auch die Berliner Börse aus einer Warenbörse hervorgegangen. Bereits zu Anfang des 17. Jahrhunderts fanden Börsenversammlungen seitens der Mitglieder der damaligen Kaufmannsgilde — zuerst am Mühlendamm, dann an der Stechbahn — statt, die „Morgenprachen“ genannt wurden. Im Jahre 1738 wurde der Kaufmannschaft die sog. Grotte in einem Hause am Lustgarten als Börse überwiesen. Nach einem Umbau im Jahre 1805 wurden Börsenreglements erlassen, die auch die Herausgabe eines Kurszettels vorsahen. Ein Kurszettel aus dem Jahr 1805 weist 25 Notierungen auf. Ende der 50er Jahre erwarb die Kaufmannschaft die Terrains, auf welchen die heutige Börse steht, und im Jahre 1863 wurden die neuen Börsenräume eingeweiht. Der Bau erfolgte lediglich aus Mitteln der Kaufmannschaft. Die Berliner Börse ist also das Eigentum und eine Einrichtung der Berliner Kaufmannschaft; sie untersteht daher auch heute noch der Verwaltung der Korporation der Kaufmannschaft, welche durch ihr Ältestenkollegium ausgeübt wird. Früher hatte die Kaufmannschaft auch die Leitung der Börse, zuerst durch Deputierte des Ältestenkollegiums, später durch diese und von den Börsenbesuchern gewählte Sachverständige, welche zusammen das Börsenkommissariat bildeten. Heute erfolgt die Leitung durch den auf Grund des Börsengesetzes und der Börsenordnung gewählten Börsenvorstand, und die Korporation ist nur noch in sofern an der Leitung beteiligt, als eine bestimmte Zahl von Mitgliedern des Börsenvorstandes auch Mitglieder des Ältestenkollegiums sein müssen. Die Aufsicht, welche früher dem Ältestenkollegium zustand, ist auf die neugebildete Handelskammer Berlin übergegangen.

Der Vortragende besprach sodann die einzelnen Funktionen des Börsenvorstandes und der Zulassungsstelle, die Feststellung der Kurse zc. und ging sodann auf zwei Einrichtungen ein, welche die Börse vor Erlaß des Börsengesetzes nicht gekannt hat: das Staatskommissariat und das Ehrengericht. Die Handelswelt hat die Bestimmung von Staatskommissarien bekämpft. Aber mit der Wahl des ersten Staatskommissars an der Berliner Börse hat die Regierung einen sehr guten Griff getan, da derselbe es verstanden hat, die Schwierigkeiten, welche aus der Abneigung der Handelswelt gegen die neue Einrichtung vorhanden waren, elegant zu überwinden. Ob ein Staatskommissar für die Börse nützlich oder schädlich ist, wird wohl stets von der Persönlichkeit abhängen. Wenn er der ihm gestellten Aufgabe, über Mittel zur Abstellung von Mängeln zu berichten, seine besondere Aufmerksamkeit zuwendet, so liegt leicht die Gefahr vor, daß er auf die Idee kommt, die für die Börse nützlicheren Vorschriften besser zu verstehen, als die Sachverständigen. Die Schicksale des Börsenregisters beweisen nur allzu deutlich, daß nicht alles, was dem Theoretiker aus allgemeinen Erwägungen heraus richtig erscheint, auch praktisch richtig sein müsse. Das Ehrengericht hat sich insofern bewährt, als es gelungen ist, durch dasselbe ungesündere Elemente aus der Börse zu entfernen. Wo es versagte, lag es zumeist daran, daß unehrenhafte Ge-