

**Zeitschrift:** Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes  
**Herausgeber:** Schweizerischer Gewerkschaftsbund  
**Band:** 45 (1953)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Ein Jahrhundert Schweizerische Industrie-Gesellschaft  
**Autor:** Weckerle, Eduard  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-353606>

### **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:** 17.04.2025

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

## Ein Jahrhundert Schweizerische Industrie-Gesellschaft

Die bereits stattliche Zahl schweizerischer Firmenmonographien, die weit über den früher vielfach üblich gewesenen Rahmen einer Geschäftsreklame hinausgehen, ist vor kurzem durch eine Publikation der *Schweizerischen Industrie-Gesellschaft* (SIG) in Neuhausen am Rheinfall erweitert worden. Den äußern Anstoß dazu gab das hundertjährige Bestehen, das dieses bedeutende Unternehmen am Beginn dieses Jahres begehen konnte. Wie im Falle der um ein halbes Jahrhundert älteren Georg-Fischer-Stahlwerke im nahen Schaffhausen und der Saurer-Werke in Arbon, die ebenfalls auf eine hundertjährige Existenz zurückblicken, durfte auch die SIG ihr seltenes Jubiläum auf einem Höhepunkt ihrer Entwicklung begehen. Schon die technische Aufmachung der Jubiläumsschrift beeindruckt durch ihre Gediegenheit, und was den Inhalt angeht, so wollte man offenbar auch hierin dem von den Georg-Fischer-Werken gewiesenen Beispiel nicht nachstehen und hat die textliche Bearbeitung dem Professor an der Handelshochschule St. Gallen, Dr. *Theo Keller*, übertragen, dem noch andere Wissenschaftler, wie Dr. *Karl Schib* und Dr. *Otto Scheitlin*, sowie leitende Personen der SIG zur Seite standen. Auch gibt die Schrift nicht nur ein Bild von der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens, sondern bezieht, wenigstens was dessen Anfänge angeht, auch die nähere Umwelt ein, so daß sich das Buch zu einer Wirtschaftsgeschichte des Kantons Schaffhausen erweitert oder doch einen gewichtigen Beitrag dazu liefert. Eine ähnliche Erweiterung erfuhr die Darstellung der verschiedenen Produktionszweige des Unternehmens. So erfährt man daraus nicht nur, was die SIG auf diesem Gebiete leistet, sondern es wird zugleich eine ganze Entwicklungsgeschichte, sei es der Waggons, sei es der Waffen oder der Packmaschinen, verknüpft, wodurch die Schrift allein schon zu einer überaus anregenden Lektüre wird.

Unter den Industrieunternehmungen unseres Landes nimmt die SIG insofern eine Sonderstellung ein, als sie sogleich von Anfang an als Großbetrieb ins Leben getreten ist, während die meisten andern, soweit sie noch bestehen, sich aus handwerklichen Anfängen entwickelten. Auch trat mit den Gründern ein bis dahin in der Schweiz noch wenig bekannter Personentypus in Erscheinung: der berufsfremde Unternehmer. Keiner war sozusagen «vom Bau». *Friedrich Peyer im Hof* war wie sein Vater Tuchhändler, *Heinrich Moser* ein im Uhrenhandel mit Rußland reich gewordener Großkaufmann, und *Conrad Neher* leitete das am Rheinfall gelegene väterliche Eisenwerk. Den Anstoß zur Gründung einer Waggonsfabrik, als die die SIG ihren Start nahm, gab offenbar die persönliche Verbindung Peyers zu der damals gerade in Gründung begriffenen Rheinfallbahn, deren provisorisches Direktorium er präsierte und bei

deren definitiven Konstituierung er in den Verwaltungsrat gewählt wurde. Für die technische Leitung selber wurde der Leiter der königlich württembergischen Wagenbau-Anstalt zu Heilbronn, ein Herr Dr. Wagner, gewonnen, von dem der Gründungsprospekt empfehlend sagte, daß «dessen allseitig anerkannte Meisterschaft in dieser Branche den verehrlichen Eisenbahn-Direktionen eine wesentliche Gewähr für die gute Ausführung ihrer Bestellung darbietet». Im übrigen gaben die Gründer der Hoffnung Ausdruck, «den Eisenbahndirektionen alle wünschbaren Vorteile bieten zu können, vor allem auf Grund der günstigen Lage in holzreicher Gegend und in unmittelbarer Nähe des Eisenwerkes Laufen».

Die Gründung erfolgte in der damals in der Schweiz ebenfalls noch neuartigen, wenn auch nicht mehr völlig unbekanntenen Rechtsform einer «anonymen Gesellschaft», bei der die finanzielle Verpflichtung der Teilhaber auf den Betrag ihres Kapitaleinsatzes beschränkt war. Der Zeitpunkt der Gründung war offenbar mit Umsicht gewählt. Das deutet die Schrift mit folgenden Worten an: «Als die Schweizerische Waggonfabrik bei Schaffhausen ‚zum Zwecke der Erbauung von Eisenbahnwaggonen aller Art‘, wie es in ihrer Gründungsanzeige vom 19. Januar 1853 hieß, ins Leben traten, befand sich die Wirtschaft fast überall nicht nur in einem kurzfristigen konjunkturellen, sondern auch in einem langlinigen strukturellen Aufstieg. Die Entwicklung des Eisenbahnbaus stand in ihren Anfängen, und unermeßliche Möglichkeiten eröffneten sich ihr...» Gleichwohl war die Geschäftsleitung vorsichtig genug, das Konjunkturrisiko schon frühzeitig zu verteilen, indem sie «die Anfertigung von Kriegsfuhrwerken, Brückentrains und dergleichen» aufnahm und das Fabrikationsprogramm anfangs der 1860er Jahre auf Handfeuerwaffen ausdehnte. Immerhin blieb der damalige Hauptzweig die Fabrikation von Eisenbahnwagen. Da dieser aber stark auf das Auslandgeschäft ausgerichtet war, bekam das Unternehmen auch jedesmal die internationalen Krisen sofort zu verspüren.

Auch sonst blieben dem Unternehmen Rückschläge nicht erspart. In dem Gründer-Triumvirat klappte es so wenig wie etwa in denjenigen, die Lenin und Stalin ablösten, ohne daß allerdings deswegen Köpfe rollten. Als 1855 zu einer Kapitalerhöhung geschritten werden sollte, machte Moser bereits Schwierigkeiten, und im Mai 1860 kam es zur öffentlichen Versteigerung der Waggonfabrik, an der die Betriebsanlagen den beiden bisherigen Mitbeteiligten Peyer und Neher zugeschlagen wurden. Der zum technischen Leiter berufene und im Gründungsprospekt so rühmlich herausgestellte Dr. Wagner trat schon im Mai 1854 zurück und gründete hart an der Schweizer Grenze, in Thiengen, eine Konkurrenzfabrik, die jedoch keinen Bestand hatte. Immerhin erwies sich eine kräftige staatliche Hilfe als notwendig. Diese bestand einmal darin, daß die eidgenös-



sischen Räte im Sommer 1854 die Erhebung eines Schutzzolles von 1,5 Prozent auf vom Ausland eingeführte Eisenbahnwaggons festsetzten und daß der Waggonfabrik gleichzeitig der Eingangszoll für Rohmaterialien erspart wurde. Auch ging der Eisenbahnbau in der Schweiz lange nicht in dem Tempo vorwärts, wie es die Gründer erhofft haben mochten. Die Eröffnung der Rheinfallbahn Winterthur—Schaffhausen erfolgte erst im Jahre 1857 und der für das Neuhauser Werk so notwendige Gleisanschluß ließ gar noch weitere vierzig Jahre auf sich warten. Von der Umständlichkeit, mit der der Abtransport der konstruierten Waggons ab Neuhausen damals erfolgte, gibt die Schrift ein recht anschauliches Bild: «Nicht minder interessant als der Bau der Wagen war damals deren Abtransport. Eine Schienenverbindung mit Schaffhausen bestand noch nicht. Deshalb mußten die Wagen auf besonders stark gebauten Fuhrwerken, von zehn bis zwölf Pferden gezogen, an den Bestimmungsort übergeführt werden. Die Wagen für die Zentralbahn hatten auf holprigen Straßen über 90 km zurückzulegen. Nach Zürich ergab sich ein Transportweg von 45 km. Bei einer Geschwindigkeit von 4,5 km/h machte das immerhin eine Transportdauer von zehn Stunden aus. Hinzu kam die für den Pferdewechsel nach halbem Wege benötigte Zeit. Diese tagelangen, beschwerlichen Transporte auf schlechten Straßen verkürzten sich zum Teil, als im Dezember 1855 die Nordostbahn die Linie Winterthur-Oerlikon und im August 1856 deren Fortsetzung bis Zürich in Betrieb nahm.»

Ueberaus reizvoll ist auch die Schilderung des Waggonbaus der «guten alten Zeit»: «Während sich die ersten Eisenbahnwagen auf dem europäischen Festlande, jene der 1828 bis 1832 gebauten Linz-Budweiser-Pferde-Eisenbahn, ganz an die Konstruktion der alten Postkutschen hielten und nach dem Coupésystem gebaut waren, wiesen in der Schweiz schon die für die ‚Spanisch-Brötli-Bahn‘ 1847 gebauten Wagen Mittelgänge mit Uebergangsmöglichkeiten an den Wagenenden auf. Dabei gab es in der Regel drei Wagenklassen. Die Wagen präsentierten sich häufig in einem überaus bunten Farbenkleid. Rot bedeutete die erste, Gelb die zweite, Grün oder Braun die dritte Klasse. Blau wurde für Gepäck- und Postwagen gewählt. Die Wandverkleidungen in den Polsterabteilen bestanden aus aufgespanntem Stoff. Die Fenster, die mit Hilfe von Lederriemen geöffnet werden konnten, waren mit heimeligen Vorhängen geschmückt. Die Stuhlgestelle und die wuchtigen Tische der ersten Klasse wiesen allerlei Verzierungen auf. Für die Entlüftung der Abteile dienten jahrzehntelang oberhalb der Fenster angebrachte Schlitzreihen, welche mit einem Schieber abgedeckt werden konnten. Der dritten Klasse fehlte jeder Komfort, unbequeme Holzbänke mit senkrechten Rücklehnen bildeten die Ausstattung. Die mit Holz ausgeschalteten Dach- und Wandpartien und ebenso die Bänke waren mit gelber oder brauner Oelfarbe gestrichen. Als Heizung dienten Kohlen-



füllöfen, wobei der Ofen für die dritte Klasse in der Abteiltrennwand angeordnet war und gleichzeitig für Raucher- und Nichtraucherabteil diente. Ebenfalls bescheiden nahm sich die Wagenbeleuchtung aus. Eine einsam flackernde Kerze oder eine Oellampe je Abteil verbreitete ein schwaches, düsteres Licht...»

Eine neue Aera begann für die SIG nach der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen um die Jahrhundertwende. Bereits am 6. März 1906 traf eine erste Bestellung der jungen Staatsbahn in Neuhausen ein und in der Folge nahmen diese Aufträge rasch einen bedeutenden Umfang an, wodurch sich das Schwergewicht des Absatzes immer mehr auf das Inland verlegte. Wie sehr dies der Fall war, zeigt eine Zusammenstellung aller von der SIG seit ihrer Gründung bis 1. Juli 1952 gelieferten Wagen. Darnach wurden 20 391 Wagen an schweizerische und 24 664 Wagen an ausländische Bahnen geliefert.

«Im Dienste der Landesverteidigung» ist der Abschnitt überschrieben, der dem zweiten großen Produktionszweig der SIG, der *Herstellung von Handfeuerwaffen* gewidmet ist. Im Bericht über das Geschäftsjahr 1860/61, der diese Ausweitung des Geschäftskreises begründete, ist aber der Hinweis auf einen solchen Dienst bezeichnenderweise nicht zu finden, vielmehr werden die dabei leitend gewesenen Ueberlegungen sehr nüchtern wie folgt dargestellt: «Wenn wir uns auch auf der einen Seite die Schwierigkeiten nicht verhehlten, welche die Einführung jeder neuen Industrie mit sich führt, so hielten wir es doch auf der andern Seite *vom Standpunkte unserer Unternehmung* aus für rätlich, dem Waggonbau eine weitere Branche beizufügen; und *von diesem Standpunkt ausgehend*, erschien uns die Waffenfabrikation als die für uns gerathenste, einerseits weil dieselbe immerhin mit unsern bisherigen Arbeiten etwelche Verwandtschaft hat und sich am leichtesten in unsere übrigen Einrichtungen einfügen ließ, und anderseits, weil die bedeutende Bewegung, welche allerwärts im Waffenwesen stattfindet, auf längerer Zeit einen befriedigenden Absatz in den betreffenden Artikeln in Aussicht nehmen läßt.» Also kein Wort von «Landesverteidigung», dafür aber um so betontere Herausstellung des «Standpunktes unserer Unternehmung», wobei man freilich die behauptete «etwelche Verwandtschaft mit den bisherigen Arbeiten» stark bezweifeln darf. Die Wahrheit ist wohl, daß man in dem neuen Geschäftszweig große und unerschöpfliche Möglichkeiten witterte, was sich dann ja auch als richtig erwies. Namentlich kamen der SIG hierbei die Dienste des genialen *Friedrich Vetterli* zustatten, der nicht nur in der Konstruktion von Waffen Großes leistete, sondern auch ein ausgezeichnete Leiter der Werkstätten war. Vetterli war es ziemlich rasch gelungen, ein feldtüchtiges Mehrladegewehr zu konstruieren, das auch in der Schweizer Armee eingeführt wurde, was der Waffenfabrik jahrelang Vollbeschäftigung sicherte. Wenn

die Geschäftsleitung freilich im Geschäftsbericht 1869/70 glaubte feststellen zu dürfen, daß für ihren Betrieb «stetsfort eine günstige Zukunft in Aussicht stehe», so war der Geschäftsoptimismus damit entschieden zu weit getrieben. Bereits im Jahre 1873/74 sah sich die Waffenfabrik wieder genötigt, die Zahl der Beschäftigten zu vermindern. Ueberhaupt erwies es sich, daß man sich mit der Aufnahme dieses Produktionszweiges auf einen recht schwankenden Boden begeben hatte, weshalb man leicht begreift, daß das Unternehmen angestrengt Ausschau nach einem andern, weniger von den Einflüssen der Politik abhängigen Geschäftszweig hielt. Dieser wurde dann in der *Herstellung von Packmaschinen* gefunden, die 1905/06 aufgenommen wurde und in der es die SIG zu besonders anerkannten Leistungen von Weltruf brachte. Die Jubiläumsschrift selber bezeichnet den Entschluß zur Aufnahme dieses Produktionszweiges als «eine der größten Entscheidungen in der Geschichte der SIG».

Von Interesse sind die Ausführungen, die die Jubiläumsschrift im Abschnitt «*Die Leistungen des Kapitals*» macht. Daraus ergibt sich, daß sich das frühere Verhältnis von Eigenkapital zum Fremdkapital im Lauf der Zeit völlig zugunsten des ersteren verschoben hat. Seit dem Anfang der 1920er Jahre ruht, wie sich der Bericht ausdrückt, «der finanzielle Aufbau nur auf der einen tragenden Säule des Eigenkapitals». Es war — wenigstens trifft dies auf die letzten Jahrzehnte zu — stets ein stehender Grundsatz des Unternehmens, «mit einem möglichst kleinen Aktienkapital zu arbeiten und die laufende Erneuerung auf dem Wege der Eigenfinanzierung durchzuführen». Der Verfasser dieses Abschnitts, Prof. Dr. *Theo Keller*, legt die dabei praktizierte Technik auch offen dar. «Diese Eigenfinanzierung», so beschreibt er die angewandten Methoden, «unter der hier die Selbstfinanzierung im üblichen Sinne des Wortes zu verstehen ist, bedient sich dreier verschiedener Mittel, die jedoch alle in dem einen ausmünden: Teile des erzielten Gewinnes nicht öffentlich auszuweisen oder ausgewiesene Gewinne teilweise nicht auszuschütten, um sie zu Kapital werden zu lassen und dieses dem inneren und äußeren Ausbau des Betriebes zuzuwenden. Die drei Mittel heißen: Bildung von Reserven, Vornahme von Abschreibungen, die über das Maß der Minderung der Vermögenswerte hinausgehen, und Belastung des laufenden Betriebes mit Aufwendungen, die zur Vermögensvermehrung führen und deshalb als Investitionen gelten müssen...»

In welchem Umfang die SIG von diesen Mitteln Gebrauch machte, läßt sich ahnen, wenn man etwa vernimmt, daß der Gesamtbetrag aller Investitionen in Immobilien und Mobilien, die von 1853 bis Ende 1951 vorgenommen wurden, sich auf rund 50 Mio Fr. beläuft. «Hält man sich diese Zahlen vor Augen», so bemerkt Dr. Keller dazu ergänzend, «zieht man ferner in Betracht, daß die in den An-



fängen der Entwicklung geliehenen fremden Gelder völlig aus eigenen Mitteln zurückbezahlt worden sind, und überlegt man sich endlich, daß die Aktionäre nur etwas mehr als die Hälfte des Aktienkapitals liberiert (einbezahlt) haben, dann kommt man zum Schluß, daß die SIG ein Beispiel einer so weit getriebenen Selbstfinanzierung darstellt, wie sie in der schweizerischen Wirtschaft selten zu finden ist.» Dabei kann man nicht einmal sagen, daß die Aktionäre kurzgehalten worden wären. Seit 1860 hat die SIG für jedes Geschäftsjahr Dividenden ausgerichtet, ein Fall, von dem der Bericht sagt, daß es in der Schweiz kaum ein zweites Beispiel einer Industrieunternehmung gebe, die für eine auch nur annähernd gleichlange Zeit gleiches nachzuweisen in der Lage wäre. Auch beschränkten sich die Leistungen an die Aktionäre keineswegs auf die Ausrichtung von Dividenden. Vielmehr kamen diese auch in den Genuß von Gratisaktien und sonstigen Sonderausschüttungen. Insgesamt stellen sich die Ausschüttungen in den Jahren 1860 bis 1951 wie folgt dar:

	Fr.	Fr.
1. Reingewinn . . . . .		50 450 445.—
2. Jährliche Gewinnausschüttungen an die Aktionäre:		
Dividende . . . . .	18 700 320.—	
Aktienbonus . . . . .	1 298 400.—	
Genußscheine . . . . .	968 400.—	
Genußscheinbonus . . . . .	1 380 000.—	22 347 120.—
3. Gratisaktien aus Reserven . . . . .		4 400 000.—
Totalausschüttung an die Aktionäre . . . . .		<u>26 747 120.—</u>

Trotz der wohl beispiellosen Eigenfinanzierung der SIG ist es also ihren Aktionären nicht schlecht ergangen. Wie Prof. Theo Keller selber ausrechnet, verzinste sich ihr eingebrachtes Kapital durchschnittlich mit 12,12 Prozent. Um so merkwürdiger muß es anmuten, daß der Verfasser findet, das Kapital habe «mit einem recht bescheidenen Anteil vorliebnehmen» müssen, was er an Hand eines Vergleichs der Löhne und Sozialaufwendungen mit den Gewinnausschüttungen beweisen zu können glaubt. Derartige Vergleiche sind heute in den Geschäftsberichten der Aktiengesellschaften große Mode. In Wirklichkeit beweisen sie aber gar nichts. Einmal sind die ausgeschütteten Gewinne, wie gerade das Beispiel der SIG eklatant beweist, mit den wirklichen Gewinnen gar nicht identisch, und zum andern leistet der Kapitalgeber keine Arbeit. Es ist aber nur die Arbeit, die Werte schöpft. Kapital an sich tut das nicht und würde ohne Verbindung mit der Arbeit vermodern. Alle derartigen Vergleiche sind darum pure Gaukeleien, und wenn solche heute auch allgemein üblich sind, so muß es doch aufs tiefste verwun-

dern, daß ein Mann der Wissenschaft, der ernst genommen werden will, nicht vor einem derartigen Taschenspielertrick zurückschreckt. Das heißt man, das Volk zum Narren halten, was einer Jubiläumsschrift bestimmt nicht gut ansteht, am allerwenigsten dann, wenn es sich um ein dermaßen florierendes Unternehmen handelt wie die SIG.

Wie dem abschließenden, etwas schwulstig «*Im Dienste des Menschen*» überschriebenen Kapitel zu entnehmen ist, beschäftigte die SIG Ende 1951 rund 1800 Arbeiter. Mit den Angestellten waren es Ende März 1952 insgesamt 2300 Beschäftigte, nachdem 1943 ein Höchststand von 2419 Beschäftigten erreicht worden war. Begonnen hatte das Unternehmen im Jahre 1853 mit zirka 150 Arbeitern. Im Jahre 1894/95 hatte sich deren Zahl auf 730 gehoben, und die Tausendergrenze wurde erstmals im Jahre 1909/10 überschritten. In der gleichen Zeit änderte sich das Aktienkapital durch die beschriebene Eigenfinanzierung nur geringfügig. Dieses beträgt auch heute erst 9 Mio Fr., von denen obendrein die Hälfte aus Reserven der Firma und nicht von den Aktionären selber herrührt.

Sehr anerkennend äußert sich die Schrift über die Wirkung des sogenannten *Friedensabkommens*, wobei es aber auffallen muß, daß der Verfasser — es ist derselbe Prof. Dr. Theo Keller — sich offenbar geniert, den Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiterverband, der doch auf Arbeitnehmerseite der eigentliche Initiant und Träger dieses Abkommens ist, mit Namen zu nennen und statt dessen nur allgemein von «Arbeitnehmerverbänden» spricht. Daß es auch sonst mit der wissenschaftlichen Exaktheit dieses Herrn nicht eben weit her ist, beweist er ein neues Mal im Abschnitt «Schutz gegen die Folgen von Krankheit und Alter», den er also einleitet: «Wohl in keiner Hinsicht zeigt sich so deutlich der erfreulicherweise sehr weite Abstand zwischen dem Zerrbild eines Karl Marx und der Wirklichkeit des Verhältnisses von Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wie in den Einrichtungen zur Milderung der finanziellen Folgen von Krankheit, Alter und Invalidität der Arbeiter und Angestellten im neuzeitlichen Fabrikbetrieb. Gälte das ‚eherne Lohngesetz‘, so hätte der Unternehmer kaum einen Grund, sich um die Lage jener seiner Mitarbeiter zu kümmern, die wegen Krankheit oder Alter aus seinem Betriebe ausscheiden, und zu deren Verbesserung Mittel einzusetzen.» Nun kann zwar in jedem Handbuch nachgeschlagen werden, daß das «eherne Lohngesetz» von Marx nie und nimmer vertreten wurde und daß er dessen Geltung sogar nachhaltig bestritt, aber das braucht ein Professor der St.-Galler Handelshochschule offenbar nicht zu wissen. Nicht minder muß es verwundern, in der einleitenden Darstellung, die Dr. *Karl Schib* von Schaffhausen gibt, die Legende aufgefrischt zu finden, *Johann Conrad Fischer*, der Begründer der heutigen Georg-Fischer-Stahlwerke, sei vor allem Erfinder gewesen, der gar nicht nach industrieller Ausbeutung der Resultate seines wissenschaftlichen Forschens strebte, während doch



alle Publikationen der neueren Zeit geradezu darauf angelegt sind, das Gegenteil zu beweisen. Tatsache ist, daß Georg Conrad Fischer nicht nur ein erfolgreicher Erfinder, sondern ein nicht minder erfolgreicher Unternehmer ganz vom Schlage der Peyer im Hof, Heinrich Moser und Conrad Neher war.

Gerne hätte man Auskunft darüber erhalten, wie sich das Verhältnis der drei hauptsächlichen Produktionszweige zueinander im Lauf der Zeiten gestaltet hat. Auch sonst läßt die Jubiläumsschrift allerhand Fragen unbeantwortet. Trotz dieser und anderer Mängel, zu denen nicht zuletzt eine Gespreiztheit des Stils gewisser Kapitel gehört, ist sie ein eminenter Beitrag zur Wirtschafts- und Industriegeschichte unseres Landes, der Beachtung verdient.

*Ed. Weckerle.*

## Gegenwartsprobleme der europäischen Gewerkschaften

### I

Aehnlich wie im vergangenen Jahr führte die *Europäische Regionalorganisation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften* (IBFG) dieses Jahr eine gewerkschaftliche Sommerschule durch. Dank dem freundlichen Entgegenkommen des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) konnte der vierzehntägige Kurs im idyllisch gelegenen oberbayrischen Kurort *Kochel* abgehalten werden, wo der Regionalorganisation die zu diesem Zwecke ausgezeichnet geeigneten Räumlichkeiten der Bundesschule des DGB zur Verfügung gestellt wurden. Die Leitung der vom 14. bis 27. Juni 1953 dauernden Sommerschule lag wie im Vorjahr in den Händen des Sekretärs der Regionalorganisation, Walter Schevenels (Brüssel). Ihm zur Seite standen verschiedene gewerkschaftliche Mitarbeiter, insbesondere Dr. Heinz Umrath (Amsterdam). Der ebenfalls als Studienleiter vorgesehene belgische Gewerkschafter Fernand de Coster konnte jedoch infolge Erkrankung nicht am Kurs teilnehmen. Dagegen wirkten noch folgende Gastreferenten mit: L. Murray (Großbritannien), R. Le Bourre (Frankreich) und K. Osterkamp (Deutschland). Andererseits wurde die Sommerschule von Delegierten aus insgesamt 14 europäischen Ländern besucht.

Das Kernstück der gewerkschaftlichen Sommerschule bildete eine Reihe von Vorträgen und Aussprachen, welche sich unmittelbar mit wirtschafts- und sozialpolitischen Fragen der westeuropäischen Länder befaßten. Es zeigte sich wieder einmal mehr, daß es Westeuropa nicht an Gegenwartsproblemen fehlt, und es ging daher in erster Linie darum, die Grundfragen zu erkennen, die sich den europäischen