

## Allgemeines Journal

## UHRMACHERKUNST.

Erscheint wöchentl. — Abonnementspr. pro Quart. 2 Mk. — Oesterr. Währ. fl. 1,20. — Inserate die 5 gespalt. Petitzeile oder deren Raum 25 Pf., bei Wiederholungen 2—3 Mal 10 %/or 4—8 Mal 20 %/or 9—26 Mal 33 1/2 %/or 27—52 Mal 50 %/or Rabatt. — Arbeitsmarkt pro Zeile 20 Pf.

LEIPZIG,  
den 19. April 1879.

Alle Buchhandlungen und Postämter nehmen Bestellungen an.  
Verlag u. Expedition: Herm. Schlag, Leipzig.  
Verantwortlicher Redakteur: Jos. Jacobovits.

## I n h a l t:

Die Zollfrage in Bezug auf die Uhrmacherkunst. — Ein Vortrag des Herrn M. Grossmann über Hemmungen (Schluss). — Wie man die Vorzüge einer Hemmung im Vergleiche mit einer anderen feststellen kann. — Maschine zum Zapfeneinbohren. — Von den in der Uhrmacherei angewandten Oelen (Schluss). — Postalisches. — Reflektoren für Tageslicht. — Schwingende Gewichte. — Unsere Literatur. — Frage- und Antwortkasten. — Briefkasten. — Anzeigen.

## Die Zollfrage in Bezug auf die Uhrmacherkunst.

Industrie und Handel sind zwei Faktoren, die sich immer gegenseitig unterstützen müssen. Die Interessen dieser beiden sind in manchen Fällen sogar so eng miteinander verbunden, dass die Lebensbedingungen des Einen auch die Existenz des Anderen auf das Innigste berühren. Ist es schon der Grossindustrie nicht möglich, sich von dem Welt- oder Grosshandel zu emanzipiren, so ist das Kleingewerbe vom Gross- und Kleinhandel geradezu abhängig.

Gewiss würde in einem Lande, wo dem freien Handel Hindernisse in den Weg gelegt werden, auch die Industrie schwer darunter leiden, denn die Rohprodukte, welche zur Verarbeitung gelangen, werden nicht alle im Lande selbst produziert. Ebenso wenig werden aber auch die fertigen Erzeugnisse der Industrie im Lande selbst konsumirt; hieraus ergibt sich schon von selbst, dass der Handel hier die vermittelnde Rolle übernehmen muss, indem er den Bedarf an Rohmaterial herbeischafft und für die im Inlande überflüssigen Erzeugnisse einen ausländischen Markt ausfindig macht.

Im grossen Weltverkehre ist es jedoch nicht immer möglich, dass der Bezug, bzw. Vertrieb, an Waaren zwischen dem produzierenden und konsumirenden Lande direkt bewerkstelligt werde. Es müssen vielmehr, in Folge besserer Verkehrswege, die Waaren aus einem dritten Lande bezogen werden; wo sie eben leichter und schneller, aber auch billiger zu haben sind.

Manche amerikanische Erzeugnisse beziehen wir bedeutend vortheilhafter aus England, als wenn wir dieselben direkt beziehen wollten. Andere Länder beziehen aber auch von uns Waaren, die sie bei uns vortheilhafter bekommen, als wenn sie dieselben direkt aus dem produzierenden Lande beziehen wollten. Dies hat alles seine so natürlichen Ursachen, dass man sie bis zu einem gewissen Grade als Naturgesetz aufstellen kann. Wir wollen diese Thatsache hier durch ein beliebiges Beispiel illustriren.

Deutschland hat einen ganz bedeutenden Bedarf an vorzüglichem Roheisen, welches in dieser Beschaffenheit nur aus England bezogen werden kann. Um jedoch diejenigen Artikel, welche aus diesem Rohmaterial in Deutschland erzeugt werden, auch konkurrenzfähig, d. h. billig auf den Markt bringen zu können, ist es erforderlich, dass dieses Rohmaterial gleichfalls auf das Billigste herbeigeschafft werden kann. Es müssen daher die Verkehrsmittel darnach eingerichtet werden, dass der Transport so billig wie möglich zu stehen kommt (auf das Zollverfahren wollen wir erst später Bezug nehmen). Wenn nun die Verkehrsmittel einmal derart eingerichtet sind, so kommt es gewiss nicht darauf an, ob um so viele Tausend Centner das Jahr über mehr befördert werden. Im Gegentheil, je grösser der Verkehr im Ganzen, desto vortheilhafter und billiger wird er für den Einzelnen. Um daher den Verkehr so viel wie möglich zu steigern, wird von diesem Material soviel bezogen, dass wir es an solche Länder, z. B. Oesterreich oder Russland, welche keinen so grossen Bedarf oder keine direkte billigere Verbindung haben, billiger verkaufen können, als wenn wir dieselben von England direkt beziehen würden.

Wenn es nun der Regierung selbst oder irgend einem weisen Rathgeber einfallen würde, diesen ganz bedeutenden Handelsverkehr als willkommene Einnahmsquelle zu betrachten und derselbe mit einem Zollsatz belegt würde, welcher die Vortheile, die der billige Verkehr bietet, aufwiegen würde, so wäre natürlich die erste Folge hiervon, dass Oesterreich und Russland sich von uns abwenden und ihren Bedarf entweder direkt oder auf einem sonstigen vortheilhafteren Wege beziehen würden. Denn es darf ja nicht unberücksichtigt bleiben, dass der Zoll den betreffenden Artikel nicht nur verteuert, sondern auch den Verkehr ganz bedeutend erschwert, ja unter Umständen sogar hemmt. Das Zollverfahren ist mit Formalitäten verbunden, welche mitunter ausserordentlich lästig werden können. Wenn man noch die Launenhaftigkeit der Herren Zollbeamten hinzurechnet, so muss man unbedingt zu dem Schlusse kommen, dass der Staat