

Wirtschaftsdienst

Deutscher Volkswirt

Herausgegeben vom hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv

(früher Zentralstelle des hamburgischen Kolonialinstituts)

Der Wirtschaftsdienst erscheint wöchentlich einmal. Jahrespreis bei der Post und im Buchhandel 30.— Mark
In Kommission bei Otto Meißners Verlag in Hamburg. Schriftleitung: Hamburg 36, Rothenbaumchauffee 5. Fernsprecher: Hanfa 2447—51

Nr. 33

Hamburg, den 15. August 1919.

4. Jahrg.

Inhalt:

Die deutsche Finanzwirtschaft am Scheidewege II..	Seite 621	Spanien.....	Seite 628
Frankreichs Vorherrschaft auf dem Rhein u. die Schweiz	„ 623	Weltwirtschaftliche Übersichten:	
Länder-Berichte:		Geld und Kapital.....	„ 631
England	„ 625	Schiffahrt und Schiffbau	„ 633
Frankreich	„ 627	Getreide und Futtermittel.....	„ 635

Die deutsche Finanzwirtschaft am Scheidewege. II.

Was würde sich ereignen, wenn das Reich, dem Bendixen'schen Vorschlag folgend, die Kriegsanleihen sofort in Papiergeld zurückzahlte und damit die Menge des deutschen Papiergeldes verdreifachte?*)

Die geldtheoretische und währungspolitische Literatur hat sich vorzugsweise, man darf sagen: in einigen Jahrzehnten ausschließlich, mit solchen Fragen beschäftigt. Sie hat seit einiger Zeit eingesehen, daß ein allgemeines Urteil über die Wirkung einer Vergrößerung der Zahlungsmittelmenge auf die Märkte, Preise und Löhne nicht abgegeben werden kann, sondern daß schlechthin alles davon abhängt, unter welchen Modalitäten die neue Geldmenge geschaffen und in den Wirtschaftsprozess eingeführt wird; man hat sich also entschließen müssen, kasuistisch vorzugehen, und wurde so zur Analyse der einzelnen, damals besonders wichtigen währungspolitischen Situationen geführt: Vermehrung des Geldes wegen vermehrter Einfuhr des Währungsmetalls; wegen überreichlicher Kreditgewährung der Banken; wegen Bestreitung laufender Staatsausgaben mit Papiergeld.

Der Fall, der hier zur Erörterung gestellt ist, unterscheidet sich von jenen Beispielen nicht nur durch den gigantischen Umfang der Inflation und durch die Unvergleichbarkeit der in jedem Betracht undurchsichtigen Wirtschaftslage, sondern auch durch die besonderen Umstände der Geldkreation: die neuen Zahlungsmittel wurden nicht geschaffen, um den Metallproduzenten, den Bankkunden oder dem Staate neue Kaufkraft zu verschaffen, sondern sie treten an die Stelle von Kapitalien, die bereits in Form von Schuldverschreibungen angelegt waren. Werden auch diese Zahlungsmittel von ihren Besitzern zu Warenkäufen benutzt und durch Vermehrung aktueller Kaufkraft zur Ursache von Preissteigerungen gemacht werden? Bendixen glaubt die Frage nur für einen geringen Teil der neuen Zahlungsmittel bejahen zu brauchen. Er verweist darauf, daß der Anleihebesitzer, der sein Kapital zurückerhält, nicht nach Waren, sondern nach neuer Kapitalanlage verlangt. Die erste Folge ist daher nicht Warenpreissteigerung, sondern Hausse in Anlagewerten und starker Druck auf den Zinsfuß.

Und auch das Geld, das keine Anlage findet, dringt nicht auf den Warenmarkt, sondern bleibt unbeschäftigt, soweit der Besitzer nicht seinen Ausfall an Zinsen damit decken muß, was in einer etwa zweijährigen Übergangszeit also nur zehn Prozent ausmachen würde. Erst wenn die Unternehmungen staatlicher oder privater Initiative sich der flüssigen Kapitalien bemächtigen, dienen diese auf dem Warenmarkt als Vertreter von Kaufkraft. Aber selbst dann wird eine Preissteigerung insoweit nicht stattfinden, als die Arbeitslöhne an die Stelle der Unterstützungsgelder treten, mit denen bis dahin die erwerbslosen Arbeiter ihre Bedürfnisse befriedigt haben. „Hier zeigt die durch die Finanznot gebotene Maßregel der Inflation eine auch volkswirtschaftlich segensreiche Seite: die freien Kapitalien, vom Reich oder von Privaten zu niedrigem Zinsfuß aus dem Markt genommen, dienen der Wiederbelebung der Produktion und der Beseitigung der moralisch wie ökonomisch gleich schädlichen Erwerbslosigkeit.“

Gesetzt, diese Voraussage erwiese sich als richtig, so zerstört sie doch gleichzeitig einen Pfeiler, auf dem die Beweisführung Bendixens ruht. Er hatte es als einen wesentlichen Vorteil seines Vorschlags bezeichnet, daß hier an Stelle einer chronischen Inflation nur eine akute trete. Trifft aber seine Prognose der Wirkungen dieser einmaligen Inflation zu, so haben wir es hier ebenfalls, auf Jahre hinaus, mit einer schleichenden Vermehrung der Zahlungsmittel zu tun, die sich noch dadurch zu ihren Ungunsten von den Wirkungen des anderen Weges unterscheidet, daß das Wachstum ihres Umfangs sich jeder Voraussicht entzieht. Gerade wenn die neuen Zahlungsmittel nicht sofort zu Käufen auf den Warenmärkten benutzt, sondern so lange aufgespeichert werden, bis sich die Möglichkeit ihrer Verwertung als Kapital bietet (während sie in Wirklichkeit nur Scheinkapital darstellen, denn es entsprechen ihnen keine „ersparten“ Produktivgüter), so wird die preissteigernde Wirkung über einen Zeitraum von ungewisser Dauer ausgedehnt. Diese ungesunde Fortdauer des Inflationsprozesses aber sollte gerade durch die Operation der Rückzahlung vermieden werden.

(Daß ein Teil dieser Kapitalien zur Löhnung von Arbeitern benutzt werden wird, die bis dahin der Erwerbslosenunter-

*) Vergl. „W.-D.“ Nr. 32.

stützung anheimfielen und von dieser mit inflatorischen Zahlungsmitteln versehen wurden, schwächt die preissteigende Wirkung der Maßnahme ab, ohne sie jedoch aufheben zu können: denn die sehr großen Summen, die gegenwärtig für Arbeitslosenunterstützung ausgegeben werden, sind geringfügig, verglichen mit den 70 Milliarden, die nach Bendixens Schätzung etwa nach Ablauf von zwei Jahren ihre Anlage gefunden haben werden.)

Nun aber muß bezweifelt werden, ob die preistreibende Wirkung erst nach Jahren und ohne Ruck einsetzen wird. Auch wenn sich der erste Kaufhunger den Anlagemärkten (und dem Grundbesitz in Stadt und Land) zuwendet, so werden sich doch die Verkäufer von Aktien und Obligationen, Häusern und Hypotheken im Besitz flüssiger Mittel sehen, die sie nicht wieder zum Ankauf ähnlicher Besitztitel verwenden können, ohne eine ganz unsinnige Steigung der Kurse und Preise dieser Anlageformen zu verursachen. Ob sie lange den Verkaufserlös den Banken gegen eine Verzinsung, die vom Nullpunkt nicht weit entfernt ist, zur Verfügung stellen oder ob sie ihn in ihren Stahlschränken einschließen werden, ist zweifelhaft. Man muß vielmehr mindestens mit der Wahrscheinlichkeit rechnen, daß viele Besitzer der rückgezahlten Kriegsanleihe mit ihrer neuen Kaufkraft auf den Warenmärkten erscheinen und alles Verkäufliche zu erstehen suchen werden, um aus der mit Sicherheit zu erwartenden Preissteigerung Nutzen zu ziehen und für das immer weniger „kaufkräftige“ Geld irgendwelche mehr oder weniger dauerhafte Güter zu erwerben, denen wenigstens eine reale Verwendbarkeit innewohnt. Ansätze zu solchen Bewegungen sind schon im Lauf der letzten Monate zu beobachten gewesen. Ob sie sich zu einer katastrophalen Panik steigern werden, wird von vielen imponderablen Bedingungen abhängen, die heute weder vorausgesagt noch abgeleugnet werden können. Man muß indessen der Möglichkeit eines völligen Zusammenbruchs der Marktwährung ins Auge sehen, wenn dieser Weg eingeschlagen wird.

Diese Wirkung könnte abgeschwächt werden, wenn statt des ersten der zweite Vorschlag Bendixens verwirklicht würde: die Verwandlung der fundierten Schuld in schwebende. Verwandelt man nämlich die Kriegsanleihe in Schatzwechsel mit sechsmonatlicher Laufzeit, so wird zweierlei erreicht. Zunächst wird der Kursstand dieser Papiere sich nicht vom Paristand, abzüglich Diskont, entfernen können; der ärgerliche Kursrückgang der Kriegsanleihen wird ausgelöscht und ein Anlagepapier geschaffen, das ohne Konkurrenz ist, sobald die Ordnung der Reichsfinanzen außer Frage steht.

Der Haushalt des Reiches bleibt dann zwar mit Zins- und Tilgungsverpflichtungen für 70 Milliarden belastet, aber es wird zugleich die Inflation auf ein Mindestmaß reduziert. Nach Ablauf eines halben Jahres hat der Inhaber sich zu entscheiden, ob er den Betrag in Form von Zahlungsmitteln zurückerhalten oder dem Reiche die Mittel auf je ein weiteres halbes Jahr zur Verfügung stellen will. Es ist also gleichsam der erste Vorschlag, verbunden mit der Option auf Zuteilung von Schatzwechseln an die Kriegsanleihe-Besitzer im Betrage ihres Besitzes. Hierdurch wird dem rückgezahlten Geld eine neue Anlagemöglichkeit eröffnet, die die Aufwärtsbewegung sowohl auf den Grundstücks- und Waren- wie auf den Effektenmärkten dämpfen muß. In dem Maß, wie andere, vorteilhaftere Anlagemöglichkeiten erschlossen werden, wird der Betrag der prolongierten Schatzwechsel zusammenschmelzen; die Besitzer werden sie nach Ablauf der Verfallfrist nicht verlängern und Rückzahlung verlangen, die schwerlich anders als in Zahlungsmitteln geschehen kann, die zu diesem Zweck geschaffen werden. Damit ist der Inflation wiederum Tür und Tor geöffnet, und zwar

eine Inflation, deren Tempo und Umfang nicht vom Reiche sondern von den Besitzern bestimmt werden. Nur daß an Stelle einer stürmischen Überflutung die langsamere Aufblähung tritt, die unter Umständen auch ruckweise zunehmen und so ein Erreger von Krisen werden kann.

Es ist sehr fraglich, ob die fortgesetzte Steigerung des Preisniveaus von dem Staatsbürger so ruhig hingenommen werden würde wie Bendixen annimmt. „Derselbe Staatsbürger, der sich bei solcher Bestenernung (die in Bendixens Beispiel 50 % des Einkommens fordert. Die Schriftlitz.) als mißhandeltes Opfer einer eigentumsfeindlichen Obrigkeit beklagen würde, nimmt, wenn er von neuen Steuerforderungen verschont bleibt, die Steigerung der Preise auf das Doppelte selbst dann ohne Anklage gegen die Regierung hin, wenn deren Geldpolitik die nachweisbare Ursache der Geldentwertung ist. Denn nur in den Steuern sieht der Mensch die Willkür des Staates, die Preisentwicklung dagegen erscheint ihm wohl meistens als das Werk unlauterer Machenschaften einzelner Erwerbsstände, im allgemeinen jedoch als eine Schickung, die der Mensch ertragen muß, wie Frost und Hagelschlag. In dieser seelischen Disposition liegt ein bedeutsamer Wink für die staatsmännische Psychologie.“ Diese Beobachtung ist zweifellos für normale Zeiten und für Staatsbürger von der seelischen Eigenart des deutschen Rentners zutreffend. Ob sie auch für die aufgewühlten enttäuschten und mißtrauischen Arbeitermassen gilt, die seit der Revolution die entscheidenden Faktoren des deutschen Staatswesens geworden sind, muß bezweifelt werden. Auch die ausländischen Teuerungsunruhen sprechen gegen jene Hypothese. Überall werden die Arbeiter einwenden, daß bei freier Preisbildung die Löhne nur langsam und nie zureichend der Preissteigerung folgen und daß auch die ungeheuerlichen Lohnerhöhungen seit Ausbruch der Revolution hinter der Erhöhung der — nicht obrigkeitlich gebundenen — Warenpreise zurückbleiben. Kohle und Eisen weisen gegen den Friedensstand schon beim Erzeuger auf das Fünffache erhöhte Preise auf. Wichtige Nahrungsmittel sind um das Zehn- bis Zwanzigfache verteuert. Schuhwerk und Kleidung werden sich, auch nach Öffnung der Grenzen, vermutlich auf das Fünf- bis Zehnfache ihres Friedenspreises stellen. Gleichviel, ob man daraus das Recht zu entsprechender Lohnsteigerung folgert oder in dem Zurückbleiben des Lohnniveaus den notwendigen Hebel der Durch das Elend von Staat und Wirtschaft erzwungenen Verbrauchseinschränkung sieht: die Tatsache, daß das Steigen der Löhne mit dem Steigen der Warenpreise in offenem Markt nicht Schritt gehalten hat, kann nicht geleugnet werden.

Aber auch wenn man annehmen dürfte, daß dies in Zukunft anders sein wird, und daß die schweren Schädigungen des Mittelstandes, auf dem heute noch die Kontinuität unserer Kulturreste beruht, und der im neuen Reich sicherlich nicht in der Lage sein wird, sein Einkommen dem neuen Preisniveau anzupassen, in Kauf genommen werden müssen, so würden doch die immer von neuem durch die Fortschritte der Inflation hervorgerufenen Lohnbewegungen das Wirtschaftsleben in bedrohlicher Unruhe erhalten und die Labilität aller staatlichen und wirtschaftlichen Ordnungen bis zum Unerträglichen steigern. Statt der erhofften Förderung der Produktion würde die wachsende Häufigkeit der Lohnkämpfe die unabwendbare Folge sein, die soziale Erbitterung und Gehässigkeit würde zunehmen, und der *circulus citiosus* von hohen Preisen, steigenden Löhnen und höheren Preisen würde undurchbrechlich werden. Denn auch hier würde die Inflation nicht auf die ersten sieben Milliarden begrenzt bleiben. Haben sich die Löhne der dieser Inflation entsprechenden Preishöhe „angepaßt“, so werden die höheren Löhne weitere Preiserhöhungen

nach sich ziehen, die Wirtschaft wird sich im Zustand dauernder Überhitzung befinden, und wenn der niedrige Diskont, wie Bendixen erhofft, das Signal zu einer lebhaften Konjunkturbewegung geben sollte, was unter den gegebenen Verhältnissen einstweilen unsicher erscheint, so werden die Folgen nicht ausbleiben, die bisher jeder Inflation-Konjunktur Charakter und Ende bestimmt haben: Spekulative Übersteigerung, Taumel und jäher Absturz in Krisis und Lähmung, bis auf dem Feld begrabener Hoffnungen und fiktiver Werte eine neue Wirtschaft auf gesunderer Grundlage aufgebaut werden kann.

Ist der Preis zu hoch für die Vorteile, die für die deutsche Finanzwirtschaft daraus entstehen, daß jährlich 13 statt 17 Millionen vom Reich aufzuwenden sind (wobei die Entschädigungszahlungen an das Ausland nicht eingeschlossen sind)? Die Frage ist nicht ganz richtig gestellt; denn der Zinsfuß der schwebenden Reichsschuld ist nicht unveränderlich und die Steigerung des Preis- und Lohnniveaus würde auch die Reichseinnahmen bei unveränderten Einkommensteuersätzen anschwellen lassen. Bendixen aber bekennet, überhaupt nicht zu glauben, daß der Reichsbedarf durch ordentliche Steuern gedeckt werden könne, ohne die überlieferten Grundlagen unseres Wirtschaftslebens zu zerstören und damit auch die Aufbringung der Steuererträge unmöglich zu machen. Sein Urteil deckt sich in diesem Punkt mit der Meinung der radikalen So-

zialisten. Beide stimmen darüber überein, daß die kapitalistische Wirtschaft zugrunde gerichtet wird, wenn man ihr die zugemuteten Steuern auferlegt. Während die Wortführer einer neuen Wirtschaftsordnung davon den Schluß ableiten, daß mit dem Aufbau dieser neuen Wirtschaft nicht gezögert werden dürfe, da nur sie die schweren Lasten durch Erhöhung der volkswirtschaftlichen Produktivität zu tragen erlaube, rät Bendixen, den drückendsten Teil der Steuerlast abzuschütteln und die Krisis vorwegzunehmen, die er auch auf dem andern Weg für unabwendbar hält — um so die Fortdauer der alten Wirtschaftsweise möglich zu machen.

Es scheint, daß das Reichskabinett weder diesen noch jenen Weg zu gehen entschlossen ist. Wenn der Reichsfinanzminister unter dem Beifall der Mehrheit erklärt, der Finanzminister sei der beste Sozialisierungsminister, so ist darin mit hinreichender Deutlichkeit ausgesprochen worden, daß gerade jene Erkenntnis nicht anerkannt wird. Es besteht die Gefahr, daß ein grundsatzloser Kompromiß der beiden Tendenzen die Gefahren beider Wege kumulieren wird, ohne die Früchte zu ernten die jeder von ihnen bieten kann, wenn er kühn, aufrecht und im klaren Bewußtsein der drohenden Gefahren beschritten wird.

Kurt Singer

Frankreichs Vorherrschaft auf dem Rhein und die Schweiz

Zwischen Deutschland und der Schweiz schwebten bereits im Frieden und dann während des Krieges jahrelange Verhandlungen, die einen Ausgleich zwischen den deutschen Interessen an einer Ausnützung der Wasserkräfte des Oberrheins und den schweizerischen Bestrebungen auf Schiffbarmachung der Stromstrecke Straßburg-Basel für Schleppkähne von größerer Tonnage bezweckten. Es bestanden immerhin gewisse Aussichten dafür, daß eine Einigung unter Wahrung der berechtigten Forderungen beider Teile zustande kommen würde. Durch den Friedensvertrag ist die Schweiz nun in dieser Frage völlig ins Hintertreffen gedrängt. Frankreich erlangt durch das ihm zugesicherte Recht auf volle Ausnutzung der Wasserkräfte des Oberrheins und Anlage von Seitenkanälen im Zusammenhang mit seiner überragenden Stellung in der Zentralschiffahrtskommission für den Rhein ein solches Übergewicht, daß es in der Lage ist, seinen Willen in allen entscheidenden Punkten zumal mit Hilfe seiner Verbündeten durchzusetzen.

Bislang waren die Belange der Schweiz doch zum Teil durch die Rheinschiffahrtsakte gesichert. Über diese setzt sich Frankreich im Friedensvertrag hinweg. Im Mai 1919 haben schweizerische Delegierte in Paris der Kommission für die internationalen Häfen, Schiffahrtswege und Eisenbahnen eine Erklärung unterbreitet, in der es u. a. hieß: „Der internationale Rhein kann bis nach Basel ein Verkehrsweg ersten Ranges werden und den Handel von ganz Zentraleuropa an sich ziehen, vorausgesetzt, daß er nicht lokalen oder schiffahrtsfeindlichen Interessen zum Opfer fällt. Es ist deshalb notwendig, sich an die genaue Anwendung des geltenden Rechtes zu halten, das heißt an Artikel III der Rheinschiffahrtsakte, der jedes Hindernis auf dem Rhein unterhalb Basels und infolgedessen noch mehr jede Ableitung, selbst nur eine vorübergehende, des Wassers dieses internationalen Stromes zum Schaden der internationalen Schifffahrt verbietet.“ Die Schweiz hat also einen schlechten Tausch gemacht, wenn sie jetzt statt der Rheinschiffahrtsakte mit dem Friedensvertrag zufriedennehmen muß. Dies zu betonen, ist aus dem Grunde von

Wichtigkeit, weil die Schweiz nicht unter den Staaten war, die die Rheinschiffahrtsakte abgeschlossen hatten, durch den Friedensvertrag aber Aufnahme in die Zentralschiffahrtskommission für den Rhein findet. Praktisch erreicht ist also für die Schweiz mit dieser Zulassung kaum etwas.

Von Schweizer Seite wird darauf hingewiesen, daß mit dem Ausbau der Kraftwerke unterhalb Basels mindestens so lange gewartet werden könne, als die Kraftbedürfnisse der elsässischen Wirtschaftsmittelpunkte aus dem Rheingebiet stromaufwärts von Basel zu befriedigen sind. Durch den Ausbau der verfügbaren Wasserkräfte oberhalb Basels, wo 455 000 PS, sowie der Unterraum zwischen Aarau und Koblenz, wo noch 167 000 PS brach liegen, kann der Bedarf der elsässischen Industrie völlig gedeckt werden.

Mit einer derartigen Lösung der Frage aber wäre Frankreich nicht gedient. Zunächst wäre dann nicht Frankreich, sondern die Schweiz Besitzer der Kraftwerke und eine gewisse Abhängigkeit der französischen Volkswirtschaft würde eintreten, zum mindesten in finanzieller Hinsicht, wenn auch die Entwicklung der elsässischen Industrie mit Hilfe der aus dem Rhein zu gewinnenden elektrischen Energie gegenüber allen anderen Erwägungen durchaus im Vordergrund steht und ihr durch den Schweizer Vorschlag Genüge getan wäre.

Es kommt Frankreich aber garnicht allein auf die Ausnutzung der Wasserkräfte zwischen Straßburg und Basel an. Es denkt ja auch nicht daran, die Wasserkräfte unterhalb Straßburgs auszuwerten! Vielmehr will es den entscheidenden Einfluß auf die Schifffahrt der Endstrecke des Rheins nicht preisgeben, zumal es von da aus die Herrschaft über den ganzen Rhein anstrebt.

Straßburg ist bislang der Endpunkt der Rheinschifffahrt und Frankreichs Sorge geht dahin, daß es dieser Endpunkt bleibt. Der berühmte Geograph der Pariser Universität Vidal de Lablache hat geradezu Straßburg für den natürlichen Schlußpunkt der Rheinschifffahrt erklärt. Eine Schiffbarmachung des Rheins für die Großschifffahrt von

Straßburg bis Basel würde Straßburg in Gefahr bringen, einen großen Teil seines Verkehrs an Basel abzutreten. Die Entwicklung Mannheims seit Anlage der Straßburger Häfen und seit Regulierung des Rheins von Mannheim bis Straßburg ist in dieser Hinsicht auch lehrreich genug.

Schon jetzt, kann man seit im Jahre 1907 ein erster Anfang mit einigen einfachen Hafenanlagen bei Basel gemacht wurde, eine dauernd aufsteigende Entwicklung des Baseler Umschlagverkehrs feststellen. Die Zahlen sind, absolut betrachtet, kaum von Bedeutung, um so bemerkenswerter ist die Zunahme von Jahr zu Jahr. 1904 wurden nur 300 t umgeschlagen, im Jahre 1913 aber bereits nahezu 100 000 t. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

	Verkehr zu Berg	Verkehr zu Tal
1904.....	300 t	—
1905.....	2 028 t	1 121 t
1907.....	3 015 t	1 235 t
1908.....	13 877 t	1 592 t
1910.....	48 561 t	16 139 t
1913.....	60 422 t	32 799 t

Im Jahre 1914 betrug der Umschlagsverkehr in Basel bis zum 1. August 90 019 t. Im ersten Kriegsjahre ruhte der Verkehr vollständig, kam aber im Jahre 1917 mit größeren Kohlentransporten wieder in Gang. In diesem Jahre belief er sich auf 33 103 t. Im Jahre 1918 stellte sich die Zufuhr auf 16 799, die Abfuhr auf 6659, der Gesamtverkehr auf 23 458 t.

Aus Furcht vor dem schweizerischen Wettbewerb sträubt sich Frankreich zunächst gegen die Regulierung. Sie würde die Anlage von Kraftwerken ausschließen. Technisch handelt es sich hierbei um den Plan, das Strombett so weit zu vertiefen, daß Schleppkähne von mindestens 1000 t, die heute nur an rund 200 Tagen mit einigermaßen voller Ladung fahren können, da sie nur dann bis auf mindestens 1,20 m Eintauchtiefe beladen werden können, fast das ganze Jahr hindurch ein hinreichend tiefes Fahrwasser, d. h. etwa 2 m, finden.

Statt dessen wird nun ein anderes Objekt erörtert: Die Errichtung von Kraftwerken bei gleichzeitiger Kanalisierung des Rheines. Der Rhein wäre hierbei an einer Reihe von Stellen aufzustauen und die Schifffahrt durch Schleusen an den Wehren vorbeizuleiten. Über die Zahl der anzulegenden Wehre und Schleusen gehen die Meinungen auseinander, es werden 15, aber auch 26 Schleusen gefordert. Es kommt nun alles darauf an, in welcher Weise Frankreich das technische Problem löst. Hierbei wird es sich, wie die „Rheinquellen“ in Nr. 1—5 vom Januar bis Mai 1919 ausführen, zeigen, ob das Frankreich zugestandene Vorrecht der hydraulischen Nutzbarmachung des Stromabschnittes Basel—Straßburg, nicht praktisch, vor allem schifffahrtspolitisch, auf unüberwindbare Schwierigkeiten stößt. Sollte sich Frankreich damit zufrieden geben, einfache Kammerschleusen in den Abmessungen von 100 m × 12 m in die Kraftstufen einzubauen, um einem Mittelrheinkahn von 600 t nebst einem kleinen Schraubendampfer die Fahrt über Straßburg hinaus nach Basel zu gestatten, so dürfte sich, nach Meinung der Zeitschrift, die Rheinschifffahrtskommission mit einer solchen Halblösung nicht einverstanden erklären, denn die Vorteile billiger Wasserverfrachtung kämen dadurch in Wegfall.

In Straßburg würden die 2000 t-Kähne ihre Güter auf die mittelgroßen Kähne von 600 t Tragvermögen umschlagen. Als dann wäre ein Wettbewerb mit dem gebrochenen Verkehr: Schiff—Bahn, der sich über die Straßburger Häfen und die französisch-elsässischen Bahnen nach der Schweiz abwickeln würde, völlig ausgeschlossen. Straßburg selbst kontrollierte den nach der Schweiz flutenden Verkehr und wäre jederzeit imstande, die durchgehende Schifffahrt nach Basel tarifarisch lahm zu legen, indem es die Umschlagstarife

entsprechend erhöhte oder dem Verkehr belastende Fahrverordnungen für die künstlichen Gerinne und die Schleusen aufstellte. Erst dann läßt sich die Verkehrskontrolle Straßburgs ausschalten, wenn der freie Durchfrachtenverkehr auf dem Rhein bis nach der Schweiz gesichert ist.

Was die Kostenberechnung der Regulierung einerseits, der Kanalisierung des Rheines andererseits anbetrifft, so liegt hierfür ein Gutachten des Geheimen Oberbaurat Sympher („Rheinquellen“, Jahrgang 1914, Heft 7—9) vor. Die Anlagekosten würden danach betragen: für die Regulierung pro km 160 000 M. oder für die 127 km lange Strecke Basel—Straßburg rund 20 Mill. M., für die Stromgewinnung und Kanalisierung: 240 Mill. M., wovon reichlich 110 Mill. M. auf Schleusen- und Strombauten kämen, und zwar unter der Voraussetzung, daß man 210 m lange Schleusen einbaut. Diese Voraussetzung muß gemacht werden, da kürzere Schleusen das gleichzeitige Durchfahren eines Schleppers mit zwei 1000 t-Kähnen nicht mehr gestatten würden und da ein gleichzeitiges Durchschleusen für solche Schleppzüge Vorbedingung für das Aufblühen der Schifffahrt auf dem kanalisierten Rhein ist. Nächst den Anlagekosten sind die Schifffahrtskosten zu berücksichtigen. Unter Einbeziehung des Schleusenaufenthaltes und Zugrundelegung der jeweils günstigsten Schiffs- und Dampfkraftabmessungen, aber ohne irgend eine Verzinsung des Anlagekapitals einzurechnen, erhält man nach Sympher:

bei Regulierung	1,55 M pro t auf der Bergfahrt
	1,66 " " " " " Talfahrt
bei Kanalisierung	1,27 " " " " " Bergfahrt
	2,80 " " " " " Talfahrt.

Da die Talfrachten in der Regel erheblich weniger umfangreich sind als die Bergfrachten, hebt sich der kleine Vorteil, den die Frachten der Bergfahrt bei Kanalisierung gegenüber der Regulierung haben, gegen die bedeutende Verteuerung der Talfrachten bei Kanalisierung gegenüber der Regulierung auf. Die Durchschnittsschifffahrtskosten sind daher bei beiden Projekten ungefähr gleich hoch, wenn keine Schifffahrtsabgaben erhoben werden. Die Abwägung des Nutzens der Kanalisation und der Regulierung würde nun allerdings noch ein Eingehen auf die bei der Kanalisation gleichzeitig durch die elektrischen Kraftwerke geschaffenen Werte nötig machen. Andererseits ist beim Ausbau des Stromes mit Kraftwerken und Schleusen mit geringerem Verkehr zu rechnen. Denn die Schleusen verursachen Aufenthalt für die Schifffahrt und damit Verlangsamung der Fahrt. Bei Schleusen dürfen ferner nach der Rheinschifffahrtsakte Schifffahrtsabgaben erhoben werden und sind zur Deckung der Unkosten wohl auch unvermeidlich, ganz abgesehen von ihrer Handhabung als verkehrs- und handelspolitisches Instrument.

Eine dritte Lösung der Frage bestände, wenn Regulierung und Kanalisation verworfen würden, darin, einen elsässischen Seitenkanal für größere Kähne anzulegen bzw. den entsprechenden Teil des Rhein-Rhone-Kanals, namentlich den Hüniger Kanal auszubauen. Dieser Plan würde einen Verzicht auf die Schiffbarmachung des Oberrheins selbst bedeuten. Er muß Frankreich sehr gelegen sein, zumal wenn es von seinem ihm im Friedensvertrag zugestandenen Recht Gebrauch machen will, das Wasser aus dem Rhein in linksufrige Kraft- und Bewässerungskanäle abzuleiten. Denn dadurch scheidet, ohne weiteres in dem von Kanälen okkupierten, nun meistens trocken gelegten Stromabschnitte die Schifffahrt aus. Die Rheinsperre stromaufwärts von Straßburg würde durch die Überleitung des Verkehrs auf Kanäle, die auf elsässischem Boden liegen, aufrecht erhalten werden, der ganze Verkehr über Frankreich geleitet und seinem Einfluß ausgeliefert. Frankreich strebt ja überhaupt ganz allgemein dahin, den

Verkehr der Schweiz nach Süd- und Südwestfrankreich zu orientieren. Die Entwicklung während des Krieges hat diese Politik gefördert. Hamburg und Antwerpen fielen für die schweizerischen Zufuhren aus, während Genua Hafen und Bahn für italienische Zwecke benötigte. Außer Rotterdam kamen nunmehr nur noch Marseille, Cette, Bordeaux und St. Nazaire für die Schweiz in Betracht. Nach Aufhören der Kriegsverhältnisse aber stellt sich der Verkehr über die Nordseehäfen für die Schweiz wieder billiger,

Mit Recht erklären die „Rheinquellen“ vom Schweizer Standpunkt aus: „Beim Rhein wissen wir, was wir in rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Hinsicht besitzen und noch erreichen können; beim Hüniger Kanal wiederum wissen wir, was wir nicht haben wollen, und was den geplanten elsässischen Kraftkanal anbelangt, so fehlen alle Anhaltspunkte darüber, ob wir überhaupt etwas und was wir haben werden; was wir jedoch verlieren, das wissen wir: den Rhein. Nun verspricht man allerdings der Schweiz für die Zukunft eine vorteilhaftere Lösung, welche darin bestünde, daß ein elsässischer Kraftkanal Nendorff-Breisach von 50 km Länge zur Aufnahme von 600-Tonnen-Schiffen hergerichtet würde. Damit wären 40%

von der Stromstrecke Basel-Straßburg der mittelgroßen Schifffahrt — die Kähne von 2000 Tonnen bleiben natürlich in Straßburg festgehalten — erschlossen. In weiter Zukunft winkt dann das Ziel eines durchgehend bis Straßburg für Mittelkähne von 600 Tonnen schiffbar gestalteten Kraftkanalsystems.“ Die Meinung ist in der Schweiz allgemein, daß die Frage nicht lauten dürfe: Rhein oder Rhone, sondern vielmehr: Rhein und Rhone! Ein Großschiffahrtsweg von der Nordsee bis zum Mittelmeer über die Rheinbrücke Straßburg allein würde den begründeten Ansprüchen der Schweiz genügen und den internationalen Klagen Rechnung tragen.

Deutschlands Interessen gehen unter den veränderten Umständen Hand in Hand mit denjenigen der Schweiz. Durch die Weiterleitung der Rheinschifffahrt von Straßburg bis Basel eröffnen sich für Deutschland neue Möglichkeiten zur Erweiterung seines Absatzgebietes nach Süden, Südwesten und Südosten. Deutschland wird daher der Schweiz seine Unterstützung angedeihen lassen in dem schweren Kampf, den es mit Frankreich um die Wahrung seiner Rechte auf den aus seinen Gletschern gespeisten Strom führen muß.

Dr. Alfred Schmidt-Essen

England

Handelspolitik und Arbeiterschwierigkeiten

Am 1. September läuft die Zeit ab, bis zu der, nach den Ausführungen von Sir Auckland Geddes vom 10. März die Handelspolitik eine Revision erfahren sollte (vergl. Nr. 16/17). Im Anschluß an eine diesbezügliche Anfrage erklärte Sir Auckland am 24. Juni im Unterhaus, daß Beratungen über die zukünftige Politik täglich stattgefunden hätten und zu festen Ergebnissen geführt hätten, jedoch müsse die Regierung vorerst noch Stillschweigen darüber bewahren. Trotzdem sind die Vorwürfe der englischen Presse über die Unsicherheit in der auswärtigen Politik weniger zahlreich und weniger erregt, als noch vor etwa drei Monaten. Gewiß hört man noch allerlei Klagen, und erst kürzlich, am 25. Juli, hat sich eine Abordnung der National Union of Manufacturers beim Premierminister und Bonar Law melden lassen, um darauf hinzuweisen, wie dringlich es sei, über die zukünftige Gestaltung der Handelspolitik Sicherheit zu erlangen. Lloyd George hat sie mit der kurzen Mitteilung abgespeist, er hoffe, sich über diese Frage äußern zu können, noch bevor das Parlament in die Herbstferien gehe, man müsse aber damit rechnen, daß die Beschränkungen für Handel und Industrie noch eine Zeitlang fortbeständen.

Trotz dieser vorsichtigen Zurückhaltung der Regierung in allen Erklärungen zur künftigen Handelspolitik hat man natürlich in England aus der ganzen politischen Stellungnahme der Persönlichkeiten, die Englands Wirtschaftsleben heute leiten, längst erkannt, wohin die Reise gehen soll. Lloyd George, der an der Spitze steht, macht vielleicht die einzige Ausnahme. Er schillert wie ein Chamäleon in den Farben der jeweiligen Umgebung und läßt sich vollkommen von der jeweiligen Stimmung im Volke führen. Aber anders ist es bei Bonar Law, Winston Churchill, Austen Chamberlain und Sir Auckland Geddes. Sie haben die wichtigsten Ämter in der Regierung inne, und beeinflussen zudem durch ihre Persönlichkeit die Politik maßgebend. Bonar Law war früher Führer der konservativen Opposition, Austen Chamberlain setzt vollkommen die Politik seines Vaters Joseph fort, Churchill, früher Führer der liberalen Partei, und auch jetzt noch koalitionsliberal, ist vollkommen umgeschlagen und treibt nationalistische Politik. Auckland Geddes endlich ist Präsident des Handelsamts (Board

of Trade). Hätte gleich sein Zerwürfnis mit dem früheren, Chef des Department of Oversea Trade Arthur Steel-Maitland, den Eindruck erwecken können, als dächte er liberaler als jener, zumal der konservative Steel-Maitland seinen Rücktritt mit grundsätzlich verschiedener Meinung über die Handhabung des auswärtigen Handels begründete, so scheinen dem Konflikt doch weniger wirtschaftspolitische als persönliche Gegensätze zu Grunde zu liegen. Als Nachfolger von Steel-Maitland ist Hamar Greenwood erwählt worden. Er ist seit den letzten Wahlen in der Regierung; von Beruf Advokat, hat er schon vielfach am parlamentarischen Leben teilgenommen, auch als Privatsekretär von Churchill. Bisher hat man indessen wenig von ihm gehört, möglicher Weise handelt es sich nur um eine Puppe, die Geddes in dem ihm nahestehenden Department of O. T. besser gebrauchen konnte, als den einflußreichen und angesehenen Metallgroßhändler Steel-Maitland. Geddes ist nämlich eine Erscheinung, wie sie im englischen parlamentarischen Leben nicht gar zu häufig sein dürfte. Er ist von Beruf Arzt (Professor der Anatomie), aber wie er wiederholt bewiesen hat, von hervorragender organisatorischer Tüchtigkeit. Er gehört der Regierung schon länger an, zuerst als Rekrutierungsminister, dann als stellvertretender Präsident des Handelsamts, das er nach Sir Albert Stanley's Rücktritt ganz übernommen hat. Seine Reden und seine Taten atmen durchaus nationalen Geist und verraten deutlich die Kenntnis der Lehren eines Wagner und der Politik eines Bismarck, die er vielleicht in seiner Freiburger Studienzeit kennen gelernt hat. Dieser seiner politischen Richtung dürfte es entsprechen, wenn er im Abbau der Bestimmungen, die die Machtvollkommenheit des Staates erweitern, nur zögernd vorgeht, im übrigen aber alles tut, um Handel und Gewerbe zu fördern. So ist die in Handelskreisen verhaßte Defence of the Realm Act — genannt Dora, noch immer in Kraft und der Zeitpunkt ihrer Aufhebung noch nicht abzusehen. Anfragen hierüber im Unterhaus wurden ausweichend beantwortet, und man kann damit rechnen, daß die außerordentliche Machtbefugnis, die die Regierung dem Gesetz verdankt, noch monatelang, vielleicht noch ein Jahr bestehen bleiben wird, und auch danach dürften einzelne Bestimmungen, die heute aus der Dora ihre Gesetzeskraft herleiten, durch besondere Parlamentsakten erhalten bleiben.

Dagegen wurde am 24. Juli, um nur ein paar Beispiele zu erwähnen, die Kabelzensur zum großen Teil aufgehoben. Ausgenommen sind vorläufig noch die früher feindlichen Länder und die aus ihnen entstandenen neuen Staaten, ferner Frankreich, Italien, Belgien, Portugal, Griechenland, Rumänien, Rußland, die nordischen Staaten, die Schweiz, die Niederlande, Japan, Siam, Cuba, Honduras, Brasilien, Argentinien und Chile, sowie die Besitzungen der genannten Länder. Somit kann der englische Kaufmann wenigstens innerhalb des Reichsgebietes und nach den Vereinigten Staaten usw. schon wieder Telegraphen-Codes benutzen und vor allem auf eine schnellere Zustellung der Kabelgramme rechnen. Der Postverkehr mit Deutschland ist wieder gestattet worden. Englischen Bürgern steht es wieder frei, Patent- und Schutzmarkenrechte in feindlichen Staaten zu erwerben usw.

Erinnert sei ferner an die Einführung der Handelswissenschaft an der Londoner Universität. Es sind sogar akademische Grade vorgesehen (Bachelor, Master und Doctor of Commerce). Prüfungsfächer werden neben den Disziplinen der Volkswirtschaftslehre speziell Gebiete des Welthandels und der Industrie sein; die handelswissenschaftliche Fakultät gehört der der politischen Ökonomie an, sie soll von Privaten finanziert werden, englische Banken haben schon große Beträge für das Projekt gezeichnet.

Wie alljährlich sind auch dieses Jahr wieder eine Reihe Messen und Ausstellungen teils im Gang, teils in Vorbereitung. Die zweite Scientific Products Exhibition in London soll die Fortschritte der englischen Industrie in der praktischen Verwertung der Wissenschaft seit der vorjährigen Ausstellung zeigen; weiten Raum finden in ihr die Waren der sogenannten Schlüsselindustrien. In Manchester ist durch die Handelskammer eine Ausstellung von 5000 Stoffproben veranstaltet, wie sie auf den Märkten Südamerikas, Afrikas, Indiens, des fernen Ostens und andern wichtigen Märkten Absatz finden usw. Die Industriemesse in London für das Jahr 1919 hat bereits stattgefunden, die für 1920 ist in Vorbereitung und für das Jahr 1921 plant man eine große Reichsausstellung, auf der alle Teile des britischen Weltreiches ihre Produkte und Waren ausstellen sollen. Zweifellos wird diese Ausstellung zu einer großzügigen Agitation für die Einheit des Reichs und seine Selbstgenügsamkeit in Krieg und Frieden, nach den Plänen von Joseph Chamberlain, benutzt werden. Der Bearbeitung neuer Märkte dient eine Reihe von neuerrichteten Handelskammern, z. B. in Rumänien, ferner Handelskommissionen, die in noch weniger erschlossene Länder entsandt worden sind. Von der polnischen und serbischen Kommission sind bereits Berichte erschienen; aus dem über Serbien waren wir in der Lage, einige Mitteilungen zu machen (Nr. 28). Diese Berichte untersuchen die Aufnahmefähigkeit der Länder an den von England hergestellten Waren, ferner aber auch die gesamte wirtschaftliche und industrielle Lage, Zahlungsfähigkeit, Verkehrsverhältnisse, Arbeiterfragen usw. Ähnliche Kommissionen reisten nach Bulgarien, Belgien und Frankreich. Die letzte hatte offiziell die Spezialaufgabe, die Absatzmöglichkeiten für Zuckerraffineriemaschinen zu studieren, ob aber daneben nicht noch andere Absichten verfolgt wurden, entzieht sich unserer Kenntnis. Jedenfalls läßt die gewaltige Erweiterung der Organisation der englischen Handelskammern in Paris und Bordeaux erkennen, daß man dem französischen Markt im allgemeinen mehr Aufmerksamkeit zu schenken gedenkt, als es vielleicht der französischen Industrie lieb ist. Kleinere Kommissionen haben sich nach Japan und Australien begeben, um die Marktlage der Motorradindustrie, nach

Südafrika, um die Marktlage der Bijouterie, Neusilberwaren und anderer Artikel zu erforschen, nach Brasilien, um die Absatzmöglichkeiten von Maschinen zu studieren. Die Entsendung weiterer Kommissionen wird vom Handelsamt und beteiligten Kreisen angestrebt.

Besonderes Interesse lenkt der russische Markt auf sich, einerseits weil man befürchtet, ihn an Deutschland zu verlieren, vor allem aber, weil in England starker Bedarf an den in Rußland gewonnenen Erzeugnissen besteht, aber durch die völlige Desorganisation der russischen Volkswirtschaft nur schwer etwas erhältlich ist. So hat man zunächst für Südrußland ein Projekt ausgearbeitet, nach dem in den von Denikin beherrschten Gebieten mit den Bauerngemeinden ein Tauschverkehr Zug um Zug zur Durchführung gelangen soll; man hofft von dort Oel, Getreide, Eier und Fleisch beziehen zu können, und will dagegen Textilwaren und Maschinen, vor allem landwirtschaftliche, liefern. Handelskommissionen weilen dort, aber wie weit ihre Tätigkeit von Erfolg begleitet ist und bis zu welchem Grad es gelungen ist, das Tauschprojekt zu verwirklichen, entzieht sich unserer Kenntnis.

Es fehlt in England somit nicht an Betriebsamkeit, und wenn diese Betriebsamkeit gute Früchte zeitigt, würde sie gewiß dazu beitragen, Lloyd Georges Stellung zu festigen. Sie hat es nötig, denn wenngleich Lloyd George als Person zurzeit in England eine außerordentliche Popularität genießt, so ist es doch nicht zu leugnen, daß die konservative Politik seines Kabinetts immer mehr Gegner findet. Die Lage des Kabinetts ist in letzter Zeit äußerst schwierig geworden. Auf die sich an die Kohlenfrage anknüpfenden Probleme wurde schon in Nr. 27 ausführlichste eingegangen. Sie haben neuerdings bekanntlich noch obendrein zu dem bekannten großen Kohlenstreik in Yorkshire geführt, bei dem militärische Hilfe zum Ingangsetzen der Pumpen requiriert werden mußte. Gleichwohl scheinen einzelne Schächte ersoffen zu sein. Auch die Verstaatlichungsfrage war dem Kabinetts nicht vorteilhaft.

Den schwersten Stoß wird ihm vielleicht das russische Abenteuer versetzen. Seit der Meuterei unter den mit England verbündeten russischen Truppen ist die Lage des kleinen Expeditionsheeres außerordentlich kritisch geworden; zahlreiche Offiziere sind bolschewistischen Elementen in die Hände gefallen und ermordet worden, eine Anzahl gefangener Engländer befindet sich gleichsam als Geiseln in russischer Hand; einzelnen Truppenteilen sind die Rückzugslinien arg bedroht, und die Möglichkeit einer Katastrophe ist durchaus nicht von der Hand zu weisen. Statt daß nun das in England unpopuläre Unternehmen entsprechend den ursprünglichen Plänen der Regierung abgebrochen wird, sieht sich Churchill genötigt, immer neue „Ersatzkorps“ in die russischen Steppen zu entsenden.

Eine weitere schwere Gefahr für die englische Volkswirtschaft bildet die steigende Unruhe in der Arbeiterschaft. Der „Manch. Guardian“ spricht am 24. 7. von einer Streikflut, die ständig wachse und schließlich die auf Steinchen in ihr umherspringenden Minister verschlingen werde. Andere Organe sind zwar weniger pessimistisch, soviel ist aber sicher, die Zahl der Streiks hat in letzter Zeit erschreckend zugenommen. Erwähnt seien hier nur der Bäckerstreik, der jedoch zu ernstlichen Schwierigkeiten im allgemeinen nicht geführt hat, der Tubestreik in London, der Totengräberstreik in Dublin, der gefährliche Landarbeiterstreik in Irland und der Polizeistreik mit seinen schweren Folgen, die allerdings in Deutschland sehr übertrieben wurden. Immerhin ist es beachtenswert, daß die Auflösung der zentralen Gewalten, die die Arbeitseinstellung der Schutzmannschaft in Liverpool bewirkte, zu regelrechten Straßenkämpfen mit Raubgesindel geführt hat. Im ganzen haben in England in der schlimmsten Zeit wenig mehr als 2300 Schutzleute gestreikt; davon etwas über 1000 in London. Der Streik der Schutzmannschaft hat indessen, da er

um prinzipielle Fragen geführt wurde (Anerkennung der Polizeigewerkschaft), zu Sympathiestreiks anderer Gewerkschaften, insbesondere der Eisenbahner in London und der Straßenbahner in Liverpool geführt. Bei den beiden zuletzt genannten Arbeitseinstellungen fällt vor allem auf, daß sie ohne Kündigung und ohne Beratung mit den Gewerkschaftsführern als sogen. „Blitzstreiks“ zur Durchführung gelangten. Dabei handelte es sich nicht nur um eine Sympathiekundgebung, sondern ausgesprochenenmaßen auch um weittragende politische Forderungen, Verstaatlichungsfragen usw. Vorkommnisse, wie sie in England bisher unbekannt waren, bilden die Begleiterscheinung aller dieser Arbeiterunruhen. So wurde die früher so beliebte und geachtete Polizei vielfach mit Steinen beworfen, wenn sie bemüht war, Ruhe und Ordnung aufrecht zu erhalten. In Luton wurde das Stadthaus bei Krawallen abgebrannt. Charakteristischer Weise liegen vielfach zu Streiks keinerlei ausreichende Gründe vor. So bei dem bekannten Kohlenstreik, wo es sich lediglich um die Interpretation einiger Bestimmungen des Sankeyreports handelte, und bei einem Streik auf der North-Eastern Railway, bei dem die Arbeit niedergelegt wurde, weil gemäß kurz zuvor zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern getroffener Vereinbarung eine Sechprobe für Lokomotivführer eingeführt worden war, durch deren Ergebnisse die anderweitige Verwendung von zehn Lokomotivführern sich erforderlich gemacht hatte.

Es ist klar, daß diese nichtigen Gründe nicht die wirklichen Ursachen der Streiks sind, sondern daß in England, wie in allen Teilen der Welt, eine Verhetzung der Massen durch unverantwortliche Führer, Teuerung, Arbeitsunlust durch den Kriegsdienst usw. die wirklichen Ursachen sind. Es ist also richtig, von bolschewistischen Bewegungen zu reden. Vor allem scheint auch die Nachgiebigkeit der Regierung vielfach nur die Lage verschlimmert zu haben. Die Weigerung des Gewerkschaftsführers Smith von den Yorkshire Miners, sich an den

von der Regierung vorgeschlagenen Verhandlungen zu beteiligen, die Erklärung von Eisenbahnarbeitern in London, daß sie nicht Regierungsvermittlung annehmen würden, sind charakteristisch.

Trotzdem scheint vorläufig das englische Volk noch, wenn wirklich Not am Mann ist, die Besonnenheit bewahren zu wollen. So ist der Kohlenstreik, entgegen den Wünschen der Gewerkschaftsführer im Abflauen, und auch der Polizeistreik scheint in sich zu ersticken.

Die Regierung ihrerseits tut natürlich alles, um weitere Ausbrüche zu vereiteln. Dazu gehört, daß sie künftig fester zugreifen will als früher. Den Schutzleuten gegenüber hat sie bis jetzt auch nicht ein Jota nachgegeben, und die anderen Streiker hat sie am 4. August wissen lassen, daß sie künftig wieder gegenüber Arbeitsstreitigkeiten dieselbe Stellung einnehmen werde, wie vor dem Krieg, das soll heißen, daß sie nicht mehr in die Streiks vermittelnd eingreifen, sondern sich darauf beschränken werde, die Möglichkeiten für Schiedsgerichte zu beschaffen. Wenngleich zur Zeit der Niederschrift dieser Zeilen eine gewisse Ruhe in der Bewegung eingetreten zu sein scheint (ein Teil der Streiks ist beendet, in den andern sind Verhandlungen im Gange), so wollen doch deutsche Blättermeldungen wissen, daß im Dreiverband der Bergwerks-, Eisenbahn- und Transportarbeiter über den Generalstreik abgestimmt wird. Man wird abwarten müssen, was hieraus wird.

Gleichwohl ist es nicht wahrscheinlich, daß Lloyd George seinen Posten als Premier räumen wird; dagegen gehört eine Reorganisation des Ministeriums und des Kabinetts auf liberalerer Grundlage in den Bereich der Möglichkeiten; die jüngst gebildete Zentrumsgruppe (Centre Party), die u. a. eine Neuorientierung der Koalitionsparteien nach links zu bezwecken scheint, würde für eine solche Schwenkung in der Politik einen guten Vorwand geben und zugleich einer Krise die Spitze abbrechen können.

Dr. Th. Plaut

Frankreich

Forderungen und Hoffnungen der Industrie — Handelsvertrag mit Belgien — Der amerikanische Wettbewerb — Börsenstimmung

Das Syndikat der französischen Industrien hat sich in einer Eingabe an den Minister für den industriellen Wiederaufbau gewandt, aus der wir folgenden Auszug wiedergeben:

„Die Lage läßt sich kurz folgendermaßen zusammenfassen: Die Bedingungen, unter denen unsere Industrie zur Zeit arbeiten muß, gestatten ihr nicht einmal, am Leben zu bleiben, geschweige denn, sich zu entwickeln. Wenn diese Bedingungen aufrecht erhalten bleiben, werden wir den Wettbewerb mit den fremden Industrien auf den Weltmärkten nicht aushalten, ja nicht einmal versuchen können. Es ist jetzt der Augenblick gekommen, wo Farbe bekannt werden und eine bestimmte Erklärung erfolgen muß, ob man will, daß die französische Industrie sich entwickelt oder ob man sie zum Stillstand und Rückgang verurteilt. Wir sagen Ihnen, Herr Minister, nichts Neues, wenn wir sie darauf hinweisen, daß augenblicklich der Mangel und die hohen Kosten der Rohstoffe und die Steigerung der Gehälter derartig drückend auf die Einstandspreise wirken, daß jegliche Arbeit für die Ausfuhr tatsächlich unmöglich geworden ist. Und dabei haben die jüngsten Gehaltserhöhungen noch keineswegs die Lösung des Problems der teuren Lebenshaltung gebracht. Denn wir wissen schon jetzt, daß die bevorstehende Preissteigerung für alle Waren neue Gehaltsforderungen nach sich ziehen wird. Wenn die Regierung sich weigert, unsere wiederholten Einwendungen anzuhören, wenn sie nicht die drückenden Bedingungen der Steuererhebungen verbessert, wenn sie Zusatzsteuern beschließt, wenn sie nicht der Steigerung

der Gehälter ein Ende macht durch Verbilligung der Lebenshaltung, wenn sie, kurz gesagt, der Industrie nicht die Sicherheit gibt, die die unbedingte Voraussetzung für ihre Existenz ist, dann wird den meisten von uns nichts anderes übrig bleiben, als ihre Fabriken zuzumachen.“

Sicherlich ist die Lage nicht gerade glänzend, aber der obige Bericht ist immerhin übertrieben. So ist erst in diesen Tagen die Gründung der „Société d'Exportation de produits métallurgiques français“ mit einem Kapital von 10 Mill. erfolgt, um die französische Eisen- und Stahlausfuhr nach den kolonialen- und Auslandsmärkten zu unterstützen. Durch die Annektierung Elsaß-Lothringens nimmt Frankreich eine erste Stelle unter den Stahl erzeugenden Ländern ein. Es können hier jährlich 11 Mill. t Stahl hergestellt werden; da der Inlandsverbrauch nur 6 Mill. beträgt, bleiben 5 Mill. jährlich für die Ausfuhr zur Verfügung. England und Deutschland stellen jährlich jedes nur 10 Mill. t her.

In der Außenpolitik sind zurzeit von Wichtigkeit die Besprechungen zwischen Frankreich und Belgien über den Abschluß eines neuen Handelsvertrages. Die hier gestellte Aufgabe ist nicht ganz einfach, da die schutzzöllnerischen Tarife Frankreichs nur zu oft die Interessen von Belgiens Industrie und Handel verletzen, die den Auslands-

bsatz nicht en ehren können. Gleichwohl scheint man wenigstens für vorübergehende Zeit eine sinnreiche und gewandte Lösung gefunden zu haben. Danach erklärt Belgien sich bereit, Arbeiter und Material für die verwüsteten Gebiete im Norden zu liefern, wofür Steine, Kalk, Ziegeln, Dachpfannen und Glas zollfrei nach Frankreich eingeführt werden dürfen. Eine andere kitzelige Frage ist die der bekannten „surtaxe d'entrepôt“, deren völlige Aufhebung Belgien verlangt. Bekanntlich dient diese Steuer zum Schutze des französischen Marktes gegen den Wettbewerb der europäischen Freihäfen und belastet deswegen mit einer Abgabe von 36 fr je t die Waren außereuropäischer Herkunft, die nicht unmittelbar vom Ursprungsland nach Frankreich eingeführt werden. Die Steuer wurde 1814 eingerichtet, um die englische Einfuhr zu treffen, kehrt sich aber jetzt vor allem gegen den Handel von Antwerpen, seit die Entwicklung der Eisenbahnen das Hinterland dieses Hafens auf den Norden und Osten Frankreichs ausgedehnt hat. Außerdem würde zur Zeit die Beibehaltung der Steuer den Verkehr zwischen Belgien und dem annektierten Elsaß-Lothringen erschweren. Als Gegenleistung gegen die Abschaffung dieser Abgabe erklärt sich die belgische Regierung zur Gewährung von Erleichterungen für die französische Schifffahrt in Antwerpen und für die Einfuhr von nicht klassifizierten Weinen nach Belgien bereit.

Eine besonders bemerkenswerte Tatsache in Frankreichs Handelsleben ist augenblicklich der amerikanische

Wettbewerb in Frankreich. Der Pariser Korrespondent der „Times“ widmet diesem einige liebenswürdige Worte: Das Übergewicht der amerikanischen Fabrikanten liegt vor allem darin, daß sie sehr lange Kredite zu gewähren geneigt und in der Lage sind. Die französischen Einfuhrhäuser verlangen zum großen Teil Kredite von 1—2 Jahren, und die englischen Firmen können sich nicht darauf einlassen, ihre Kapitalien für so lange Zeit festzulegen. Dagegen haben die Amerikaner beträchtliche Reserven während der drei ersten Kriegsjahre angesammelt und sind dadurch imstande, derartig lange Kredite zu gewähren. Die amerikanischen Handelsgesellschaften, die in der jüngsten Zeit Frankreich besucht haben, haben nicht verfehlt, mit dem gebührenden Nachdruck auf diese Tatsache hinzuweisen.

Auf die Börse hat der Abschluß des Friedensvertrages anregend gewirkt und die Unternehmungslust ist etwas gestiegen, ebenso die Kurse der meisten Werte. Gleichwohl hat die Finanzwelt sich von der Begeisterung nicht hinreißen lassen. Der Ruhm ist eine teure Ware auch für den Sieger. Die finanziellen und wirtschaftlichen Beratungen in Versailles haben allen klar gemacht, daß schon jetzt gezahlt werden muß, während die Entschädigungen nicht so bald eingehen werden; Kapitalisten und Finanzleute beschäftigen sich darum mehr mit der kostspieligen Gegenwart als mit einer Zukunft, auf die sie allerdings ein felsenfestes Vertrauen setzen.

P. M.

Spanien

Außenhandel im I. Vierteljahr — Verkehrspläne, Luftpostverbindungen, Eisenbahnen, Schifffahrt und Freihäfen

Der Außenhandel setzte im I. Vierteljahr 1919 seine Aufwärtsbewegung aus dem Tiefstand vom Winter 1917 auf 1918 fort, wie folgende Statistik (in Mill. Pesetas) zeigt:

Einfuhr	1918 I. Viertelj.	1918 II. Viertelj.	1918 III. Viertelj.	1918 IV. Viertelj.	1919 I. Viertelj.
Lebendes Vieh...	2,75	1,24	0,51	2,4	0,32
Rohstoffe	63,57	71,02	63,31	77,9	107,69
Fabrikate	36,25	42,94	48,11	37,6	51,27
Lebensmittel	25,85	33,78	34,57	33,9	38,18
zusammen	128,42	148,98	146,50	151,8	197,46
Gold	1,92	19,06	12,88	—	—
Silber	0,23	0,03	—	0,03	0,03
zusammen	130,57	168,07	159,38	151,83	197,49
Ausfuhr					
Lebendes Vieh...	0,004	0,28	0,82	4,4	0,30
Rohstoffe	42,09	45,39	56,32	35,2	45,98
Fabrikate	94,95	92,95	125,00	107,7	148,42
Lebensmittel	62,53	66,23	92,84	111,7	149,45
zusammen	199,57	204,85	274,98	259,0	344,15
Gold	0,003	0,03	0,01	0,16	0,32
Silber	2,26	2,43	3,42	1,21	1,90
zusammen	201,83	207,31	278,41	260,37	346,37
Gesamtaußenhdl.)	327,99	353,83	421,48	410,8	541,61
Ausfuhrübersch.)	+71,15	+55,87	+128,43	+107,2	+146,69

Die Zolleinnahmen im ersten Vierteljahr betragen 40,39 Mill. Pes. gegen nur 22,76 Mill. im gleichen Zeitraum 1918 und 36,75 Mill. in 1917 und bleiben damit um nur 3,61 Mill. gegen den aus dem Jahre 1913 entstammenden Voranschlag zurück.

Der hohe Wert der Fabrikatausfuhr zeigt die spanische Industrie noch leistungsfähiger, als man nach ihren Kriegsergebnissen erwarten durfte; die starke Rohstoffeinfuhr ist in der auch in Spanien recht weitgehenden Erschöpfung der Vorräte begründet; so beispielsweise bei

Baumwolle, deren Einfuhr in den letzten Kriegsjahren bedrohlich zurückgegangen war. In den ersten beiden Monaten dieses Jahres ist sie wieder auf 18548 t im Werte von 27,8 Mill. Pes. gegen 15 Mill. im Zweimonatsdurchschnitt 1918 gestiegen; bis auf 320,95 t aus Argentinien und 171,4 t aus Ägypten kam die ganze Einfuhr aus Nordamerika. Die Ausfuhr von gefärbten und bedruckten Baumwollstoffen ging zurück, dagegen erfuhr die Ausfuhr von weißen Baumwollstoffen eine erhebliche Steigerung. Sie betrug in den beiden ersten Monaten 2805,9 t im Werte von 14 Mill. Pes.; fast die Hälfte hiervon nahm Frankreich auf, dann folgen Argentinien, Griechenland — zu dem die Handelsbeziehungen auf zahlreichen Gebieten recht lebhaft geworden sind —, Kuba, Panama, Uruguay, Chile, die Kanarischen Inseln und zum erstenmal seit dem Kriege wieder die Türkei. In Barcelona ist eine ständige Textilwarenausstellung, verbunden mit Ausstellung von Textilmaschinen sowie Chemikalien und Farbstoffen spanischer Herkunft, eröffnet.

Schwierig gestaltet sich nach wie vor, wie auch aus den geringen Ausfuhrzahlen der Rohstoffe hervorgeht, die Lage im Bergbau, wo, zumal im Norden, eine empfindliche Arbeitslosigkeit besteht. Die Erzausfuhr über Bilbao betrug von Januar bis Mai nur 563 000 t gegen 1 079 000 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Zur Unterstützung der Bleiminen ist die Aufhebung des Bleizolles um 3 Monate (bis August) verlängert; der Preis stellt sich auf 402,70 Pes. je t Kai Cartagena, die Schmelzkosten sind von der „Com. mixta permanente de mineros y fundidores de plomo“ auf 80 Pes. je t mit mehr als 65 % Gehalt und 90 Pes. je t mit weniger als 65 % Gehalt festgesetzt.

) Ohne die Edelmetallbewegung.

Das Verbot der Ausfuhr von Gummiwaren ist aufgehoben, es bleibt nur das Ausfuhrverbot für Rohgummi bestehen. Die Ausfuhr von Tresteröl (aceite de orujo) ist auf 5000 t jährlich festgesetzt, der Höchstpreis für Verkäufe in Spanien auf

95 Pes. je 100 kg für aceites de orujo verde, primera,
91 " " " " " " " " segunda,
87 " " " " " " " " amarillo, primera.
Die Ausfuhr von Olivenöl (vgl. Nr. 8, S. 167) betrug von Januar bis Juni bereits 62 118 356 kg; da die Jahresausfuhr für das ganze Jahr auf 90 Mill. kg festgesetzt ist, wurde die Genehmigung der Ausfuhrgesuche bis Mitte Juli versagt.

Bedarf soll am spanischen Markt bestehen für elektrische Maschinen sowie für Maschinen für Textilindustrie, Landwirtschaft, Bergwerke sowie Holz-, Metall- und Korkverarbeitung, in Südspanien (nach British Export Gazette) außerdem noch für Kraftwagen, photographische Artikel, Drahtseile, Schreibmaschinen, Papier, Farben und Drogen.

Zeigt so die Statistik für den Außenhandel im allgemeinen die belebenden Wirkungen wieder einsetzenden Friedensgeschäftes, so fehlt es doch auch nicht an Erscheinungen, die einen Rückschlag möglich machen. Ein Moment besonderer Zurückhaltung bildet die Ungewißheit über die nächste zollpolitische Zukunft. Der 20. September, der den Verfall zahlreicher Handelsverträge und das Aufhören des alten Zolltarifes mit sich bringt, steht vor der Tür, ohne daß die seit bald Dreivierteljahr mit der Ausarbeitung der Grundlinien für die neue Zoll- und Handelspolitik beauftragte „Junta de Aranceles“ irgend etwas zu Stande gebracht hat. Die Mißstimmung über diese Folge der zerfahrenen innerpolitischen Verhältnisse ist derart angewachsen, daß der Präsident der Junta Alvarado bereits voll Unmut sein Amt niedergelegt hat. Es ist nicht abzusehen, wie in der kurzen, noch zur Verfügung stehenden Zeit etwas anderes als ein Provisorium zu Stande kommen soll, wie in diesen Tagen der Konsularvertrag vom 7. 1. 1862 und der „modus vivendi“ vom 30. 12. 1893 mit Frankreich stillschweigend um drei zu drei Monate bis auf Ablauf verlängert sind, womit zwar die Freiheit des Handelns bewahrt, aber auch die Unsicherheit bestehen bleibt.

In den Außenhandelsbeziehungen nimmt nach wie vor Frankreich die durch geographische Lage und geschichtliche Verbindungen begründete hervorragende Stellung ein. Es bezog — nach französischen Angaben — im 1. Vierteljahr 1919 für 336,4 Mill. fr²) spanische Waren und führte dorthin für 49,4 Mill. fr²) aus, zeigt also weiter Spanien gegenüber eine stark passive Handelsbilanz. Das im März abgelaufene Handelsabkommen zwischen beiden Ländern hat bisher trotz der eifrigen Bemühungen der betr. Handelskammern und Interessenten keine Erneuerung gefunden. Die Weineinfuhr aus Spanien ist von der französischen Regierung am 7. Juli wieder völlig freigegeben, dagegen besteht seit dem 25. Mai ein Einfuhrverbot für frisches Obst. Vom Januar bis April hatte die Obsteinfuhr 74 409 t im Werte von 22,9 Mill. fr betragen; die Einfuhr von Wein betrug im 1. Vierteljahr 512 108 hl, von Olivenöl 6687,5 t. Auf Betreiben des französischen Handelsministers Clémentel wurde im April in Madrid und Barcelona je eine Außenhandelsstelle (office commercial français en Espagne) errichtet, die wie die gleichartigen französischen Einrichtungen in anderen Ländern sowohl dem Handels- wie dem auswärtigen Ministerium in Paris unterstehen; in Malaga sollte am 1. Juni ein französisches Han-

delsmuseum mit einer ständigen Ausstellung französischer Waren eröffnet werden.

Mit England schloß Spanien im April ein bis Ende Juli mit Verlängerung von zwei zu zwei Monaten gültiges Handelsabkommen, wonach Spanien ein Darlehen von 75 Mill. Pes. gewährte gegen Freigabe der Einfuhr von Apfelsinen und Obst nach Großbritannien und die englische Verpflichtung, Kohlenlieferungen bis zu 150 000 t monatlich zu gestatten. Die englische Kohlenzufuhr nach Spanien hatte im Januar und Februar fast ganz aufgehört, sie stieg dann im März auf 74 745 t und im April auf 127 273 t (einschl. Koks und Briketts). Im Mai wurde in Madrid eine Agentur der „Federation of British Industries“ zur Vermittlung von Aufträgen für die britische Industrie eröffnet; die Tätigkeit der englischen Banken wurde bereits in Nr. 31 erwähnt.

Auch Amerika bemüht sich eifrig um den Ausbau der Beziehungen zu Spanien. Im März wurde in Madrid eine Filiale der „National City Bank of New York“ errichtet. Die rege Handelspropaganda und die eingehenden Fragebogen der zahlreichen und rührigen nordamerikanischen Konsulate in Spanien finden in der französischen Fachpresse bereits eine Würdigung, die die ähnlicher deutscher Einrichtungen noch an Wärme übertrifft. In Philadelphia wurde für die Pflege des spanischen Geschäfts „The Quaker City Corporation of Spain“ mit 500 000 Pes. Kapital begründet.

Die Italiener haben im April in Barcelona ein Musterlager für italienische Waren aufgemacht (muestrario directorio de la exportación Italiana).

Mit besonderem Eifer hat sich die spanische Handelswelt auf den wieder zugänglichen belgischen Markt gestürzt, allerdings, trotz der eifrigen amtlichen Vermittlung, Auskunfts- und Raterteilung, nicht ohne z. T. empfindliche Mißgriffe. So wurden in drei Monaten 1919 mehr Feigen und Rosinen aus Spanien eingeführt als im ganzen Jahr 1913, was einen verlustbringenden Preissturz zur Folge hatte. Ebenso ging es mit Apfelsinen. Fischkonserven, einzelne Weine, Öl, Schuhzeug, Stoffe blieben unverkäuflich, da sie nicht dem Geschmack der Käufer entsprachen oder geringer Qualität waren. Verhandlungen über eine belgische Anleihe in Spanien haben sich vorläufig zerschlagen.

Chile nahm nach Veröffentlichung der spanischen Zollverwaltung von der Ausfuhr des 1. Vierteljahr für 8,10 Mill. Pes. auf, darunter allein für 4,78 Mill. Textilwaren und für 0,63 Mill. Maschinen.

Die engere Verbindung Spaniens mit der Weltwirtschaft, die in den steigenden Handelsziffern zum Ausdruck kommt, und das Bewußtsein der gewachsenen eigenen Kraft haben naturgemäß das Interesse der einheimischen — und fremden — Kreise für die Verkehrsfragen der für den Weltverkehr so einzigartig günstig gelegenen iberischen Halbinsel gesteigert. Schiffsahrts-, Eisenbahn-, und in jüngster Zeit Luftverkehrsfragen finden eine ihrer politischen wie wirtschaftlichen Bedeutung in zunehmendem Maße gerecht werdende Behandlung.

Die Luftverbindungen haben bei der geringen Entwicklung und den hohen Baukosten des spanischen Bahnnetzes und der schlechten Beschaffenheit der Straßen eine entwicklungsfähige Zukunft vor sich. Verschiedene Luftpoststrecken sind von der Postverwaltung in Aussicht genommen, so Madrid—Barcelona—Balearen, Madrid—San Sebastian, Madrid—Cordoba—Algeciras—Ceuta—Melilla und Madrid—Sevilla—Cadiz—Tanger—Larache—Santa Cruz de Tenerife; die erste Linie soll ihre Fortsetzung über Porto—Coimbra nach

²) Das Mißverhältnis zu der spanischen Statistik, die die Gesamtausfuhr nach allen Ländern im gleichen Zeitraum mit nur 10 Mill. Pes. mehr angibt, erklärt sich daraus, daß die spanische Wertberechnung im Gegensatz zur französischen seit 1913 unverändert geblieben ist.

Lissabon finden. Wie in Südamerika haben auch in Spanien die Engländer eine großzügige Werbetätigkeit für ihre Erzeugnisse betrieben. Nachdem durch einen ihrer erfolgreichsten Flugzeugbauer, Major de Haviland, Verhandlungen über die Gründung einer Anglo-Spanischen Gesellschaft eingeleitet waren, gab der Flug von 4 britischen Flugzeugen — einem Kampf-, zwei Bomben- und einem Großflugzeug — nach Madrid Gelegenheit, den Spaniern kampfbewährte Typen vorzuführen. Der so von den Engländern gewonnene Vorsprung ist aber einzuholen von einer Industrie, die davon absieht, alte Kampfmaschinen abzustossen und an ihrer Stelle wirtschaftlich arbeitende, für Verkehrszwecke durchkonstruierte Apparate auf den Markt bringt.

Von den Eisenbahnplänen wurde der bereits begonnene Bau der Normalspurbahn Dax—Madrid—Algeciras schon erwähnt (Nr. 8, S. 155.). Für ihn interessieren sich im Zusammenhang mit dem wieder aufgetauchten Plan der Untertunnelung der Meerenge von Gibraltar — für die u. a. ein Entwurf des Obersten Rubio y Bellve vorliegt — besonders englische und französische einflußreiche Kreise, die hier einen Anschluß an das afrikanische Bahnsystem sowie über einen Hafen der afrikanischen Westküste die kürzeste Verbindung von Europa nach Südamerika herstellen wollen. Die Amerikaner legen dagegen besonderes Gewicht auf den Ausbau der Bahnverbindung von Vigo nach der französischen Grenze im Zusammenhang mit den Verhandlungen, die die „National City Bank of New York“ und „W. R. Grace & Co.“ mit der spanischen Regierung über eine Staatsbeihilfe von 1 Mill. \$ für die beabsichtigte Schnelldampferverbindung Vigo—New York führen. In Vigo soll ein spanisch-amerikanisches Konsortium für den Bahnbau gebildet sein.

Nichts kennzeichnet treffender die bereits vor dem Kriege einsetzende, durch ihn beschleunigte Verschiebung der weltwirtschaftlichen Hauptkräfte, als diese sich kreuzenden Bahnprojekte, die zur Ausfallsporte des europäischen Handels nach Südamerika und zum Einfallstor nordamerikanischen Einflusses auf europäischem Boden werden sollen.

Die spanische Regierung ihrerseits hat durch eine Gesetzesvorlage über den Bau einer geradlinigen Normalspurverbindung Madrid—Valencia ein seit 1914 bearbeitetes Bahnprojekt der Ausführung nahe gebracht. Die Absicht der Regierung geht bei diesen Bahnbauten neben der Befriedigung des wirtschaftlichen und politischen Bedürfnisses dahin, durch den Bau und Betrieb dieser Staatsbahnen sich einen geeigneten Stamm von technisch und organisatorisch geschulten Beamten und Arbeitern zu schaffen, mit dem sie künftig einmal für die große Aufgabe einer Verstaatlichung des ganzen Bahnnetzes der Halbinsel besser gerüstet ist. Dem jetzt zurückgetretenen Ministerium Maura war in dieser Frage ein Vorschlag auf Gründung einer Betriebsgesellschaft mit 2 Milliarden Pes., wovon der Staat die Hälfte zeichnen sollte, unterbreitet. Diese Gesellschaft sollte gleichzeitig den Ausbau der spanischen Bahnen in Verbindung mit zwei neu zu gründenden Untergesellschaften betreiben. Der neue Ministerpräsident, Sanchez Toca, gilt persönlich als ein Anhänger der „Nationalisierung“, worunter Übergang in staatlichen Besitz und Verpachtung des Betriebes an Private verstanden wird. Jedenfalls wird auch sein Ministerium sich mit der Eisenbahnfrage befassen müssen, da z. Zt. von Industrie- und Handelskreisen eine lebhaft bewegte Bewegung gegen die erst im Dezember v. J. bewilligte Tarifierhöhung von 15 % eingeschrieben wird. Einem Tarifausschlag steht jedoch, abgesehen von der sozialen Schwierigkeit, daß die inzwischen

erfolgte Erhöhung der Bezüge des Bahnpersonals von den Gesellschaften von dem Tarifausschlag abhängig gemacht ist, die durch die allgemeine Verteuerung bedingte mißliche finanzielle Lage der Bahngesellschaften gegenüber, die bereits einen lebhaften Feldzug gegen die Tarifierabsetzung eingeleitet haben. Das in den spanischen Bahnen angelegte Kapital ist auf rund 4 Milliarden zu veranschlagen, deren Rentabilität ernstlich in Frage gestellt ist. Die Steigerung der Kosten stellt sich bei der Nordbahn, der größten spanischen Gesellschaft, wie folgt (in Mill. Pes.):

	Kosten für	1913	1918	Steigerung in %
Feuerung (Holz, Kohle).....		19,44	75,34	287,61
Material und Werkstätten.....		14,09	23,13	64,16
Personal (Löhne, Unterstützung. usw.)		39,83	53,81	35,11
Mietbeträge für Material usw.		1,27	4,54	356,33
Reklamationen usw.		2,35	9,85	319,31
Zusammen		76,98	166,67	116,52

Die „Madrid-Zaragoza-Alicante“ gibt folgende Angaben über Kohlenverbrauch und -kosten und über das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen bekannt:

	Kohlenverbrauch in 1000 t	Kosten in 1000 Pes.	Durchschnittspreis je t in Pes.	Betriebskoeffizient in %
1913....	410,9	13 444,1	32,73	47,35
1914....	403,4	13 585,7	33,68	49,41
1915....	409,4	17 651,9	44,62	49,33
1916....	468,4	23 877,6	61,64	53,96
1917....	543,5	39 272,9	72,26	61,22
1918....	572,7	66 330,5	115,82	72,59

Die finanziellen Jahresergebnisse der drei größten Bahngesellschaften sind für die Jahre 1913 bis 1917 bereits in Nr. 11, S. 221, veröffentlicht; für das Jahr 1918 ergeben sich folgende Abschlüsse (in Mill. Pes.):

	Brutto- einnahmen 1918	Brutto- einnahmen 1919	Betriebs- ausgaben	Finanzielle Lasten	Reingewinn bzw. Verlust	Dividende in Pesetas je Aktie
Nordbahn(3681km)	203,3	100,2	166,7	57,4	— 19,1	—
	(— 5/V)					
Madrid/Zaragoza/ Alicante(3664km)	193,2	85,4	140,2	50,2	+ 2,7	5
	(— 20/V)					
Andalusische Bah- nen (1261 km)...	41,4	18,98	29,6	11,5	0,76	5
	(— 31/V)					

Wie aus diesen Zahlen hervorgeht, wirtschaften die spanischen Bahnen zwar noch unvergleichlich viel günstiger als die Bahnsysteme der meisten europäischen Staaten, aber auch aus ihren Ergebnissen und Aussichten ergibt sich eine Unterstützung der im Zuge der Zeit und Verhältnisse liegenden Forderung, ihren Betrieb aus der privatwirtschaftlichen Form, die auch in gesunden Zeiten staatliche Beihilfe in Gestalt von Bausgeldern, Zinsgarantien u. dgl. nötig machte, auf eine breitere Grundlage zu überführen. Auch gehen die großen Baupläne der nächsten Zeit, zweigleisiger Ausbau der fast ausschließlich eingleisigen Bahnen, sowie Elektrifizierung zunächst der Hauptlinien des Ost- und Nordnetzes, über die Kraft des für diese Zwecke bei den unsicheren Gewinnmöglichkeiten flüssig zu machenden Privatkapitals weit hinaus.

Die in Nr. 11 über den Stand der spanischen Handelsflotte gemachten Angaben lassen sich jetzt vervollständigen. An Schiffen über 250 t gingen im Kriege durch Waffenwirkung verloren

1915 durch Torped. 1 mit 2044 t, durch Minen 1 mit 1718 t						
1916 " " 16 " 35 170 " " " 4 " 12 899 "						
1917 " " 22 " 49 404 " " " " " "						
1918 " " 12 " 36 558 " " " 1 " 2 114 "						
zus. 51 " 123 176 t				6	"	16 731 t

Der Bestand der Handelsflotte betrug

	Dampfer	Tonnage	Segler	Tonnage	zus.	Tonnage
1914	628	844 322	236	32 970	864	877 292
1915	640	875 549	217	29 211	857	904 667
1916	603	816 747	240	31 101	843	847 848
1918	495	749 584	85	31 209	580	780 767

Die Durchschnittsgröße der einzelnen Fahrzeuge ist demnach zur Zeit wesentlich höher als 1914 (1346 gegen 1015). Die Bauaufträge der spanischen Werften umfassen augenblicklich fast 200 000 t. Außerdem sind in jüngster Zeit einige Dampfer im Ausland erworben, so drei mit zusammen 16 850 t im Juni in England.

Die Erwartung, daß einige der kleinen Kriegssreedereien mit Friedensschluß sich nicht würde halten können, erweist sich als berechtigt. So ist in Sevilla die „Cia Sevillana de Navegación“ aufgelöst; andere Unternehmungen werden mit stärkeren Gesellschaften verschmolzen, so „La Marítima“ mit der während des Krieges durch Fusion entstandenen „Cia Transmediterranea“ (S. 221). Die großen Gesellschaften setzen ihre gleichmäßige Entwicklung fort. Die „Transatlantica“ zahlte 1918 wie in den beiden Vorjahren 10 % Dividende, „Sota y Aznar“, die zwei Dampfer von je 8500 t und einen von 6500 t in Bau haben, schütteten 150 Pes. je Aktie aus. Die Ausbildung von Maschinisten und Steuerleuten wurde durch ein königliches Dekret vom 26. 5. 1915 über die „enseñanza marítima“ auf eine neue Grundlage gestellt, jedoch bleibt hier noch viel zu tun übrig.

Die spanischen Werften, und unter ihnen besonders die beiden Anlagen von größerer Bedeutung, die „Sd. Española de Construcción Naval“ und die „Cia. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques“, haben sich während des Krieges bedeutend entwickelt. Die „Euskalduna“, Bilbao, besitzt 2 Hellinge für 15 000 t und 2 für 2700 t-Schiffe; 3 davon sind 1918 gebaut. Die Werft stellte im vergangenen Jahr 4 Dampfer mit zus. 6400 t fertig, ließ einen von 754 t vom Stapel und begann den Bau von 6 Dampfern mit zus. 32 500 t. Die sehr viel größere „Sd. Española“, hat auf ihren Werken Cartagena, Ferrol, Matagorda, Sestao und Carraca zur Zeit Aufträge für Kriegs- und Handelsflotte im Gesamtbetrage von 192 Mill. Pes. laufen. Allein an Handelsschiffe sind 140 000 t

im Bau. Im Juni 18 hat sie ihr Kapital von 20 auf 50 Mill. Pes. erhöht (davon 30 Mill. eingezahlt), hauptsächlich für die Bedürfnisse ihres neuen, fast fertig gestellten Stillwerkes Reinoso, auf dem sie auch Geschützbau aufnehmen will; ebenso ist eine eingreifende Erneuerung und Elektrifizierung ihrer sämtlichen übrigen Anlagen in Arbeit. Die mit englischer Hilfe begründete Werft genießt besondere staatliche Förderung, wie ihr auch für die letztjährige Kapitalserhöhung auf Vorschlag der „Comisión protectora de la producción nacional“ Stempel-freiheit bewilligt wurde. Die Arbeiterzahl beträgt 7500, die letzte Dividende 7%.

Einen großen, noch immer weiter steigenden Aufschwung hat die Freihafenbewegung genommen. Zu den in Nr. 11 erwähnten drei Freihäfen sind inzwischen drei weitere genehmigt, nämlich Santander (im August 1918) und Coruña und Puerto de Musel (Gijón) im März d. J. Jetzt wird auch für Palma ein Freihafen gefordert, wo im Zusammenhang damit große Hafenerweiterungen mit einem Kostenaufwand von 45,3 Mill. Pes. geplant sind. So viel Schwierigkeiten s. Zt. der Einrichtung des Freihafens in Barcelona gemacht wurden, so leicht erfolgt jetzt die Genehmigung, und es bleibt immerhin fraglich, ob nicht durch die große Zahl der Freihäfen eine Verzettlung der Kräfte verursacht wird. Zudem sind die früher genehmigten Anlagen noch keineswegs fertiggestellt. In Barcelona sind in diesem Sommer zwei Schuppen (5 und 6) auf der „muelle de Barcelona“ für Freihafen zwecke vorläufig zur Verfügung gestellt. Das künftige Freihafengebiet wird begrenzt von der Casa Antúnez, dem Llobregat und der Bahn Madrid-Zaragoza-Alicante bis zur Brücke über den Llobregat. Bis Ende d. J. hofft man, auf der „muelle del contradique“, wo 24 000 qm zur Verfügung stehen, die ersten einstöckigen Lagerschuppen fertigstellen zu können. Ein größerer Freihafenbetrieb findet bis jetzt nur in Cadix statt. H. Bohnert

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

Die Mark erlitt erhebliche Abschlüge, Franken schwächer, Kronen unverändert, Pfund Sterling und Dollar aufgebessert.

Kurs der Reichsmark							gegen Münz-
	6. 8.	7. 8.	8. 8.	9. 8.	11. 8.	12. 8.	pari am 12. bzw. 11. 8.
Zürich	34,75	32,75	31,75	32,50	32,40	31,75	- 74,28
Amsterdam . .	15,35	15,20	15,25	—	—	14,50	- 75,53
Stockholm . .	23,25	22,50	23,—	23,—	22,75	22,50	- 74,69
Kopenhagen . .	26,50	26,80	26,—	26,—	25,70	24,75	- 72,27
Kristiania . . .	24,75	25,—	24,75	—	—	—	- 72,27
Wien	245,75	246,—	243,50	243,50	243,50	243,50	+ 107,71

Kurs der deutsch-österreich. Krone							gegen Münz-
	6. 8.	7. 8.	8. 8.	9. 8.	11. 8.	12. 8.	pari am 12. bzw. 11. 8.
Zürich	14,25	14,—	14,—	14,—	13,60	13,50	- 87,16
Amsterdam . .	6,50	6,60	6,50	—	—	6,55	- 87,01
Berlin	42,45	42,45	42,45	42,45	42,45	42,45	- 50,04
	42,55	42,55	42,55	42,55	42,55	42,55	

Kurs des französischen Franken							gegen Münz-
	6. 8.	7. 8.	8. 8.	9. 8.	11. 8.	12. 8.	pari am 12. bzw. 11. 8.
Zürich	76,15	74,15	74,25	75,—	74,75	74,—	- 26,—
Amsterdam . .	35,45	34,50	34,45	—	—	35,15	- 26,75
Stockholm . .	53,—	53,—	52,—	—	52,50	53,—	- 26,39
Kopenhagen . .	60,75	60,50	59,25	59,75	59,65	59,85	- 17,01
Kristiania . . .	57,—	55,25	—	55,—	—	—	- 23,61

Kurs des Pfund Sterling							gegen Münz-
	6. 8.	7. 8.	8. 8.	9. 8.	11. 8.	12. 8.	pari am 12. bzw. 11. 8.
Zürich	24,23	24,30	24,55	24,34	24,65	24,58	- 2,54
Amsterdam . .	11,56½	16,25	17,70½	—	—	11,60	- 4,21
Stockholm . .	17,30	17,40	17,55	17,45	17,45	17,45	- 3,91
Kopenhagen . .	19,84	19,84	19,88	19,87	19,83	19,75	+ 0,87
Kristiania . . .	18,32	18,45	—	18,14	—	—	- 2,76

Kurs des Dollar

	6. 8.	7. 8.	8. 8.	9. 8.	11. 8.	12. 8.	gegen Münz-
							pari am 12. bzw. 11. 8.
Zürich	556,—	558,—	566,—	569,—	570,—	567,—	+ 9,46
Amsterdam . .	266,—	267,25	268,—	—	—	268,75	+ 8,03
Stockholm . .	398,—	402,—	405,—	404,—	403,—	403,—	+ 8,05
Kopenhagen . .	455,—	459,—	460,—	459,—	457,50	456,—	+ 22,23
Kristiania . . .	422,—	424,—	—	425,—	—	—	+ 13,97

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	29. 7.	2. 8.
Alexandrien	97½ pari	97½ pari
Bomb./Kalk	1 s 8 d—1 s 8½ d	1 s 8 d—1 s 8½ d
Hongkong	3 s 6¾ d	3 s 8 d
Shanghai	5 s 6 d	5 s 7½ d
Singapore	2 s 4¼ d—2 s 4½ d	2 s 4½ d—2 s 4½ d
Yokohama	2 s 3¼ d—2 s 4 d	2 s 3¾ d—2 s 4¼ d
Montevideo T.T.	56 d—56¾ d	56 d—56½ d
Rio de Janeiro	14½ d	14½ d
Bs. Aires T.T.	52¼ d—52½ d	52¼ d—52½ d
Valparaiso 90 T.	10¼ d	97½ d

Die Notenbanken im Juli

Deutsche Reichsbank (in 1000 M)

	Metallbestand	davon Gold	Reichs- u. Darlehens- Kassenscheine	Noten anderer Banken	Wechsel u. Schatz- anweisungen
23. 6. 18	2 466 812	2 346 064	1 627 742	4 686	14 832 023
23. 6. 19	1 137 498	1 117 798	8 758 876	3 121	28 798 090
30. 6. 19	1 136 346	1 116 403	9 058 465	3 239	33 292 875
7. 7. 19	1 134 469	1 114 529	9 005 863	2 568	29 501 648
15. 7. 19	1 132 898	1 113 068	8 931 052	3 429	29 999 332
23. 7. 19	1 131 533	1 111 757	8 844 925	4 192	28 589 066
31. 7. 19	1 129 127	1 109 348	8 824 334	4 883	30 680 853

	Lombard-Darlehen	Effekten-Bestand	Sonstige Aktiva
23. 6. 18	4 793	108 378	2 066 024
23. 6. 19	6 310	139 382	2 510 565
30. 6. 19	6 268	125 027	2 627 046
7. 7. 19	6 716	134 849	2 380 765
15. 7. 19	6 656	131 765	2 346 356
23. 7. 19	11 587	140 352	2 073 961
31. 7. 19	5 009	145 755	2 008 642

Passiva

	Giro-Verbindlichkeit	Sonstige Passiva	Noten-Umlauf
23. 6. 18	8 118 161	669 951	12 047 523
23. 6. 19	9 621 274	2 345 208	28 107 864
30. 6. 19	13 729 641	2 271 741	29 968 388
7. 7. 19	9 144 253	2 952 665	29 817 464
15. 7. 19	9 642 901	3 032 438	29 596 356
23. 7. 19	8 170 764	2 999 495	29 345 861
31. 7. 19	10 362 127	2 888 091	29 268 889

Bank von England
(in 1000 £)

	Barvorrat	Portefeuille	Regierungs-Sicherheiten	Notenumlauf	Guthaben d. Privaten
25. 6. 18	62 228	100 800	51 652	53 674	128 849
25. 6. 19	87 811	80 803	66 821	78 302	137 745
2. 7. 19	88 568	83 500	98 702	79 948	166 925
9. 7. 19	88 670	83 336	146 946	79 595	205 216
16. 7. 19	88 704	82 406	44 691	78 897	112 623
23. 7. 19	88 331	81 863	49 823	78 895	122 013
30. 7. 19	88 415	81 746	43 144	79 387	116 555

	Guthaben des Staatsschatzes	Notenreserve	Totalreserve an Gold und Noten	Verhältnis der Reserve zu den Verbindlichk.
25. 6. 18	35 779	29 386	30 004	18,22 %
25. 6. 19	22 044	25 884	27 959	17,70 "
2. 7. 19	24 558	24 955	27 070	14,30 "
9. 7. 19	24 795	25 379	27 525	12 "
16. 7. 19	24 915	26 104	28 267	20 "
23. 7. 19	19 687	25 753	27 886	19,75 "
30. 7. 19	17 881	25 294	27 478	20 "

Bank von Frankreich
(in Mill. frs)

	Gold in der Kasse	Gold im Auslande	Silber	Guthaben beim amer. Staatsschatz	Auslands-Guthaben
24. 12. 14	318	1 045	275	—	724
26. 6. 19	3 572	1 978	303	829	869
3. 7. 19	3 573	1 978	303	820	868
10. 7. 19	3 577	1 978	301	828	858
17. 7. 19	3 588	1 978	301	777	913
24. 7. 19	3 588	1 978	301	777	907
31. 7. 19	3 588	1 978	299	777	897

	Wechsel vom Moratorium nicht betr.	gestundete Wechsel	Vorschüsse auf Wert-papiere	an den Staat	Vorschüsse an Private
24. 12. 14	621	1 813	—	8 800	1 249
26. 6. 19	847	808	1 266	23 450	—
3. 7. 19	921	800	1 256	23 800	—
10. 7. 19	874	786	1 282	23 800	—
17. 7. 19	847	770	1 255	23 650	—
24. 7. 19	862	757	1 252	23 450	—
31. 7. 19	945	750	1 257	23 500	—

	an die Verbündeten	Noten-umlauf	Staats-guthaben	Privat-guthaben
24. 12. 14	2020	8 721	25	2909
26. 6. 19	3640	34 442	49	3362
3. 7. 19	3645	34 753	57	3374
10. 7. 19	3650	35 007	73	3185
17. 7. 19	3655	34 900	97	3097
24. 7. 19	3655	34 932	104	2952
31. 7. 19	3660	35 024	48	2919

Staatsanleihen

„Ec.“ vom 5. 7. berichtet, daß die 6% ige schwedische Anleihe von 25 Mill. \$, die zu 99,5 % zur Zeichnung in New York aufgelegt wurde und von 1929 — 1939 zu jedem Zins-termin zu 102 % in Gold rückzahlbar ist, stark überzeichnet wurde. Von schwedischen Steuern ist die Anleihe befreit, sie unterliegt aber natürlich der amerikanischen Einkommensteuer. Es ist dies die zweite schwedische Anleihe in Amerika; die erste kurz nach Kriegsausbruch aufgelegte war kurzfristig. Bei der guten Aufnahme der Anleihe ist anzunehmen, daß die gleiche

Bankengruppe die nächste 6 %ige schwedische Auslandsanleihe zu einem Kurs etwas über Pari begeben wird.

Die letzte griechische Anleihe wurde überzeichnet und zwar unter Beteiligung der griechischen Banken mit 25 Mill. Drachmen. Die Banken werden unter diesen Umständen nur 60 % dieses Betrags einzuzahlen haben, da die Regierung wünscht, daß die privaten Zeichnungen mit dem vollen Betrag ihrer Zeichnung berücksichtigt werden. Die Unkosten für die Ankündigung der Anleihe betragen 1/4 Mill. Drachmen. Die gesamten Zeichnungen beliefen sich auf mehr als 84 Mill. Drachmen. („Nachr.“ 19. 7.)

Zu der großen spanischen Anleihe, die vierunddreißigmal überzeichnet wurde, ist nachzutragen, daß bei der Bank von Spanien in den einzelnen Orten folgende Beträge gezeichnet wurden:

Madrid	4 320 Mill. Pes.	Pamplona ...	148 Mill. Pes.
Badajoz ...	220 "	Pontevedra ..	101 "
Barcelona..	330 "	San Sebastian	349 "
Bilbao	7 303 "	Santander ...	167 "
Coruña	350 "	Valladolid ...	267 "
Gijón.....	192 "	Vigo	111 "
Haro	145 "	Vittoria	192 "
Oviedo	206 "	Zaragoza	327 "

(„Ec.“ 28. 6.)

Die bis zum 31. 3. 1919 in Anleihen untergebrachten Staatsschulden Spaniens ergeben folgendes Bild:

4%ige Innenschuld einschl. der zur Konvertierung der	Mill. Pes.
Außenschuld verwandten	6 725
4%ige Außenschuld (nationalisiert)	498
4%ige „ (nicht nationalisiert)	413
4%ige tilgbare Schuld	147
5%ige „	2 508
sonstige Schulden	470
	10 761

Ausgabe vom 16. 6. 19 der 4%igen dauernden Innen-schuld

Gesamtbetrag am 1. 7. 12 417
(„N. d. Al.-Pr.“ 21. 7.)

Eine Vereinigung amerikanischer Banken soll dem belgischen Staat die Summe von 100 Mill. \$ geliehen haben; die Rückzahlung erstreckt sich über 25 Jahre und beginnt 1930. Der belgischen Regierung steht es frei, die Summe beliebig zu verwenden. („Nachr.“ 17. 7.)

In Frankreich wird die Ausgabe einer Lotterianleihe erwogen, und zwar plant man die Ausgabe von Losen in Höhe von 20 fr im Gesamtbetrag von 30 Milliarden, von denen der fünfte Teil für Gewinne ausgesetzt werden soll. („Times“ 25. 7.)

Lt. „Fin. Times“ vom 2. 7. hat mit dem letzten Italien gewährten Kredit von 10 Mill. \$ die Höhe der Italien eingeräumten amerikanischen Kredite die Ziffer von 1581,5 Mill., die Höhe aller den Verbandsgenossen gewährten Kredite die Ziffer von 9390 Mill. \$ erreicht.

Die brasilianische Regierung steht in direkten Verhandlungen mit amerikanischen Bankiers zwecks Aufnahme einer Anleihe von 50 Mill. \$, die zur Erweiterung der Kaianlagen der Häfen von Rio de Janeiro und Ponta di Caju bestimmt ist. („D. A. Z.“ 15. 7.)

Lt. „Dun's Review“ vom 19. 4. betrug die Verschuldung der Vereinigten Staaten auf ihre Kriegsanleihen Ende 1918 folgende Summen:

	in Mill. \$
1. Freiheitsanleihe	1 989,4
2. „	3 807,9
3. „	3 793,8
4. „	6 989,2
Kriegssparscheine	9 66,3
Certificates of Indebtedness ..	10 864,1

(„W. N. D.“ 18. 7.)

Der jüngst zurückgetretene Vorsitzende der First National Bank in New York, Vanderlip, erklärte, das Heilmittel für die Rettung Europas bestehe in einer großen internationalen Anleihe, die all die Nationen zeichnen sollen, die in dem fünfjährigen Krieg reich geworden sind: die Vereinigten Staaten, Schweden, Dänemark, Holland, die Schweiz, Japan, Norwegen, Argentinien, Brasilien und England. Der Ertrag dieser Anleihe würde den verwüsteten Ländern Europas nicht in Form von Geldvorschüssen, sondern von langfristigen Krediten zugemessen werden, die sie instand setzen würden, Rohstoffe, Maschinen usw. aller Art zu ihrem Wiederaufbau zu kaufen. („N. d. Al.-Pr.“ 21. 7.)

Lt. „Fin. Times“ vom 2. 7. legt die indische Regierung in Indien in der Zeit vom 2. 7. bis 30. 8. 19 eine von der indischen Einkommensteuer befreite 5%ige Anleihe zur Zeichnung auf, die zwischen 1945 und 1955 zu Pari rückzahlbar ist. Die Höhe der Anleihe ist unbegrenzt; indische Kriegsanleihestücke werden zu Pari, indische Schatzwechsel mit einem Skonto von 4% für den Rest der Laufzeit in Zahlung genommen. Ein Stützungsfonds von $1\frac{1}{2}$ % des Anleihebetrags soll jährlich zu Rückkäufen dienen, wenn der Kurs der Anleihe unter den Emissionspreis sinkt. („N. d. Al.-Pr.“ 21. 7.

In Anbetracht von Chinas schlechter Finanzlage wird die Aufnahme einer durch die Grundsteuern gedeckten inneren Anleihe vorgeschlagen, die jedoch kaum erfolgreich sein dürfte, da der Kredit der Regierung bei ihren eigenen Landsleuten geringer denn je ist. („Times“ 9. 6.)

Die australische Regierung hat der Regierung von Neu-Süd-wales eine Anleihe von 700 000 £ gewährt zwecks Erbauung von Eisenbahnen und zwecks Schaffung einer Ansiedlung für entlassene Soldaten. („Manch. Guard.“ 17. 7.)

Schifffahrt und Schiffbau

Zusammenarbeit von Eisenbahnen und Schifffahrtslinien zur Förderung des amerikanischen Außenhandels

Neueren Washingtoner Meldungen zufolge beschäftigt sich das Schifffahrtsamt gegenwärtig mit der Ausarbeitung eines Planes, der auf die Herbeiführung einer engen Arbeitsgemeinschaft zwischen den amerikanischen Eisenbahnen und der heimischen Schifffahrt gerichtet ist. Schienenweg und Seeweg sollen zu einheitlichen Verkehrsstraßen verbunden werden, deren Netz über alle wichtigsten Welthäfen ausgespannen werden und dem amerikanischen Handel den zuverlässigsten, schnellsten und billigsten Transport seiner Waren sichern soll. Man beabsichtigt, die Eisenbahnen des Landes in eine Anzahl großer Systeme zu gliedern und der Schifffahrt durch Schaffung umfassender Konzerne, denen man für bestimmte Verkehrsgebiete ein Monopol einräumen will, eine gleiche Organisation zu geben. Durch Verbindung beider zu engster Zusammenarbeit soll dann eine gewaltige Gesamtorganisation entstehen, die dem amerikanischen Exporteur ermöglicht, seine Ware von jedem binnenländischen Platz auf Durchfrachttarif direkt nach dem überseeischen Bestimmungsort zu versenden. Amerika erwägt also, in größtem Maßstabe und auf breitester Grundlage ein Transportsystem einzuführen, das seine Schifffahrtspresse unter Hinweis auf das ehemals zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen und der Deutschen Levante-Linie geschlossene Durchfrachttarif-Übereinkommen noch bis vor wenigen Wochen als ein Produkt schlimmster Protektionspolitik und ein Musterbeispiel für die unfairen Konkurrenzmanöver der deutschen Schifffahrt anzufinden beliebte. Ein Weltverkehrsnetz, von der amerikanischen Regierung kontrolliert und geregelt, ist die Absicht dieses Planes, der nebenbei klar erkennen läßt, wie wenig das Schifffahrtsamt willens ist, die ihm während des Krieges übertragene Aufsicht über die amerikanische Handelsflotte künftig aus den Händen zu geben. Der Zustimmung der Kreise, die alles Heil der amerikanischen Seewirtschaft von einer Ausdehnung des staatlichen Einflusses auf das gesamte Verkehrswesen erhoffen, darf das Schifffahrtsamt sicher sein. Weniger erfreut sind die Reeder über das Projekt. Sie möchten nach all den Beschränkungen, die die Staatskontrolle während des Krieges ihrem Betriebe auferlegt hat, endlich einmal von der Bevormundung des Schifffahrtsamtes befreit sein. Außerdem verhehlen sie sich nicht, daß das Ausland dem amerikanischen Plane wahrscheinlich mit den gleichen Empfindungen gegenüber stehen wird, mit denen sie selbst bisher den erwähnten „Machenschaften“ der deutschen Schifffahrtspolitik gegenüber gestanden haben, und daß ihnen daraus ernste Schwierigkeiten erwachsen werden. A. K.

England

Verkauf von Regierungsschiffen. Wie früher an dieser Stelle (Siehe „W.D.“ Nr. 8, S. 164 und Nr. 10, S. 209) gemeldet, hat die englische Regierung ihre im Bau befindlichen bzw. bestellten Standardschiffe an ein unter Führung von Lord Inchcape stehendes Konsortium abgestoßen, welches die Weiterveräußerung zum Selbstkostenpreise an die englische Privat-

reederei übernahm. Es handelte sich dabei um die Übernahme von insgesamt 222 Standardschiffen aller Klassen, wovon jedoch 66 Baukontrakte, mit deren Ausführung noch nicht begonnen war, bei den Werften rückgängig gemacht werden konnten, so daß endgültig 156 Schiffe mit 1 056 821 Br.-Reg.-T. von dem Konsortium zu übernehmen waren, deren Weiterveräußerung nunmehr durchgeführt ist, und die einen Verkaufspreis von 23 887 400 £ erbrachten. Lord Inchcape teilt nun mit, daß er — ebenfalls zum Zwecke der Weiterveräußerung — von der Regierung weitere 40 bereits in Fahrt befindliche Dampfer mit einer Tragfähigkeit von 343 751 t übernommen habe. Auch diese Transaktion soll in derselben Weise wie die erste durchgeführt werden, d. h., ein etwaiger Überschuß des Verkaufserlöses gegenüber dem an die Regierung gezahlten Kaufpreise soll verhältnismäßig an die Käufer der Schiffe verteilt werden. Lord Inchcape verzichtet für seine Person, seine Firma und die ihm nahe stehenden Gesellschaften auf jederlei Gewinn, Vergütung oder sonstige Vorteile. Hb.

Liverpool und die Kohlenkrise. Nach einer Verordnung des Kohlenamtes (Controller of Coalmines) dürfen vom 1. August an Kohlen, welche zur Ausfuhr oder für Schiffsbekohlungen bestimmt sind, von Lancashire, Yorkshire und Nord-Wales nicht mehr auf dem Landwege nach Liverpool befördert werden. Von der Verordnung werden lediglich die im englischen Küstenverkehr benötigten Bunkerkohlen ausgenommen. Seither betrug die Verschiffung von Bunkerkohlen in Liverpool jährlich rund $2\frac{1}{2}$ Millionen t. Sämtliche interessierten Kreise Liverpools befürchten von dieser Verordnung, welche mit der durch die Arbeitseinschränkung im Bergbau geschaffenen Ungewissheit begründet wird, eine katastrophale Wirkung auf die Arbeits- und Verkehrs-Verhältnisse des Hafens und haben schärfsten Protest eingelegt, über dessen Erfolg noch nichts verlautet. Hb.

Schottlands Kohlenausfuhr, die in normalen Zeiten jährlich rund 16 Mill. Tonnen aus den Häfen des Clyde und des Forth betrug, ist durch die Verordnung über die Einschränkung der Kohlenausfuhr auf rund $1\frac{1}{2}$ Mill. Tonnen jährlich, also auf weniger als $\frac{1}{10}$ der seitherigen Menge herabgesetzt worden. Auf Glasgow, von wo im letzten Jahre trotz aller einschränkenden Kriegsverordnungen noch 2,9 Mill. Tonnen Kohle ausgeführt wurden, werden demnach kaum mehr als 350 000 t jährliche Kohlenausfuhr entfallen. Hb.

Die Zunahme der Schiffbautätigkeit. Über die Zahl der auf sämtlichen Werften Großbritanniens stattgefundenen Kiellegungen und Stapelläufe von Handelsschiffen macht Lloyd's Register die folgenden Angaben:

	I. Kiellegungen		Dampfer		Segler	
	Zahl	Größe in B.-R.-T.	Zahl	Größe in B.-R.-T.	Zahl	Größe in B.-R.-T.
im 4. Vierteljahr 1918	114	550 351	3	1 350	—	—
„ 1. „ 1919	100	423 576	3	1 552	—	—
„ 2. „ 1919	165	654 923	18	5 057	—	—
II. Stapelläufe						
im 4. Vierteljahr 1918	83	397 186	—	—	—	—
„ 1. „ 1919	72	203 966	2	1 350	—	—
„ 2. „ 1919	181	514 240	25	13 651	—	—

Die Stapelläufe des ersten Halbjahres 1919 blieben damit noch um 62 Schiffe und 140 815 Br.-Reg.-T. hinter dem ersten Halbjahr 1914, der letzten Vergleichszeit vor dem Kriege zurück. Hb.

Die Lohnstreitigkeiten im Schiff- und Maschinenbau haben durch die Entscheidung des Londoner Schiedsgerichts ihre vorläufige Erledigung gefunden. Wie an dieser Stelle, (siehe W.D. Nr. 26, S. 500) früher mitgeteilt, forderten die Arbeiter außer einer Erhöhung des Wochenlohnes um 15 sh die Stabili-

sierung aller Kriegsteuerungszulagen und deren dauernde Einbeziehung in den Grundlohn. Die Arbeitgeber lehnten ihrerseits nicht nur diese Forderungen ab, sondern verlangten mit Rücksicht auf die billiger gewordene Lebenshaltung eine allgemeine Lohnkürzung von 5 sh die Woche. Der Schiedsspruch lehnt alle Forderungen beider Parteien ab, sodaß zunächst für 4 Monate die bestehenden Löhne weiter in Geltung bleiben. *Hb.*

Aus Geschäftsberichten englischer Reedereien: Die *Tatem Steam Navigation Co., Ltd.* erzielte in dem am 30. Juni abgelaufenen Geschäftsjahre einen Reingewinn von 126 837 £, woraus wiederum 20 % Gewinn auf das 350 000 £ betragende Aktienkapital verteilt werden. Schiffe, Kriegaanleihe und sonstige Anlagen werden mit 3 085 845 £ ausgewiesen. Der *British Steamship Investment Trust* verteilt für das am 30. Juni abgelaufene Geschäftsjahr 6 % auf 300 000 £ Vorzugsaktien (wie i. V.) und 25 % auf das erhöhte Stammkapital von 900 000 £ (i. V. auf 300 000 £ 50 %). Die mit 2,14 Mill. £ ausgewiesenen Anlagen bestehen aus 1,03 Mill. £ Kriegaanleihen, aus 0,56 Mill. £ Eisenbahn-, Industrie- und Kolonial-Obligationen und nur zum geringsten Teil mit 0,55 Mill. £ aus Schiffahrtbeteiligungen. Der *Eastern & Australian Steamship Co., Ltd.*, welche ein voll eingezahltes Aktienkapital von 97 840 £ besitzt, hat Lord Inchcape für die P. & O. Co. ein Kaufangebot für sämtliche Aktien zum Kurse von 400 % gemacht. Die Geschäftsleitung hat ihren Aktionären dieses Angebot zur Annahme empfohlen. *Hb.*

Gründungsflieber. Wie stets in den Zeiten der Hochkonjunktur, so schießen auch jetzt wieder die Gründungen von Eindampfer-Gesellschaften wie Pilze aus der Erde. Das Publikum wird besonders von Cardiff aus mit Prospekten überschwemmt, in denen die fabelhaftesten Gewinne versprochen werden. Den meisten dieser Gesellschaften wird bei ihren Schiffskäufen bei dem gegenwärtigen außerordentlich hohen Preisstande ein baldiger Zusammenbruch und den Aktionären der Verlust ihres Geldes sicher sein — nachdem die Gründer ihr Schäfchen in's Trockene gebracht haben. Die Managerbezüge bei den Eindampfer-Gesellschaften betragen vor dem Kriege meist 2½ % der Bruttofracht neben etwa 100 £ feste Spesenvergütung. Das ergab z. B. für einen Dampfer von 5000 t Tragfähigkeit, der in Zeitcharter zu 5 sh je Tonne und Monat fuhr, bei 15 000 £ Bruttojahresfracht:

2½ % von 15 000 £	375 £
feste Spesenvergütung	100 „
zusammen	475 £

Heute lauten unter Hinweis auf die in Aussicht stehenden enormen Gewinne die Ansprüche der Korrespondent-Reeder weniger bescheiden. Im allgemeinen werden verlautet 5 % Kommission, ⅔ von 5 % Courtage, Verwaltungsgebühr 500 £ jährlich und 100 £ feste Spesenvergütung. Danach stellt sich die Einnahme für einen Dampfer von 5000 t Tragfähigkeit, der in Zeitcharter zu 25 sh je t und Monat fährt, und demnach 75 000 £ Bruttojahresfracht erzielt, folgendermaßen:

5 % Kommission von 75 000 £	3 750 £
⅔ von 5 % Courtage	2 500 „
Verwaltungsgebühr	500 „
feste Spesenvergütung	100 „
zusammen	6 850 £

Damit kann sich der Korrespondent-Reeder in zwei Jahren — bis vielleicht der Zusammenbruch kommt — seine Existenz sichern, und was aus dem Gelde der Aktionäre wird, braucht ihn dann ebensowenig zu kümmern, wie die Tatsache, daß ein 5000-Tonnen-Dampfer in normalen Zeiten überhaupt diese 6850 £ kaum abwerfen wird. Vielfach sind die Gründer solcher Eindampfer-Gesellschaften Schiffahrtsskontoristen, die vor dem Kriege ein Gehalt von 250—300 £ jährlich bezogen. *Hb.*

Holland

Niederländische Schiffahrtsdividenden. Daß den niederländischen Reedereien aus der Beschlagnahme ihrer Schiffe durch die Ententemächte nicht gerade finanzielle Nachteile entstanden sind, lassen die für das letzte Geschäftsjahr verteilten Dividenden erkennen. Sie gehen bei den meisten Gesellschaften über die des Vorjahres hinaus, und zwar zum Teil recht beträchtlich. Wir lassen nachstehend eine Übersicht über die von den hauptsächlichsten niederländischen Schiffahrtsgesellschaften während des Krieges gezahlten Dividenden (in %) folgen:

	1914	1915	1916	1917	1918
Stoomvaart Mij. Nederland.....	7½	10	15	20	30
Koninklijke Paketvaart Mij.	5	10	12	15	17
Koninkl. Amerikaansche Scheepv.					
Mij. (Holland-Amerika Linie) .	17	50	55	25	40

Stoomv. Mij. Rotterdamsche Lloyd	7½	10	15	15	25
Koninkl. Nederl. Stoomboot Mij.	6	15	20	10	15
Java-China-Japan Lijn.....	6	7	9	20	30
Wm. H. Müller & Co.	8	20	15	6	6
Koninkl. Westindische Maildienst	5½	12	12	10	12
Hollandsche Stoomboot Mij.	13	27	18	15	15
Van Nievelt, Goudriaan & Co. .	16	100	100	50	50
Maatschappij Zeevaart	10	60	50	30	45
„ Oostzee	7½	35	60	30	30
„ Hilligersberg	7½	140	50	25	50
„ Triton	15	40	100	50	75
Hollandsche Gulf Stoomv. Mij. .	8½	10	40	20	20

Nach dem Telegraaf haben die 20 größten holländischen Schiffahrtsgesellschaften in den vier ersten Kriegsjahren auf ein Durchschnittskapital von insgesamt etwa 109 Mill. fl einen Bruttogewinn von 540,32 Mill. fl erzielt. Davon wurden verwandt zu Abschreibung 100,51 Mill., Reserve für Kriegsgewinnsteuer 83 Mill., sonstigen Reserven 20,16 Mill., Tantiemen 23,02 Mill. und Dividenden 109,06 Mill. fl. Der ausgeschüttete Dividendenbetrag entspricht einer 25%igen Durchschnittsdividende für das Jahr auf das Durchschnitts-Aktienkapital. Im Hinblick auf die stillen Reserven, die in dem niedrigen Bilanzwert des Materials liegen, wird der Vermögenszuwachs, den diese Reedereien in der Kriegszeit erfahren haben, auf mindestens 500 Mill. fl geschätzt. *A. K.*

Italien

Über den italienischen Schiffbau äußert sich „Fairplay“ in einer seiner letzten Nummern wie folgt: „Nach italienischen Zeitungen hat Italien z. Zt. Werften genug, um die während des Krieges verloren gegangene Tonnage zu ersetzen und darüber hinaus noch Schiffe für fremde Rechnung zu bauen. Wenig wird jedoch über die Länge der Zeit gesagt, die der Neubau auf den dortigen Werften in Anspruch nimmt. Vor dem Kriege gab es in Italien 11 Werften, die imstande waren, große und mittelgroße Dampfer zu bauen. Außerdem waren vier kleinere Werften vorhanden, so daß im ganzen 38 Slips für Schiffe über 3500 t zur Verfügung standen. Dazu kamen 21 Slips für kleinere Fahrzeuge. Jetzt gibt es 22 Werften mit 85 Ablaufbahnen für Dampfer über 3500 t und 25 Slips für kleinere Fahrzeuge. Ein Autor ist der Ansicht, daß nach beabschiedener Rechnung jährlich ungefähr 75 Schiffe von etwa 600 000 t gebaut werden könnten, wenn nicht der Mangel an Arbeitskräften, an Eisenbahnwagen und an Baumaterial Schwierigkeiten bereiteten. Es ist erfrischend zu hören, daß, wenn diese kleinen Hindernisse behoben worden sind, eine Schiffbauerzeugung in dem errechneten Umfange zu erwarten ist. Unsere italienischen Freunde sind offenbar keine Pessimisten.“ *A. K.*

Vereinigte Staaten

Der Schiffbau der Vereinigten Staaten im I. Halbjahr 1919. (Vgl. „W.-D.“ Nr. 18/19 vom 9. Mai 1919.) Auf den Werften der Vereinigten Staaten sind in den ersten sechs Monaten dieses Jahres nach den Abschreibungen des Bureau of Navigation (Department of Commerce) an Handelsschiffen fertiggestellt und registriert worden:

	Seeschiffe			Binnenschiffe			insgesamt
	Stahl	Holz	zusammen	Stahl	Holz	zusammen	
1919	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	
Jan. .	42 174799	37 80957	79 255756	532 85902	132 264346		
Febr. 47	206106	26 58095	73 264201	62 7229	135 271430		
März. 47	199743	44 86398	91 286141	95 11864	186 298005		
April. 75	316177	30 52097	105 368274	963 73313	201 375605		
Mai . 841	3513681	20 34979	104 386347	146 9061	250 395408		
Juni . 72	329981	39 82362	111 412343	161 10546	272 422889		
	367 1578174	196 394888	563 1973062	613 54621	1176 2027683		

Nach einer vorübergehenden Abnahme in den für die Werftarbeit weniger geeigneten Monaten Dezember-März haben also die Monatsergebnisse ihre aufsteigende Linie fortgesetzt. Die Halbjahrsziffern geben folgendes Bild:

	Seeschiffe			Binnenschiffe			insgesamt
	Stahl	Holz	Zusammen	Stahl	Holz	Zusammen	
	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	Zahl Br.-R.-T.	
1916 (2. Hb.)	53 180441	25 25762	79 206203	574 114473	652 320676		
1917 (1. „)	61 288061	55 105687	116 393748	778 98235	894 491983		
1918 (1. „)	81 317677	82 106143	163 423820	642 118493	805 542313		
1918 (2. „)	171 714299	76 109573	247 820872	570 64608	817 885480		
1919 (1. „)	289 1147022	285 626132	574 1776154	491 59647	1065 1880801		
1919 (2. „)	367 1578174	196 394888	563 1973062	613 54621	1176 2027683		

1) Einschließlich ein Betonschiff von 2481 Br.-Reg.-T.

2) Einschließlich drei Betonschiffe von zusammen 1004 Br.-Reg.-T.

3) Einschließlich zwei Betonschiffe von zusammen 588 Br.-Reg.-T.

Danach hat der Stahlschiffbau von Halbjahr zu Halbjahr in starker Progression wachsende Ergebnisse geliefert. Der Durchschnittsraumgehalt der Neubauten ist in dem hier betrachteten Zeitraum von 3920 auf 4300 Br.-Reg.-T. gewachsen. Der Holzschiffbau ist nach seiner Höchstleistung im II. Halbjahr 1918 wieder im Abnehmen begriffen. Daß er ein Fiasko war, wird von den Amerikanern jetzt unverhohlen zugegeben. Auch der Bau von Binnenschiffen zeigt rückgehende Zahlen. Die Steigerung im Gesamtergebnis während des letzten Halbjahres ist also alle in auf den zunehmenden Bau stählerner Seeschiffe zurückzuführen.

Die Vereinigten Staaten haben im Juni d. J. zum ersten Male mehr als 400 000 Br.-Reg.-T. gebaut, das ist fast soviel, als Deutschland vor dem Kriege während des ganzen Jahres zu bauen vermochte. Das für das Jahr 1919 zu erwartende amerikanische Bauergebnis dürfte, falls die Werftarbeit nicht in größerem Umfang durch Streiks gestört wird, auf etwa $4\frac{1}{2}$ Mill. Br.-Reg.-T. veranschlagt werden. A. K.

Demobilisierte Tonnage. Das War Department gab bekannt, daß es bis Ende Juni eine Räumte von insgesamt 2 405 000 t dw. an das Schiffsahrtsamt zurückgegeben, also aus dem Dienst für Armee und Marine entlassen habe. Es sind z. Zt. noch 1 327 000 t dw. an Handelsschiffen für militärische Aufgaben zurückbehalten und zwar 1 134 000 t dw. für Truppenbeförderung, 95 000 t dw. Frachtdampfer, 13 000 t dw. Schiffe mit Gefrier-einrichtungen sowie 85 000 t dw., die demnächst zurückgegeben werden sollen und bereits außer Tätigkeit gesetzt worden sind. A. K.

Sonstiges

Die Welthandelsflotte nach Lloyds Register. Wie aus englischen Pressemeldungen hervorgeht, ist jetzt Lloyds Register of British and Foreign Shipping für das Jahr 1919/20 erschienen, und zwar zum ersten Mal wieder ohne Zensur und ohne die Einschränkungen und Vertuschungen, die seine Kriegsausgaben aufwiesen. Auch die Statistical Tables, die seit 1916 fehlten, sind in der neuen Ausgabe wieder enthalten. Ihr Erscheinen ist deshalb so wertvoll, weil sie uns den Vergleich zwischen den gegenwärtigen Schiffsbeständen der verschiedenen Länder und damit den Ueberblick über die gewaltigen Verschiebungen ermöglichen, die der Krieg in der Seestellung und Schiffsahrtsbedeutung der einzelnen Nationen herbeigeführt hat. Auf Grund der nationalen Statistiken, die von den einzelnen Ländern über den Umfang der heimischen Handelsflotten veröffentlicht werden, läßt sich ein solcher Ueberblick nur schwer gewinnen, da ja diese Anschreibungen nicht nach einheitlichen Gesichtspunkten vorgenommen werden, sondern in bezug auf Zeitpunkt der Zählung, Mindestgröße der gezählten Schiffe usw. von einander abweichen. Ihre Anwendung für Vergleichszwecke kann also, falls es nicht gelingt, die differenzierenden Faktoren auszuscheiden, nur zu falschen Vorstellungen und unrichtigen Schlüssen führen. Lloyds Register umfaßt den Schiffsbestand aller Länder; es berücksichtigt sämtliche Schiffe über 100

Reg.-T. (Dampfer über 100 Reg.-T. brutto, Segler über 100 Reg.-T. netto) und gibt deshalb die für den Vergleich unerläßliche einheitliche Grundlage.

Auf die Tabellen wird näher einzugehen sein, sobald sie in voller Ausführlichkeit mitgeteilt worden sind. Vorerst beschränken sich die englischen Blätter darauf, Auszüge zu bringen, denen sich indessen bereits einige interessante Ziffern entnehmen lassen. Der Umfang der Welttonnage wird wie folgt angegeben:

	Dampfer Br.-Reg.-T.	Segler Br.-Reg.-T.	zusammen Br.-Reg.-T.
im Juli 1914.....	45 404 000	4 050 000	49 454 000
„ „ 1919.....	47 897 000	3 022 000	50 919 000
	+ 2 493 000	— 1 028 000	+ 1 465 000

Die Dampfer-tonnage hat mithin ihren Stand vor dem Kriege um $2\frac{1}{2}$ Mill. Br.-Reg.-T. überschritten, während die Seglerräume um 1 Mill. Br.-Reg.-T. zurückbleibt. Die Welt-handelsflotte zeigt also trotz aller Kriegsverluste bereits wieder ein Plus von $1\frac{1}{2}$ Mill. Br.-Reg.-T. Für ihre Leistungsfähigkeit ist damit allerdings nichts gesagt, denn es unterliegt keinem Zweifel, daß eine große Zahl der gegenwärtig vorhandenen Schiffe gänzlich ausgefahren sind und in normalen Zeiten längst abgewrackt sein würden. Weiter ist zu berücksichtigen, daß ein beträchtlicher Teil der während des Krieges überhastet hergestellten Tonnage (z. B. die amerikanischen Holzschiffe, gewisse Standardschiffe usw.) in ihrer Wirksamkeit hinter den Vorkriegsschiffen zurückstehen. Man darf deshalb annehmen, daß die Welthandelsflotte trotz ihres gegenwärtigen größeren Umfangs die Höhe ihrer früheren Leistungsfähigkeit noch nicht wieder erreicht hat.

Ueber ihren Vorkriegsumfang hinausgewachsen sind namentlich die Schiffsbestände der Vereinigten Staaten, Japans und der britischen Dominions. Die Seeschiff Flotte der Vereinigten Staaten hat sich von 2 027 000 auf 9 773 000 Br.-Reg.-T., also um $7\frac{3}{4}$ Mill. Br.-Reg.-T. oder 382% vergrößert, Japan besitzt jetzt 617 000 Br.-Reg.-T. oder 36% mehr als vor dem Krieg, und die britischen Dominions haben einen Tonnagezuwachs von 231 000 Br.-Reg.-T. oder 14% aufzuweisen.

Zu den Ländern, die in ihrer Tonnage hinter dem Vorkriegsstand zurückbleiben, zählt vor allem Großbritannien. Es verfügt anstatt über 18 892 000 nur noch über 16 345 000 Br.-Reg.-T., der Rückgang beträgt demnach zurzeit noch $2\frac{1}{2}$ Mill. Br.-Reg.-T. Vor dem Krieg stellte sich der Anteil Großbritanniens und der Vereinigten Staaten an der Welthandelsflotte nach der Tonnage gemessen wie 41,6% : 4,5%; jetzt hat sich dieses Verhältnis derart verschoben, daß auf Großbritannien 34,1%, auf die Vereinigten Staaten 24,9% (davon 20,4% auf die amerikanische Seeschiff Flotte) entfallen. Griechenland zählt 530 000 Br.-Reg.-T. weniger als vor dem Krieg, es besaß damals 821 000 und hat jetzt 291 000 Br.-Reg.-T. Norwegen ist um 360 000, Italien um 192 000, Spanien um 175 000 und Dänemark um 139 000 Br.-Reg.-T. in seinem Bestand zurück. A. K.

Getreide und Futtermittel

Halbmonat-Bericht

erstattet von Mitgliedern des „Vereins der Getreidehändler der Hamburger Börse“

Weizen

Vereinigte Staaten. Die nordamerikanischen Berichte über die Entwicklung der Weizen-ernte lauten im allgemeinen ungünstig. Die Ernteschätzung von privater Seite, wie Snow & Clement, Curtis & Co., lauten auf 940 bzw. 986 Mill. bushels, d. h. ca. 200–250 Mill. weniger als erwartet und in den früheren Monaten auch regierungsseitig geschätzt wurden. Das Druschergebnis ist nicht so befriedigend wie man gehofft, und auch die Qualität des Winterweizens genügt nicht den Ansprüchen des Standard, soweit neue Lieferungen bisher in Frage kamen. Der neue Weizen wurde mit einer Vergütung und zu einem Preise von 218 cts abgegeben. Der Minneapolis-mehlpriß notierte am 5. 8. 1275 \$, worin eine Erhöhung gegen die beiden Vorwochen um 75 cts zu erkennen ist. Von amerikanischer Seite wird tendenziös dieser geringere Ernteausfall zur Stimmungswache benutzt, auch die Erhöhung der argentinischen Preise ist vielleicht auf amerikanische Käufe zurückzuführen. Trotzdem ist bis jetzt eine Veränderung der amerikanischen festgelegten Preise nicht zu konstatieren; aber gewisse Anzeichen deuten darauf hin, daß nicht nur Fachkreise, sondern auch die Allgemeinheit immer mehr auf die unnatürliche Preislage des Weizenmarktes aufmerksam wird, vielleicht mehr als der Regierung lieb ist. Im

Drachtbericht v. 2. 8. war der Maispreis um 6 cts mit der Motivierung flauer, daß man in der Erwartung der Festsetzung eines amtlichen niedrigeren Weizenpreises starke Verkäufe vornahm. Auch die Tagespresse bringt verschiedene Berichte, wie z. B. von einem geplanten Weizenausfuhrverbot und Abgabe des Weizens 50% billiger an die Müller, kurz man sucht einen Ausweg für das Grundübel der allgemeinen Lebensmittelerhöhung, dessen Sitz in der Festlegung des amerikanischen Weizenpreises liegt. Die diesjährige amerikanische Weizen-ernte, die selbst bei einem Gesamtquantum von 940 Mill. bushels (25,75 Mill. t) immerhin noch eine Rekord-ernte ersten Ranges ist, wird einen Überschuß von 7–8 Mill. t freihaben, der einen sehr großen Teil des europäischen Bedarfs decken kann und die weitere Aufrechterhaltung eines 237 $\frac{1}{2}$ cts Preises keinesfalls rechtfertigt. Die früheren Gründe, die in den Kriegszeiten in Anwendung gebracht wurden, vor allem der Anreiz des amerikanischen Farmers, die Notlage Europas usw. können bei der jetzigen Lage der Weizenproduktion der gesamten Welt kaum noch angeführt werden. Es scheint, als wenn diese Auffassung in amerikanischen Kreisen weiter um sich greift, und deshalb Überraschungen in der Reduzierung des Weizenpreises nichts auffallendes sein wird.

Die sichtbaren Vorräte von Weizen haben infolge der neuen Zufuhren beträchtlich zugenommen. Dasselbe gilt für Hafer. Die Einzelheiten der übrigen Getreidesorten ergeben sich aus der nachfolgenden Liste in 1000 bushels.

	3. 8. 19	26. 7. 19	4. 8. 18	5. 8. 17	Unterschied gegen Vorwoche
Weizen (Ver. Staat.)	20 903	13 245	8 775	5 819	+ 7 658
„ (Kanada) ..	5 505	6 095	3 035	9 366	— 590
Mais (Ver. Staat.)	2 461	3 143	9 466	2 741	— 682
Hafer („)	20 467	19 517	7 876	7 282	+ 950
Roggen („)	9 866	10 313	580	479	— 547
Gerste („)	8 741	8 930	1 031	1 202	— 189

Die Verschiffungen sind durch den Hafenarbeiterstreik sehr beeinträchtigt. In der Hauptsache gelangt Mehl zur Verladung.

Kanada. Auch die kanadischen Ernteaussichten lauten nicht sehr befriedigend. Die Trockenheit der früheren Monate hat das Ergebnis stark beeinträchtigt. Private Schätzungen gehen jetzt nur auf 200 bis 225 Mill. bushels ($5\frac{1}{2}$ –6 Mill. t) hinaus, woraus eine Exportmenge von 150–175 Mill. bushels ($4\frac{1}{2}$ – $4\frac{3}{4}$ Mill. t) zur Verfügung stehen würde. Anscheinend wird auch von der Regierung die Einführung eines Minimalpreises geplant, und zwar im Einklang mit dem der Vereinigten Staaten. Kanadische Preise haben auch inzwischen weiter angezogen.

Australien. Die Verwendung der alten Vorräte macht noch immer die größten Sorgen. Es wird berichtet, daß Japan während dieser Berichtsperiode im ganzen 37 500 t Victoria-Weizen zweitklassig zum Preise von 5 s $7\frac{1}{2}$ d je bushel gekauft habe. Man befürchtet, daß die Bauern in Anbetracht der großen Weizenvorräte aus den früheren drei Ernten in diesem Jahre weniger Weizen angebaut haben. Die Schwierigkeiten der Verschiffung infolge der Hafenarbeiterstreiks sind noch immer nicht behoben. Im übrigen wird die neue Ernte trotz der regelmäßig gemeldeten Regenfälle in allen Teilen der Commonwealth und Neuseeland nicht gerade sehr günstig beurteilt. Sollten diese Mutmaßungen recht behalten, so ist wohl kaum anzunehmen, daß sehr viel australischer Weizen der kommenden Ernte zum Export nach Europa zur Verfügung stehen wird, sondern eher dazu gebraucht wird, um Japan, Indien und vielleicht auch noch Ägypten zu versorgen. Die Anbaufläche von Weizen in Indien wird mit 23 566 000 acres gegen 35 357 000 acres im Vorjahre angegeben, und dementsprechend das Ergebnis um 25 % geringer eingeschätzt.

Argentinien. Die letzten uns vorliegenden argentinischen Berichte vom 7. August sind bedeutend günstiger. Die Getreidemärkte sind aber trotzdem weiter preishaltend und steigend. Weizen stieg um 90 centavos bis auf 17,95 Pesos fob. Buenos Aires. Gegen unsere letzte Notiz bedeutet dieses eine Preiszunahme von fast 4 Pesos für 100 kg. Die Preisbildung des argentinischen Marktes verdient angesichts einer großen Ernte ganz besondere Bedeutung. Die sichtbaren Vorräte sind bis auf 110 000 t gestiegen. Die Regenfälle haben die Wege im Inlande so unpassierbar gemacht, daß der Transport nach den Eisenbahnen ernstlich behindert ist. Immerhin scheint noch so viel zur Verfügung zu sein, um eine schnelle Abfertigung der nicht sehr zahlreichen Dampfer zu gewährleisten.

England. Nach englischen Fachblättern sind Beklemmungen für den Ausfall der diesjährigen Ernte unverkennbar. Wenn nicht bald eine entscheidende Wendung zur Besserung eintritt, wird die Ernte einerseits stark verzögert werden, und überdies mit einer sehr geringen Qualität zu rechnen sein. Die Zufuhren von Uebersee waren in der letzten Zeit reichlich; sie bestanden aber hauptsächlich in Mehl, das mit dem heimischen Fabrikate vermischt wird. Auffallend ist, daß in der vorletzten Juli-Woche aus den Vereinigten Staaten bei 70 000 qrs. Weizenimport 339 000 Sack Weizenmehl eingeführt wurden. Wie bereits früher hier ausgeführt, erheben die Müller wiederum hiergegen Klage, und führen erneut die daraus entstehenden Folgen für die englische Mühlenindustrie ins Treffen. Es ist bereits zu einer Interpellation im Parlament gekommen, worin auf die Wichtigkeit der Mühlenabfälle für die Aufzucht von Milchvieh hingewiesen wurde. In Deutschland liegen die Verhältnisse vorläufig noch gleichartig, da bei uns in den letzten Monaten auch nur Weizenmehl importiert worden ist.

Frankreich. Das Druschergebnis ist nicht so schlecht, wie allgemein angenommen, immerhin ist nur mit einer um $\frac{1}{3}$ kleineren Ernte zu rechnen, im Vergleich zum

Vorjahre. Die Zufuhren aus dem Auslande genügen, um die Ernährung sicher zu stellen.

Südrußland. Englische Fachzeitungen bringen Meldungen eigener Berichterstatter, wonach die Weizenernte trotz der großen Schwierigkeiten, mit denen die Bauern zu rechnen hatten, nicht so schlecht ausfallen wird, als man erwartet hat. Man nimmt an, daß nicht nur ein gewisser Ueberschuß für die Versorgung Kleinasien, Griechenlands und auch Italiens zur Verfügung stehen wird, sondern daß sogar bei günstigen Transportverhältnissen das nördliche Rußland versorgt werden kann.

Aus Bulgarien und Rumänien lauten die Nachrichten so günstig, daß sich diese Länder ausreichend selbst versorgen können.

Roggen

Die amerikanischen Roggenpreise sind in der letzten Berichtsperiode ganz erheblich zurückgegangen. Roggen notiert am 7. 8. loco 157 cts und ist somit fast um 18 cts niedriger im Preise als zuletzt berichtet. Die um das 20fache größeren Bestände aus der alten Ernte und die immerhin guten Aussichten der neuen Ernte sind anscheinend als Gründe für diesen Rückgang zu betrachten. Auch die Verschiffungen nach Europa erfüllen nicht die Erwartungen und bewegen sich in recht bescheidenen Grenzen. Angesichts der besseren Aussichten für die Roggenernte in Europa und besonders in Deutschland, befürchtet man, Käufer nur bei wesentlich ermäßigten Preisen zu finden.

Aus Frankreich liegen keine endgültigen Berichte vor, doch wird das Ergebnis um $\frac{1}{3}$ geringer als im Vorjahre erwartet.

Mais

Die günstigen Wetterberichte aus den Vereinigten Staaten, die Zunahme der sichtbaren Vorräte in Argentinien haben den amerikanischen Terminmarkt sehr verflaut. Der Loco-Preis war am 7. 8. auf 206 cts gefallen, während der Septembertermin nach starken Erschütterungen bis auf $174\frac{1}{2}$ cts herabgegangen war. Die letzte private Ernteschätzung von Clement Curtis & Co. lautet auf 2805 Mill. bushels Mais (71,2 Mill. t). Auch die Befürchtung, daß der Weizenpreis herabgesetzt werden wird, hatte einen weiteren Rückgang der Maispreise zur Folge.

Aus Argentinien lauten die Nachrichten günstiger. Bei trockenem, heißem Wetter hofft man einen guten Teil der Ernte in exportfähigen Zustand zu bringen. Der Markt blieb weiter fest. Unsere letzte vorliegende Notierung ist 10,85 Pesos gegen 8,90 im letzten Bericht. Die sichtbaren Bestände haben um 20 000 t zugenommen und beliefen sich am 31. 7. auf 120 000 t. Die Verladungen hielten sich auf gleicher Höhe. Von den verschifften 326 000 qrs gingen 82 000 nach New York.

Hafer

Der amerikanische Terminmarkt war in der letzten Berichtsperiode stark rückgängig. Hafer ist bis auf 69 cts am 7. 8. heruntergegangen, gegen 80 cts für den Septembertermin Ende des Juli. Besonders groß sind die letzten gemeldeten Haferbestände, gegenüber einer recht geringen Exportnachfrage.

In England hat die Ernte bereits begonnen, doch ist das Ergebnis nicht befriedigend. Ebenso lauten die Berichte aus Frankreich.

Ölsaaten und Ölkuchen

Nach den gewaltigen Steigerungen am Leinsaatmarkt zeigen amerikanischen Terminmärkte einen recht starken Rückschlag. Duluth notiert am 7. 8. 570 cts für Okt. und 562 cts für Dez. Die allgemeine Lage hat sich allerdings nicht viel gebessert. Die Preise in Buenos Aires haben ihre Aufwärtsbewegung auch in der letzten Berichtsperiode fortgesetzt und waren bis auf 42,55 Pesos gestiegen, worauf ein Rückschlag um 1 Peso erfolgte. Argentinien ist gegenwärtig der einzige Markt, der für die europäischen Ankäufe und auch für die Vereinigten Staaten in Frage kommt. Der Preisstand hat eine schwindelerregende Höhe angenommen, so daß bei Umrechnung unserer jetzigen Mark sich der Preis für Leinsaat auf fast 4000 M. für 1000 kg Hamburg stellen würde. Die sichtbaren Vorräte betragen 85 000 tons, Verladungen in der letzten Juliwoche 40 500 tons.

Am englischen Ölkuchenmarkt hält sich die feste Stimmung bei lebhafter Nachfrage. Die Ankünfte überseeischer Erzeugnisse sind nur gering und die Forderungen so hoch, daß der Import keine Rechnung läßt.