

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, Rothenbaumchaussee 5. Fernsprecher: Janfa 2447—51

Nr. 37

Hamburg, den 12. September 1919.

4. Jahrg.

Inhalt:

Deutschlands Erzversorgung und die Verstaatlichung der Ilseder Hütte	Seite 693
Frankreichs verkehrspolitische Pläne zur Eroberung des Schweizer Außenhandels	" 695
Länder-Berichte:	
England	" 697
Frankreich	" 699

Weltwirtschaftliche Übersichten:	
Geld und Kapital	Seite 701
Schifffahrt und Schiffbau	" 702
Getreide und Futtermittel	" 705
Vermischtes	" 706
Wichtige Neueingänge	" 707

Deutschlands Erzversorgung und die Verstaatlichung der Ilseder Hütte

Die Einbringung eines Gesetzentwurfs in der Nationalversammlung betreffend die Überführung des Eisenerzbergbaus und der Eisenindustrie von Peine-Salzgitter in Reichsbesitz entspringt Motiven verschiedener Art. Am nächsten liegt auf den ersten Blick die Vermutung, daß es sich hierbei um einen Teil des allgemeinen Vergesellschaftungsprogramms handele. Die Begründung zum Entwurf nimmt denn auch auf das Sozialisierungsgesetz vom 23. März 1919 Bezug.

Sieht man aber näher zu, so erscheint diese Argumentation wenig stichhaltig. Sie kommt nur sehr gelegen, um den eigentlich treibenden Motiven der Regierung stärkeren Nachdruck bei der Vertretung des Entwurfs vor der Öffentlichkeit zu verleihen. Wäre die Sozialisierung als solche wirklich das ausschlaggebende Moment, so würde die Regierung sich schwerlich auf die Überführung lediglich des Subhercynischen Bezirks in die Hand des Reichs beschränken und die anderen deutschen Erzgebiete außer acht lassen, ganz abgesehen davon, daß die geplante Art dieser Überführung mehr auf bloße Verstaatlichung als auf „Sozialisierung“ hinausläuft.

In Wirklichkeit sind für das Vorgehen der Regierung die Tatsachen bestimmend, daß der Staat den Erzbergbau von Peine-Salzgitter während des Krieges mit beträchtlichen Summen unterstützt hat, und daß ferner, in Anbetracht der durch den Friedensvertrag entstandenen, kritischen Lage der deutschen Erzversorgung, ein Weg gefunden werden muß, der eine Fortsetzung dieser Politik in der einen oder anderen Form gestattet. Diesen Weg erblickt die Regierung in der im Entwurf vorgeschlagenen Regelung.

Die dem Entwurf beigegebene Begründung enthält nähere Angaben über die staatliche Beeinflussung des Erzbergbaues und der Eisenindustrie des Subhercynischen Bezirks während des Krieges, aus denen heraus der Entwurf überhaupt erst verstanden werden kann: Die militärische Lage Ende 1916

veranlaßte die Oberste Heeresleitung, darauf zu dringen, die Versorgung der deutschen Eisenindustrie mit Erzen auch für den Fall zu sichern, daß die Beschaffung von Minette- oder Schwedenerzen ganz oder teilweise unmöglich würde. Das Eisenerzvorkommen, das bei wesentlichem Versagen der anderen deutschen Bezugsquellen am besten hätte Ersatz bieten können, war das von Peine-Salzgitter. Es befand sich zum größten Teil im Besitz der Ilseder Hütte.

Dies Unternehmen vertrat nun grundsätzlich den Standpunkt, daß es mit seinen Bodenschätzen so sparsam wie tunlich umgehen müsse, um sich wenn irgend möglich auf Menschenalter hinaus das Rohmaterial für seine Hochöfen zu sichern. Denn die Grundlage für das Gedeihen des Werkes beruhte in der Selbstverhüttung und der Weiterverarbeitung des Roheisens durch das seit 1889 an die Ilseder Hütte angeschlossene Peiner Walzwerk. Eine Schonung der vorhandenen Erzbestände erschien namentlich gegenüber anderen ähnlichen Unternehmungen in Deutschland geboten; deren Belieferung aus den der Hütte gehörigen Lagerstätten konnte für das Werk nur nachteilig sein.

Während des ersten Jahrzehnts des Bestehens der 1856 gegründeten Ilseder Hütte zwar sind die Hochofenwerke von Rheinland-Westfalen noch von ihr mit Roheisen versorgt worden. Seit 1879 aber, als der Zollschatz für Roheisen geschaffen und das Thomasverfahren zur Entphosphorung des Roheisens in Ilsede eingeführt wurde, verkaufte die Hütte ihre Roheisenerzeugung im großen und ganzen nicht mehr, sondern errichtete ein eigenes Thomaswerk, und seitdem entwickelte sich das Unternehmen immer weiter im Sinne völligen Sichselbstgenügens. Bei Kriegsausbruch spielte der Verkauf von Erzen und Roheisen für die Gesellschaft nur noch eine ganz untergeordnete Rolle.

Das Reichsinteresse stand nun nach Ausbruch des Krieges

in dieser Frage in direktem Gegensatz zu den Belangen des Werkes. Das Reich mußte auf eine aufs äußerste gesteigerte Erzförderung Wert legen, deren Überschuß der industriellen Produktion des übrigen Deutschland zugute kommen konnte.

Es gelang schließlich, einen Ausgleich herbeizuführen. Ein Vertrag kam zwischen Fiskus und Werk zustande, der der Gesellschaft weitgehende Vorteile und Vorrechte einräumte, dafür aber erhöhte Erzförderung und die Belieferung anderer Werke daraus gewährleistete. Es wurde bestimmt, die Ilseder Hütte solle alle Einrichtungen treffen, um eine jährliche Förderung von 8–10 Mill. t Erze zu ermöglichen, während sich ihre Jahreserzeugung 1913 auf nur 921 205 t Erze belief. Der Fiskus mußte $\frac{1}{5}$ der Kosten der zu diesem Zweck zu schaffenden Anlagen, die in das freie Eigentum der Hütte übergingen, auf sich nehmen. Zur Amortisation erhielt er einen Preisaufschlag auf diejenigen Erze, die von der Ilseder Hütte nach Abzug des gesamten eigenen Bedarfs an die rheinisch-westfälischen Werke geliefert wurden. Die Ilseder Hütte behielt sich vor, den Preis von 11 M für die t, der bei Beginn des Vertrags als Verkaufspreis festgesetzt wurde, nach Maßgabe ihrer gesteigerten Selbstkosten zu erhöhen.

Die Kosten der Anlagen sind seinerzeit unverbindlich auf 15 Mill. M geschätzt worden, von denen 12 Mill. M durch das Reich zu tragen gewesen wären. Sie haben sich infolge der allgemeinen Preissteigerung als wesentlich höher erwiesen und bis jetzt einen Betrag von rund 37½ Mill. M erreicht, von denen rund 30 Mill. M zu Lasten des Reiches gingen. Allein diese Aufwendungen des Reiches lassen eine Neuregelung der Beziehungen der Regierung zur Ilseder Hütte als gerechtfertigt erscheinen. Die veränderte Lage der deutschen Erzversorgung aber erheischt weiter Berücksichtigung.

Nachdem Deutschland durch den Friedensvertrag seines wichtigsten Erzgebietes, des lothringischen Minettebezirks, beraubt worden ist, kann die Abhängigkeit seiner Industrie vom ausländischen Erzbezug als besiegelt gelten. Es muß darnach streben, die noch verbleibenden, heimischen Lagerstätten aufs äußerste auszunutzen, ein Verfahren, das allerdings seine zwei Seiten hat, weil eine Erschöpfung auch der letzten Erzschatze, die uns noch geblieben sind, auf diese Weise in nahe Sicht rückt. Zeitungsnachrichten der jüngsten Zeit über neue Erzfunde im Hunsrück und anderenorts in Deutschland sind nicht ernst zu nehmen. Es handelt sich dabei um längst bekannte Vorkommen von geringer Bedeutung. Der Bezirk von Peine-Salzgitter tritt nach Verlust der vom Feinde annektierten Industrieprovinzen an die erste Stelle innerhalb der deutschen Eisenerzgewinnung. Für die nächste Zukunft ist mit einer Jahresproduktion des Subhercynischen Bezirks von rund 3,5 Mill. t Erz zu rechnen. Diese Menge bleibt hinter der seinerzeit bei Abschluß des oben erwähnten Vertrages als Ziel ins Auge gefaßten Förderung von 8–10 Mill. t noch weit zurück, übertrifft aber die Friedensförderung um das Drei- bis Vierfache. Zum Vergleich seien die Produktionsziffern der übrigen deutschen Erzgebiete hier angeführt: Der Siegerland-Wieder-Spateisensteinbezirk erzeugte 1913 2,72 Mill. t, der Nassau-Oberhessische (Lahn- und Dill-) Bezirk 1,10 Mill. t, der uns geraubte lothringische Minettebezirk aber 21,18 Mill. t.

Der Vertrag zwischen Regierung und Ilseder Hütte, der auf die Zeit bis sechs Monate nach Beendigung des Krieges abgeschlossen worden war, enthielt bereits eine Bestimmung, wonach, insoweit und solange das Staatsinteresse es erfordere, die Ilseder Hütte auch nach diesem Zeitpunkt, bis höchstens zum 31. Dezember 1928, gehalten sein solle, die Erze an rheinisch-westfälische Werke zu liefern. Es wird

angenommen, daß die Ilseder Hütte von der künftigen Jahreserzeugung von 3,5 Mill. t Eisenerzen höchstens 1,5 Mill. t selbst verbrauchen wird, so daß zum Verkauf, insbesondere nach Rheinland-Westfalen, 2 Mill. t zur Verfügung stehen.

Die Konkurrenzfähigkeit der Erze von Peine-Salzgitter in Westfalen im Kampf mit den ausländischen Erzen geht aus folgenden vergleichenden Angaben über die Preise der in Frage kommenden Sorten hervor: (für 1 t)

Ilseder Roherze (rd. 30 v. H. Eisengehalt)	22,50 M	
Zuschlag zugunsten des Reiches	5,— „	
Fracht	9,50 „	
	36,70 M	36,70 M
Minette von etwa 30 v. H. Eisengehalt, frei Westfalen		45,— „
Schwedische Erze (1 v. H. Phosphor, 60 v. H. Eisengehalt)		140,— „
Schwedische Erze bei 0,4 v. H. Phosphor, 60 v. H. Eisengehalt, frei Westfalen	150–160,— „	

Die hier wiedergegebenen Preise rechnen mit der Verwendung deutscher Dampfer; sie stellen sich bei Inanspruchnahme neutralen Schiffsraums um 30 bis 40 M je t höher. Die Preise der schwedischen Erze haben namentlich infolge des Tiefstandes unserer Valuta eine solche Höhe erreicht.

Die Überführung der Ilseder Hütte und ihrer Erzfelder in Reichsbesitz soll durch Enteignung der Aktien geschehen, für die nach dem Entwurf eine Entschädigung gewährt wird. Die Art, wie diese Entschädigung begrenzt werden soll, begegnet starken Bedenken. Der Entwurf schlägt nämlich vor, den Börsenkurs der Aktien zur Grundlage der Entschädigung zu machen, und zwar den Kurs nach Kriegsende. Dieser wurde erstmalig in Hannover, dem einzigen Platz, an dem die Aktien der Ilseder Hütte notiert werden, am 7. Mai 1919 festgestellt. Es wird nun willkürlich die Zeit vom 7. Mai bis 30. Juni 1919 herausgegriffen, ohne die sonstigen Verhältnisse und die seitdem eingetretenen Veränderungen in Betracht zu ziehen. Die Entschädigung soll mindestens so hoch wie der tiefste Stand der Aktien in der angegebenen Zeit an der Börse von Hannover, nämlich 310 v. H., sein; jedoch nicht höher als der höchste Stand in der gleichen Zeitspanne, nämlich 450 v. H. Die im übrigen vorzunehmende Wertermittlung soll von vornherein an diese Schranken gebunden sein.

Im Salzgitterschen Höhenzuge stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Besitz der Ilseder Hütte noch einige Erzvorkommen auf der gleichen Lagerstätte an, die an andere Bergwerkseigentümer verliehen sind; auch diese sollen der Abrundung des Besitzes wegen „gegen angemessene Entschädigung“ enteignet werden.

Der höchste Preis, zu dem die Ilseder Hütte nach dem Entwurf erworben werden kann, 450 v. H. des Nennwerts der Aktie, würde für das Reich einen Aufwand von insgesamt 67½ Mill. M bedeuten. Dazu kämen noch Aufwendungen für den bisherigen und weiteren Ausbau der Erzförderungsanlagen nebst Errichtung einer Arbeiterkolonie im Betrage von etwa 60 Mill. M. Im ganzen wäre, einschließlich der Kosten für den Erwerb sonstiger Bergbaurechte, ein Kapital von rund 130 Mill. M aufzubringen, dessen Zinsenlast auf das Reich fiel. Auf der anderen Seite ständen die Einnahmen aus dem Verkauf von Erzen nach Westfalen und der bisherige Reingewinn der Ilseder Hütte mit durchschnittlich 5 Mill. M jährlich.

Die Begründung des Entwurfs läßt es dahingestellt, ob das Reich Hütte und Walzwerk selbst betreiben, oder aber an die bisherige Besitzerin verpachten, wenn nicht gar wieder verkaufen wird. Im Pacht- oder Kaufvertrage müßten dann nur, so heißt es, Bestimmungen zur Wahrnehmung der allgemeinen Interessen vorgesehen werden. Dies bestärkt uns in unserer Auffassung, daß die Sozialisierung für den

vorliegenden Entwurf jedenfalls nicht ins Feld geführt werden kann. Erst in Zukunft, falls der Entwurf Gesetz geworden und dieses Gesetz durchgeführt worden ist, wird die Frage nach der endgültigen Gestaltung des Ilseder Unternehmens akut werden. Dann nämlich, wenn es sich darum handelt, ob das Werk verpachtet oder verkauft werden soll, nicht eher. Aus der Begründung des Entwurfs kann man leise Zweifel herausklingen hören, ob es nicht besser sei, die Interessen

des Reiches auf eine Weise zu wahren, die es ermöglicht, an der bisherigen privatwirtschaftlichen Grundlage der Ilseder Hütte festzuhalten, „insbesondere mit Rücksicht auf die vielfachen persönlichen Beziehungen der Aktionäre zu dem Unternehmen und seiner Entwicklung, und auf die Kontinuität der bewährten Leitung“. Die endliche Entscheidung darüber aber wird hier nicht getroffen, sondern bewußt auf später vertagt, *Dr. Alfred Schmidt-Essen*

Frankreichs verkehrspolitische Pläne zur Eroberung des Schweizer Außenhandels

Seit dem Abschluß des Krieges ist in Frankreich ein ungewöhnlich kräftiges Streben zu beobachten, die im Kriege großenteils erlangte Beherrschung des schweizerischen Überseehandels mit allen Mitteln auch in Friedenszeiten zu behaupten. Kaum irgend ein anderer Zweig der französischen Wirtschaftspolitik ist in den letzten Monaten mit so viel Eifer gepflegt worden wie die Hinarbeit auf die möglichst uneingeschränkte Orientierung des schweizerischen Außenhandels nach französischen Häfen.

Im Kriege richtete sich dieser Kampf der Franzosen um den schweizerischen Außenhandel vornehmlich gegen Deutschlands Wirtschaftsleben. Nach dem Abschluß des Versailler Friedens aber ist es durchaus nicht mehr Deutschland, das von der Fortsetzung der französischen Machenschaften bedroht ist, denn nach der erfolgten Internationalisierung des Rheins wird Deutschland verhältnismäßig sehr wenig davon berührt, ob die Schweiz Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille, Cette oder Genua als den wichtigsten Umschlagsplatz für ihren Überseehandel benutzt. Wohl aber enthält die scharf betonte Wirtschaftspolitik Frankreichs eine deutlich erkennbare Spitze gegen die Interessen Hollands, Belgiens, Englands, Italiens und ganz besonders der Schweiz selbst, die man am liebsten ganz und gar in wirtschaftspolitische Abhängigkeit von sich bringen möchte.

Niemals waren die Aussichten hierfür so gut wie augenblicklich, da Deutschlands verkehrspolitische Energie nahezu restlos gelähmt und der elsässische Rhein durch den Versailler Frieden in französische Hand gegeben ist. Noch hütet man sich in Frankreich, der ohnehin stark mißtrauischen Schweiz gegenüber seine Karten vollkommen aufzudecken, aber manche Äußerungen und Taten in Frankreich zeigen doch, wohin die Reise geht und wie sicher man sich, bei der ziemlich völligen Wehrlosigkeit der Schweiz, seines schließlichen Erfolges fühlt.

Von drei verschiedenen Seiten wird der Angriff vorbereitet, der die Schweiz in wirtschaftliche Abhängigkeit von Frankreich bringen soll, nämlich auf dem Gebiete der Eisenbahnverbindungen, von der Rhône und vom Rhein her.

Was zunächst die Eisenbahnen betrifft, so hatte man im Kriege schon seit 1915 eine großzügige Propaganda entfaltet, um Bordeaux zum Schweizer Haupthafen zu machen. Rotterdam war fürs Schweizer Wirtschaftsleben ebenso wie Antwerpen und Hamburg infolge der Kriegslage gesperrt, Marseille kam wegen der unregulierten Rhône gleichfalls nicht in Betracht. So vereinigten sich alle Anstrengungen auf Bordeaux. Die Zufuhr-Bahnlinie von dort nach Genf wurde merklich verbessert, und ohne große Anstrengung gelang es, den Hafen von Bordeaux, der bis 1914 für die Schweiz wenig Bedeutung hatte, der z. B. nur den 15. Teil des Antwerpener Umschlags an schweizerischen Waren bewältigte, mit einem Schlage zum Schweizer Haupt-Seehafen zu machen. Ähnlich

erlangte z. B. auch der Hafen Nantes eine Bedeutung für die Schweiz, die man vor dem Kriege niemals für möglich gehalten hätte. Bordeaux sowohl wie Nantes haben von 1913 bis 1918 eine Verkehrssteigerung von je 57 Prozent erfahren: Bordeaux von 3 186 346 auf 5 007 547 t, Nantes von 1 963 715 auf 2 231 829 t.

Jetzt geht man auf dem im Kriege betretenen Wege weiter vor. Der Direktor der Orléansbahn, Mange, empfiehlt zu Abkürzungszwecken den Bau einer Bahn von Limoges nach St. Germain les Fossés, wodurch die Entfernung zwischen Bordeaux und Genf um 50 km verkürzt werden würde. Außerdem wird vorgeschlagen, und zwar u. a. auch von Genfer Interessenten, wie dem Ingenieur François Reverdin, daß Frankreich die seit langem geplante Verbindung über den Faucille-Paß bauen möge, die den Zugang der West-Schweiz zu den Häfen Nantes, St. Nazaire und la Rochelle, aber auch nach Paris und London um 83 km gegenüber den bestehenden Linien verkürzen würde. Der Faucille-Paß im Jura nordnordwestlich von Genf ist 1323 m hoch und soll auf offener Paßhöhe eine verbindende Bahnlinie zwischen Gex im Südosten und dem Dappental bzw. der Bahnstation St. Claude im Nordwesten erhalten, die die vorhandene Verbindung über St. Amour bedeutend verbessern würde. Die Bahn müßte von der Paris-Méditerranée-Gesellschaft gebaut werden. In der Schweiz hat die Stadt Genf ein großes und durchaus verständliches Interesse an der Verwirklichung des Faucille-Projektes; die gesamte übrige Schweiz aber, schon von Lausanne angefangen, ist von dem Plan recht wenig entzückt, da er ihre vorhandenen von Frankreich heraufkommenden Bahnlinien entwerten würde. Der Vorschlag, die Verbindung zwischen Bordeaux und Genf zu kürzen, findet erheblich mehr Sympathie in der Schweiz, doch ist für den überseeischen Güterverkehr die teure Bahnfracht zwar im Kriege eine Notwendigkeit gewesen, im Frieden aber wird sich der Gütertransport ganz von selbst wieder den billigen Wasserstraßen zuwenden, und der Hafen Bordeaux mitsamt der dahin führenden Bahnverbindung wird für die Schweiz rasch genug wieder an Bedeutung ganz erheblich einbüßen.

Wichtiger als die Bahnpläne zur Verbesserung der Verbindungen der französischen Häfen mit der Schweiz sind daher die Anstrengungen der Franzosen, den Binnenwasserstraßen-Verkehr der Schweiz nach Frankreich hinüberzuziehen. An sich würden die Aussichten auf einen Erfolg dieser französischen Bestrebungen ungemein schlecht sein, wenn man lediglich die natürlichen Gegebenheiten ins Auge faßt, denn es kommen lediglich zwei Wasserwege in Betracht, von denen der eine bisher überhaupt nicht benutzbar, der andere völlig minderwertig ist. Die Energie, mit der sich trotzdem das offizielle wie das inoffi-

zielle Frankreich daran macht, diese beiden Wasserstraßen zu vollwertigen und für die Schweiz anreizenden Schifffahrtswegen auszubauen, verdient entschieden Bewunderung. Ob ihr ein Erfolg beschieden sein wird, ist allerdings noch sehr zweifelhaft.

Der eine der beiden Wasserwege ist natürlich die Rhône, die bisher lediglich in ihrem unteren, bis Lyon reichenden Teile, schiffbar ist. Oberhalb Lyon ist der Fluß sowohl auf französischem wie schweizerischem Boden nur in bescheidenstem Maße lokal schiffbar; Stromschnellen und Stromversetzungen haben bisher eine Ausnutzung für Verkehrszwecke gehindert. Eine Regulierung des Flusses ist zwar oftmals geplant, bisher aber nie durchgeführt worden, so daß sich das Schweizer Wirtschaftsleben dieser Wasserverbindung nach Marseille und Cette überhaupt nicht bedienen kann.

Der zweite Wasserweg, der die Schweiz mit Frankreich verbindet, ist der Rhein-Rhône-Kanal in Verbindung mit dem aus der Gegend von Mülhausen nach Basel hinüberführenden, kurzen Hüniger Kanal. Von Basel über Mülhausen und Besançon führt somit eine Wasserstraße zum Doubs und durch diesen zur schiffbaren Saône und zum Unterlauf der Rhône. An sich könnte diese nur leicht gekrümmte, kürzeste Wasserverbindung Basels mit einem Seehafen von hervorragender Bedeutung sowohl für das schweizerische wie das französische Wirtschaftsleben sein, aber sowohl der Rhein-Rhône wie der Hüniger Kanal sind seit langer Zeit gänzlich veraltet und für die heut üblichen Binnenschiffe so gut wie unbenutzbar. Abgesehen von dem Kanalstück Straßburg-Mülhausen, dessen Ausbau sich die deutsche Verwaltung des Elsaß hat aneignen lassen und das viel benutzt wird, kann der Rhein-Rhône-Kanal zur Zeit nur von Schiffen bis zu 100 t Größe durchfahren werden, während sonst auf den deutschen Wasserstraßen das 400 t-Schiff, im Westen sogar das 600 t-Schiff den Normaltyp darstellt.

Unter solchen Umständen konnte bisher von keinem irgendwie nennenswerten schweizerischen Güterverkehr auf französischen Wasserstraßen die Rede sein. Die Schweiz entbehrte diese Verbindungen aber auch kaum, so lange ihr der prachtvolle Wasserweg des Rheinstroms als Weg zum Meere offen stand, wie es bis 1914 der Fall war. Auch der Rhein war in seinem Oberlauf ursprünglich für die Großschifffahrt nicht zugänglich. Die Regulierungsarbeiten Deutschlands haben aber seit 1905 den Rhein bis Basel und seit 1912 noch darüber hinaus bis Rheinfelden für die Großschifffahrt erschlossen. Die Schweiz begrüßte diese Entwicklung aufs dankbarste und der Rhein-Umschlagsverkehr im Baseler Hafen zeigte bereits mit seiner Steigerung von 3149 t i. J. 1905 auf 93 221 t i. J. 1913, wie rasch sich das schweizerische Wirtschaftsleben auf die Rheinstraße einstellte. Inzwischen hat nun Basel seinen Rheinhafen derartig ausgebaut — die betreffenden Arbeiten wurden während des Krieges ausgeführt —, daß er jetzt einem Jahresumschlag von nicht weniger als 6½ Mill. t gewachsen sein würde. Man träumt von einem direkten Verkehr der Seeschiffe zwischen London und Basel, dem technische Bedenken jedenfalls nicht mehr im Wege sein würden; in England steht man diesen schweizerischen Wünschen natürlich mit größter Sympathie gegenüber, auch in Amerika würde man im eignen Interesse die Verwirklichung eines bis Basel hinaufreichenden Seeverkehrs nicht ungern sehen. Aber die französische Wirtschafts- und Verkehrspolitik droht alle diese zart aufkeimenden Hoffnungen schon in der Geburt zu ersticken, denn Voraussetzung

für jede französische Wirtschaftspolitik, die den Schweizer Güterverkehr auf die Rhône und den Rhein-Rhône-Kanal herüberziehen will, ist die möglichst restlose Vernichtung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein oberhalb Straßburgs.

Das klingt barbarisch, aber man muß der Konsequenz, dem Weitblick und der Energie der jetzigen französischen Regierung die Anerkennung zollen, daß sie zur Erreichung ihrer national-bedeutsamen Ziele selbst vor solchen barbarischen Plänen nicht zurückschreckt. Der Versailler Frieden aber hat ihr die Mittel an die Hand gegeben, derartige Pläne zu verwirklichen. Der Artikel 358 des Friedensvertrages schreibt nämlich vor, daß die Wasserkräfte des Rheins auf der ganzen Länge des elsässischen Ufers fortan französisches Monopol sein sollen. Zwar enthält der Friedensvertrag die einschränkende Bestimmung, daß die Ausnutzung der Wasserkraft nicht zu einer Herabsetzung der Schiffbarkeit des Stromes (des natürlichen oder des regulierten?) Anlaß geben darf, aber diese Bestimmung ist an sich überaus unklar und dehnbar und außerdem weiß man ja, welche ungeheuren Fortschritte die Kunst der Auslegung unbequemer Wortlaute von Verträgen seit Kriegsausbruch gemacht hat, zumal jetzt, im Zeitalter der Schiebungen! Wie man in Frankreich jenen Art. 358, trotz des Vorbehalts der unbehinderten Schifffahrt, tatsächlich auffaßt, ergibt sich jedenfalls aus einer Reihe von beachtenswerten Symptomen.

Der Elsässer Ingenieur Kochlin hat kürzlich vorgeschlagen, Frankreich möge den größten Teil des Rheinwassers 5 km unterhalb von Basel, bei Kembs, aus dem Fluß in einen Seitenkanal auf der elsässischen Uferseite ableiten, um somit den Schifffahrtsverkehr zu zwingen, aus dem internationalisierten Rhein auf eine national-französische Wasserstraße hinüberzuwechseln, und um insbesondere die Schweiz vollkommen von französischen Binnenschifffahrtsstraßen abhängig zu machen. Noch zynischer hat ein anderer Elsässer, der Mülhauser Großindustrielle Daniel Nieg, in einer kürzlich in Paris erschienenen Schrift „Le Rhin, ses énergies au service de la France“ die französischen Pläne und das Spiel Frankreichs mit den wichtigsten schweizerischen Wirtschaftsbelangen entkühlt. In dieser Schrift heißt es u. a.:

„Frankreich muß darauf dringen, daß Straßburg als Endpunkt der Großschifffahrt auf dem Rhein betrachtet wird.... Frankreich muß unverzüglich den Ausbau des Rhein-Rhône-Kanals für 600 t-Schiffe in die Hand nehmen.... Durch die Ausführung dieser Arbeiten und die Verbindung Genfs mit dem Mittelmeer kommen wir den schweizerischen Wünschen, so weit sie gerechtfertigt (so!) und mit den Interessen Frankreichs in Einklang zu bringen sind, entgegen.“

Frankreichs Ziel ist demnach klar: Ausbau der Rhône sowie des Rhein-Rhône-Kanals für die Großschifffahrt und Unterbindung jeglicher Schifffahrt auf dem Oberrhein zugunsten des elsässischen Rhein-Seitenkanals von Straßburg nach Mülhausen-Basel, der mit dem Nordende des Rhein-Rhône-Kanals bzw. dem Hüniger Kanal zusammenfällt. Schon ist in Frankreich ein Gesetzentwurf angenommen, der den beschleunigten Ausbau des Rhein-Rhône-Kanals zunächst für 300 t-Schiffe sichert, aber gleichzeitig eine spätere Vergrößerung für 600, vielleicht selbst 1000 oder 1200 t-Fahrzeuge offen läßt. Ebenso eilig hat man es jetzt in Frankreich gehabt, die seit vielen Jahren zwar diskutierte, aber nie recht vom Fleck gekommene Regulierung der französischen Rhône bis zur Schweizer Grenze zu beschließen, und gleichzeitig haben fran-

zösischen Redner in der Schweiz Stimmung machen müssen für eine entsprechende Regulierung der Schweizer Rhône.

In der Schweiz steht man dem so plötzlich erwachten französischen Liebeswerben mit äußerster Skepsis gegenüber. Man ahnt, daß ein Anschlag auf die Schiffbarkeit des Rheins geplant ist, die jedem Schweizer Bürger ans Herz gewachsen ist. Selbst in der Westschweiz, wo man sonst mit Frankreich durch Dick und Dünn geht und oft französischer als die Franzosen ist, wird mit aller Bestimmtheit die ungehinderte Schiffbarkeit des Rheins bis zur schweizerischen Grenze als eine Art nationalen Palladiums hingestellt, an dem die Schweiz unter keinen Umständen zu rütteln gestatten wird. Die in Aussicht gestellte Rhône-Kanalisation und der verbesserte Rhein-Rhône-Kanal sind den Schweizern gewiß nicht unwillkommen, aber wenn man sie nur unter Verzicht auf die freie Rheinschiffahrt erhalten kann, so vermag man sie unschwer auch ferner zu entbehren, zumal da sie auch im günstigsten Fall erst nach mehreren Jahren praktisch greifbare Erfolge in Aussicht stellen würden. Nachdem übrigens die Versailler Konferenz im Hinblick auf den Rhein und die andern deutschen Ströme sowie Donau und Weichsel den Grundsatz aufgestellt hat, daß Flüsse, die mehreren Staaten dienen, internationalisiert werden müßten, zieht man in der Schweiz hieraus, sehr zum Leidwesen der Franzosen, die logische Folgerung, daß demnach auch die Rhône internationalisiert werden müsse. Gegen diese Forderung ist man natürlich in Paris hoffnungslos harthörig.

Ob man im übrigen bei der überaus heiklen fran-

zösischen Finanzlage in der Tat die großzügigen und teuren Werke der Rhônekanalisation und des „Rhein-Rhône-Großschiffahrtsweges“ verwirklichen wird oder ob die heutige flammende Begeisterung für diese Pläne wieder einmal das übliche französische Strohfeuer ist, muß abgewartet werden. Allzuviel Hoffnungen auf Rhône und Rhein-Rhône-Kanal darf man jedenfalls nicht setzen.

Gerade aber weil man in der Schweiz nüchtern denkt und sich exaltierten Hoffnungen ganz und gar nicht hingibt, wird man sich gegen jeden Versuch, die freie Rheinschiffahrt zu vergewaltigen, mit äußerster Schärfe zur Wehr setzen. Auf die wichtigste SchiffsstraÙe der Welt freiwillig verzichten, um dafür mehr als vage Luftschlösser einzutauschen, die Taube in der Hand freiwillig hingeben, um dafür einen Sperling zu erhalten, der angeblich irgendwo auf dem Dache sitzen soll, das ist wider jede gesunde Vernunft und ganz gewiß nicht Schweizer Art.

Da nun aber die Schweizer Forderung, die freie Rheinschiffahrt als ein *Noli me tangere* zu betrachten, unbedingt kräftigste Unterstützung bei Holland, Belgien, den Vereinigten Staaten und ganz besonders bei England finden wird, so ist es nicht eben sehr wahrscheinlich, daß Frankreich seine Pläne zur Eroberung des schweizerischen Überseehandels schließlich durchzusetzen vermag, Pläne, deren Großzügigkeit man bewundern kann, die aber über das in der Wirtschafts-Politik moralisch Erlaubte doch erheblich hinausgehen und bedenklich an Erpressung anklingen.

Dr. Richard Hennig

England

Bemühungen um den deutschen Markt — Das neue Kreditprojekt — Einwanderungspolitik

Wenn man die Maßregeln der englischen Regierung in der Handelspolitik betrachtet, so ist ein Wiederaufleben der alten, von der klassischen Schule der englischen Nationalökonomie bekämpften Anschauungen der Merkantilisten unverkennbar. Dies äußert sich vor allem in der Sorge für die Handelsbilanz und die Valuta und darin, daß bürokratische Maßregeln und selbstherrliche Entscheidungen regierender Persönlichkeiten dort helfen sollen, wo allein das freie Spiel der Kräfte etwas auszurichten vermag. Das „Poussieren“ der Ausfuhr und das Hemmen der Einfuhr sind in diesem Zusammenhang bekannte Erscheinungen.

Das Verhalten gegen den deutschen Markt wird von diesem Standpunkt aus verständlich. Die Ausfuhr nach Deutschland wird nach Möglichkeit gefördert, der Einfuhr von dort werden alle möglichen Hindernisse in den Weg gelegt. Betrachten wir Stimmungen und Maßregeln auf diesem Gebiete, das uns ja besonders berührt, etwas genauer.¹⁾ Seit geraumer Zeit ist in der liberalen und gemäßigt-konservativen Presse ein deutlicher Umschwung der Tendenz zu verzeichnen und zwar in einem Maße, das hier und da beinahe lächerlich wirkt. So brachte der „Economist“ am 16. 8. einen geradezu herzerreißenden Artikel über die traurigen Zustände, die in Deutschland herrschen, in die das „friedliche Volk“

durch die Schuld einer früheren Regierung geraten sei, so daß für mindestens zwei Generationen kriegerische Unternehmungen nicht zu erwarten seien und auch danach nur, wenn wieder verbrecherische Regierungen das deutsche Volk ins Unglück trieben. Der „Spectator“ v. 16. 8. wirft die Frage auf, ob es berechtigt sei, das besetzte Gebiet lediglich im Interesse der Machthaber zu regieren und kommt zu dem Schluß, daß jede Regierung, also auch die Entente, in den besetzten Gebietsteilen die Interessen der Regierten, nicht aber die eigenen zu fördern habe. Zuschriften an Zeitungen aller Schattierungen vertreten die gleiche Auffassung und verlangen Handel mit Deutschland. Selbst die „Times“ beginnt umzuschwenken, sie stellt ihre Invektiven ein und beginnt ihr Gift gegen Japan und Amerika zu verwenden. Nur in der „Financial News“ finden sich noch wiederholte Angriffe und Verleumdungen. Es ist nicht nötig zu erwähnen, daß Blätter wie „Daily Herald“ und „New Statesman“ die neue Richtung vertreten, denn in wohlthuender Geradheit hat die Arbeiterpresse Englands schon seit geraumer Zeit den Standpunkt der Gleichheit der Völker auch gegenüber Deutschland auf ihr Banner gesetzt. Die Äußerungen der Presse finden eine Stütze oder vielleicht richtiger, ihren Grund in den Wünschen der Regierung. Der oben erwähnte Aufsatz des „Economist“ benutzte als Grundlage ein offizielles Weißbuch (White Paper), (Cmd. 280). Das „Board of Trade“ verkündete Ende Juli:

„Während des Krieges war es nötig, allen Handel mit dem Feind zu verbieten; aber durch den Abschluß des Friedens mit Deutschland ist die Notwendigkeit für

¹⁾ Es ist klar, daß im Rahmen dieser Zeitschrift nur eine allgemeine Übersicht, nicht aber eine detaillierte Aufstellung der Gesetze und Verordnungen gegeben werden kann, die im Urtext in der Bibliothek des Welt-Wirtschafts-Archiv, Rotherbaumchaussee 12, einzusehen und in Übersetzung zum größten Teil in den Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft und ähnlichen Organen erschienen sind.

dies Verbot nicht mehr gegeben. Man darf erwarten, daß in Deutschland eine starke Nachfrage nach allen möglichen Gütern besteht und nach Aufhebung der Blockade wird der deutsche Markt der ganzen Welt offenstehen. Es ist kein Teil der Politik der Regierung Sr. Majestät von dem Wettbewerb um diesen Markt abzuraten. Es ist notwendig im Interesse dieses Landes (Englands) den Ausfuhrhandel im denkbar größten Umfang zu entwickeln und es ist sehr wünschenswert, daß britische Kaufleute jede Anstrengung machen, um in Zentraleuropa festen Fuß zu fassen.“

Dieses Vorgehen der Regierung und der Presse entspricht zwar der Stimmung eines Teiles der Bevölkerung, keineswegs aber der der Gesamtheit. Vielmehr ist der Deutschenhaß, wie mir durch persönliche Mitteilung eines kürzlich aus London hier eingetroffenen englischen Geschäftsmannes mitgeteilt wurde, wenngleich vielleicht im Schwinden, dennoch sehr stark vertreten.

Es ist in der Tat höchste Zeit für die maßgebenden Kreise, diesen Chauvinismus zu bekämpfen, denn andere Staaten drohen den deutschen Markt, der früher einer der besten Abnehmer Englands war, zu erobern, und dem englischen Kaufmann zuvorzukommen. Schon jetzt wissen wir in Deutschland, daß amerikanische Häuser in weitem Umfang deutsche Unternehmungen ankaufen, daß die Einfuhr französischer Waren unter Umgehung der Zollvorschriften geradezu gewaltsam betrieben wird, daß Italien sich um unseren Markt bemüht, all das wissen die Engländer auch, wie aus vielen Zeitungsnotizen hervorgeht.

Die englische Regierung und englischen Behörden haben deshalb eine Reihe Maßregeln ergriffen, um den Handel mit Deutschland zu fördern. Die Eröffnung einer britischen Handelskammer in Köln wurde schon in Nr. 34 besprochen und es bedarf höchstens noch der Erwähnung, daß diese sich auch bereit erklärte, zuverlässige deutsche Firmen als Agenten für englische Häuser namhaft zu machen, da sie die Gelegenheit für britische Firmen sehr geeignet halte, „festen Fuß auf dem deutschen Markte zu fassen“. (Offizielle Ankündigung im Bd. of Trade v. 7. August.) Die Warenausfuhr nach Deutschland, mit Ausnahme solcher Waren, die auf der „Waren-Ausfuhrverbotliste A und B“ stehen, ist gestattet (Verordnung v. 12. 7. 1919). Zugleich wurde vorgesehen, daß alle Handelsgeschäfte mit deutschen Personen und deutschen Firmen, soweit sie nicht durch besondere Bestimmungen verboten sind, abgeschlossen werden dürfen. Die größte Schwierigkeit macht die Bezahlung der Ausfuhr. Aus einem Zirkular, das R. B. Dunwoody, Secretary of the Association of British Chambers of Commerce, veröffentlichte und das im Auszug in dem „Times Trade Supplement“ v. 12. 7. wiedergegeben ist, geht hervor, daß die größten Hindernisse für die Ausfuhr nach Deutschland in der schlechten deutschen Valuta zu suchen sind, und daß deshalb Maßregeln getroffen werden, um Abhilfe zu schaffen. Zwei englische Bankhäuser haben Filialen in Köln errichtet, die sich hiermit befassen; früher erwähnten wir schon die Filialgründung von Cox & Co. allerdings im andern Zusammenhang; es sind sogenannte Army Bankers und ihre Niederlassung war offenbar veranlaßt durch den Geldverkehr der Besatzungstruppen. Neuerdings vermitteln sie auch Devisen an Privatfirmen usw. Thomas Cook & Sons tun das gleiche. Diese beiden Banken befassen sich auch damit, bei Markzahlungen dem englischen Exporteur Sicherheit gegen Kursverlust zu gewähren. Auch in Hamburg sind Filialen englischer Häuser eröffnet worden. Es handelt sich in diesem Falle allerdings nicht um Banken, sondern um Reedereien: Gellatley,

Hankey & Co., Liverpool und Manchester, die zugleich Agenten von Lloyds' Royal Exchange sind und die General Steam Navigation Co. Ltd., London. Auskunft über den Ruf deutscher Firmen im besetzten Gebiet erteilt das „Military Governor's Bureau of Commerce and Information“; die gleiche Aufgabe haben für ganz Deutschland: die „Economic Section of Military Governor“ und der Vertreter des „Department of Overseas Trade“, beide in Köln.

An die Behebung der wirklichen Gründe der Zahlungshindernisse geht man indessen nur zögernd. Die Devisenschwierigkeiten werden erst dann auf ein normales Maß zurückgehen (solange die deutsche Wirtschaft so desorganisiert ist wie jetzt, werden sie sich nie ganz beheben lassen), wenn Deutschland im vollen Umfange mit Waren zu zahlen erlaubt wird. Zwar ist bekanntlich die Einfuhr für alle Waren nach England seit dem 1. September durch Verordnung des Board of Trade freigegeben, aber nur dem Buchstaben nach. Denn besonders Deutschland nimmt eine Ausnahmestellung ein, wie auch schon anderen Orts dargelegt wurde (Nr. 36). Offenbar macht die Regierung in ihren Verordnungen der Stimmung gewisser Teile der Bevölkerung und den Wünschen industrieller Unternehmen Konzessionen, für die sie die Verantwortung wohl kaum gern auf sich nimmt. Es muß daher auch mit größter Spannung erwartet werden, ob und wie weit das Board of Trade von seinem Recht, die deutsche Einfuhr wegen des Zusammenbruchs der Valuta zu verbieten, Gebrauch machen wird. Bisher ist, soweit hier bekannt, noch nichts erfolgt. Dagegen ist die Einfuhr von Fabrikaten der Schlüsselindustrien (vgl. Nr. 36) nach wie vor nur gegen Lizenz erlaubt, und das trifft den deutschen Handel ganz besonders.

Von größter Bedeutung wird es sein, ob das Kreditprojekt des Board of Trade auf Deutschland Anwendung finden wird oder nicht. Über dieses Projekt sind offizielle Mitteilungen gemacht worden, die kurz das folgende enthalten:

Ein Büro wird eröffnet werden, das unter einer vom Board of Trade eingesetzten Leitung arbeitet. Es hat den Zweck, Sterlingkredite auf Grund eines festen Planes zur Förderung der Güterausfuhr zu gewähren. Gewisse desorganisierte Teile Europas sollen davon Vorteile genießen. Als solche desorganisierte Teile Europas bezeichnete Lloyd George in seiner Programmrede v. 18. 8. die neuen Staaten Osteuropas und Rußland. In der offiziellen Ausslassung des Board of Trade aber sind bestimmte Länder nicht genannt.

Die Kredite werden auf von englischen Kaufleuten gezogene Wechsel gewährt werden. Sie müssen von einem Warenverkäufer ausgestellt und von dem Käufer akzeptiert sein. Sie müssen gesichert sein:

- entweder durch ein Depositum an Geld in dem Verkaufsland, das bei einer anerkannten Bank hinterlegt ist;
- oder durch eine Verpflichtung zur Zahlung eines festgesetzten Geldbetrages durch eine anerkannte Bank;
- oder durch Vereinbarungen über die Lieferung von Waren des kaufenden Landes;
- oder durch die Hinterlegung von Sicherheiten bei der anerkannten Bank oder dem Büro.

Das Büro wird in regelmäßigen Zeitabständen den Geldbetrag feststellen, der für einen Pfundkredit jeweils hinterlegt werden muß. Es wird die Vollmacht haben, gemäß der Art einer jeden Transaktion seine Konditionen zu verändern. Die Kredite werden so lange laufen, wie es das Büro in jedem Einzelfall für richtig hält, wobei die wirtschaftlichen Verhältnisse des in Frage stehenden Landes gebührend berücksichtigt werden sollen, ebenso natürlich der Charakter der geschäftlichen Trans-

aktion. Aber die längste Frist wird drei Jahre sein. Die Kredite werden von sechs zu sechs Monaten teurer werden, um zu einer frühzeitigen Rückzahlung anzureizen.

Das Büro wird das Recht haben, die verpfändeten Werte zu übernehmen und zu liquidieren. Daneben hat es im Falle eines etwaigen Ausfalls den Rückgriff auf den Akzeptanten und die Garanten des Wechsels.

Die gewährten Kredite werden in der Regel 80 % der Kaufsumme (einschließlich Fracht und Versicherung) nicht übersteigen. In besonderen Fällen kann aber über diese Grenze hinausgegangen werden. Niemals soll der gewährte Kredit höher sein, als Preis der Waren plus Kosten und Fracht.

Kredite werden nur durch Vermittlung und auf Veranlassung von Banken gewährt werden. Die gesamte Kreditsumme soll 26 Mill. £ nicht übersteigen.

Der Umfang und die Art der zu beliehenden Waren wird von Zeit zu Zeit durch die Regierung festgelegt, aber für die Ausfuhr von Rohstoffen und den Verkauf von Regierungsgütern werden Kredite nicht gewährt werden.

Es ist ganz klar, daß die Handelswelt große Angst hat, daß dies Büro den Banken Konkurrenz machen könnte, daher die Verpflichtung Kredite nur auf Vermittlung oder auf Antrag von Banken zu gewähren. Wie die Zeitungen und vor allem die „Times“ betonen, soll es sich dabei hauptsächlich um solche Geschäfte handeln, deren Qualität infolge politisch unsicherer Verhältnisse fraglich ist. Solche Zustände kann die Regierung, führt man aus, besser durchschauen, als der einzelne Unternehmer; sie hat ja auch die Macht, politisch einzugreifen. Wenn wir uns selbst ein Urteil erlauben dürfen, würde es dahin lauten, daß im allgemeinen der Kaufmann schneller und sicherer einen Weg findet, ein unsicheres Geschäft zu machen als ein Regierungsinstitut, und wir vermuten, daß, wie bei vielen Maßregeln, Lloyd George und Sir Auckland Geddes dies Büro nur ins Leben rufen werden, um zu zeigen, „daß etwas geschieht“. Jedenfalls scheint uns für die Wiederaufnahme des Handels mit Zentral- und Osteuropa, die Frage der Zulassung von Fremden nach England viel wichtiger. In diesem Punkt haben endlose Parlaments- und Kommissionsdebatten und Beratungen über den Ausschluß fremder Staatsuntertanen zu keinem Resultat geführt; jeder Versuch der Regierung oder weitblickender Parlamentarier eine gemäßigte Politik einzuschlagen, wurde

mit einem Wutgeheul chauvinistischer Kreise beantwortet; sie verlangten eine vollkommene Ausschließung fremder und insbesondere feindlicher Staatsangehöriger von England, u. a. mit der Begründung, daß zunächst Arbeit für die eigenen Untertanen geschaffen werden müsse. Als ob nicht gerade durch den internationalen Handel, der durch Reisende aller Länder gefördert wird, Handel geschaffen werde; als ob nicht gerade Firmen deutscher Herkunft oft wichtige Stützen der englischen Weltmacht gewesen wären.

Diese Zusammenhänge sind offenbar die Veranlassung gewesen, daß die Regierung darauf verzichtet hat, das Problem durch gesetzgeberische Akte entscheiden zu lassen, und für die nächste Zeit, „um Erfahrungen zu sammeln“, den Verordnungsweg bevorzugt. Am 20. August erschien in der Presse die neue Aliens Restriction Order, die vom 1. September 1919 ab in Kraft ist. Danach darf kein Fremder im Vereinigten Königreich landen, wenn er nicht dazu die Erlaubnis eines Einwanderungsbeamten (Immigration Officer) hat. Im Fall, daß der Fremde ein früherer „Feind“ im juristischen Sinn ist, darf diese Erlaubnis nur mit Genehmigung des Secretary of State gegeben werden.

Der Immigration Officer darf die Erlaubnis außerdem nicht geben:

1. wenn der Fremde nicht in der Lage ist, sich selbst und seine Angehörigen zu ernähren,
2. wenn er in englischen Dienst treten will, ohne einen Erlaubnisschein des Arbeitsministers für die ihn anstellende Firma,
3. wenn er geistig unnormal ist,
4. wenn er körperlich nicht gesund ist,
5. wenn er wegen eines Verbrechens verurteilt ist,
6. wenn er aus dem Vereinigten Königreich ausgewiesen ist.

Weitere Bedingungen können ihm vom Secretary of State gestellt werden. Die Landung wird nur in bestimmten Häfen gestattet, für die durchwandernden Fremden sind Erleichterungen getroffen, doch ebenfalls Vorkehrungen, daß sie nicht in England bleiben. Die Registrierungsvorschriften werden in modifizierter Form aufrecht erhalten. Nach Ansicht des oben erwähnten Gewährsmanns glaubt man in England, daß die Erlaubnis des Staatssekretärs für die Einreise Deutscher nicht gar zu schwer zu erhalten sein wird. Man glaube in England, daß ein oder zwei Empfehlungsschreiben von Firmen genügen würden, wenn daraus hervorgehe, daß die Zureise wünschenswert sei.

Dr. Th. Plaut

Frankreich

Der Wiederaufbau in Flandern — Lebensmittelpreise und Verbraucherverbände — Wein-Statistik und -Ernteaussichten

Der Wille zum Leben und die Liebe zur Heimat sind tief verankert in der Brust der Bevölkerung französisch-Fländerns. Wer während des Krieges die rührende Hartnäckigkeit gesehen hat, mit der hier nicht nur die ländliche, sondern auch die städtische Bevölkerung an ihrem Besitz hing und jede Verschiebung der Kampffronten sofort ausnutzte, um bisher verwüstete Gebiete wieder zu bebauen, wird sich nicht wundern, daß das Ergebnis des Wiederaufbaus gerade in Flandern schon durchaus stattliche Zahlen aufzuweisen hat. Mehr als 175 000 Familien sind bereits in das Département du Nord — in die Gebiete von Lille, Tourcoing und Roubaix — zurückgekehrt. Nach der „Information“ vom 1. 8. waren bereits annähernd 250 Mill. fr unter die Geschädigten durch den „Dienst für die Kriegs-

schäden“ ausgeteilt: mehr als 3000 Baracken waren in den Arrondissements Lille, Hazebrouck und Dünkirchen aufgeführt. Fast 10 000 landwirtschaftliche Maschinen (Mäh-, Schnitt- und Sämaschinen, Walzen, Jauchewagen und dgl.) waren unter die Bauern verteilt, 15 000 Pferde und 9000 Stück Rindvieh von dem Amt für den Wiederaufbau zugeführt. Jetzt schon sind mehr als 400 000 ha verwüstetes Land wieder unter Bebauung genommen.

Dasselbe Vorwärtstreben zeigt sich in der Industrie. Über die hochentwickelte Tuchfabrikation des Liller Drei-Städte-Bezirks macht die „Information“ folgende Angaben: Die Firma „Wallaert frères“ hatte drei Spinnereien mit 175 592 Spindeln; zwei der Spinnereien wurden durch Explosion beschädigt, wieder aufgebaut und in der Folge teilweise wieder

zerstört. Gleichwohl ist die Arbeit in Teilen des Werkes wieder aufgenommen. Die Spinnerei „Eugène Crépy“ mit 77 314 Spindeln war bis auf die Treibriemen, die fortgeführt wurden, betriebsfähig geblieben und arbeitet zurzeit. Das Werk „Thiriez père et fils“ mit 293 000 Spindeln, wo die Deutschen mehr als 90 t Kupfer fortgeführt hatten, hat die Arbeit mit $\frac{1}{3}$ seines alten Bestandes wieder aufgenommen. In der „Société Cotonnière“, die nicht sehr beschädigt wurde, arbeiten von 60 000 Spindeln 25–30 000. In der Firma „Boutry-Droulers frères“ in Lille-Fives mit 2 Spinnereien und 123 444 Spindeln wurden im einen Werk die Maschinen zerstört, im anderen Treibriemen und Kessel fortgenommen. Gleichwohl steht das letztere vor der Wiederaufnahme der Arbeit. Ebenso werden andere Werke, wie die Spinnerei „Etienne Motte“ mit 72 000 Spindeln, deren Maschinen durch die Fortnahme der Kupferteile beschädigt waren, und die Spinnerei „Léon Crépy“ mit 75 000 Spindeln, deren Heizanlagen beschädigt sind, binnen kurzem die Arbeit wieder beginnen. In einer ähnlichen Lage sind die Fabriken „Dillier frères“ mit 30 000 Spindeln, deren Maschinen fortgenommen sind, „Legrand“ in Tourcoing mit 20 000 und „Alexander Joire“ mit 30 000 Spindeln, wo die Motoren und Treibriemen fehlen, während die Dächer durch Fliegerbomben zerstört sind, „Desuremont“ in Tourcoing mit 35 000 Spindeln, von wo die Deutschen 300 t Stahl fortführten, „Motte frères“, ebenfalls in Tourcoing, mit 40 000 Spindeln und „Charles & François Elipo“ mit 62 000 Spindeln. Dagegen werden andere Fabriken wie „Le Blan père et fils“ mit 72 502 Spindeln, wo die ganzen Anlagen durch eine Explosion zerstört und die Maschinen nach Magdeburg fortgeführt wurden, nicht vor längerer Zeit ihre Arbeit wieder aufnehmen können.

Ebenso kommt das Verkehrswesen langsam wieder in Gang. Neben der Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes beabsichtigt man den Verkehr mit Lastkraftwagen zu entwickeln und das Straßennetz entsprechend auszubauen. Man beabsichtigt, den Fahrdamm von 2,788 km Nebenstraßen zu verstärken und zu verbreitern. Die Ausgaben hierfür werden auf 28 Mill. fr geschätzt, die sich auf einen ziemlich langen Zeitraum verteilen werden zu Lasten der Gemeinden. Der Bau ist schon mit den ordentlichen Kräften des „Service ordinaire des Ponts et chaussées“ begonnen und die Kosten werden zunächst aus allgemeinen Staatsmitteln unter dem Titel „Strategisches Straßennetz“, bestritten. Eine Schwierigkeit des Ausbaus ergibt sich durch den Mangel an Pflastersteinen. Der Bedarf beläuft sich auf ungefähr 50 Mill. Stück, deren Beschaffung zur Zeit nahezu unmöglich ist. Das Département du Nord hat die ganzen Vorräte der belgischen Steinbrüche angekauft, aber diese betragen höchstens 700 000 Stück. Bereits eingeleitete Verhandlungen über Steinlieferungen aus Schweden mußten verschoben werden. Gleichwohl hat während der guten Jahreszeit der Verkehr unter diesen Schwierigkeiten noch nicht gelitten, und das „Amt für den industriellen Wiederaufbau“ hat Versteigerungen von Lastkraftwagen in bedeutendem Maßstab vorgenommen. Die Verkehrskrise, die durch die Anstrengungen der „Compagnie du Nord“ nur geringe Erleichterungen erfahren hatte, ist hierdurch wesentlich behoben worden.

In übrigen Frankreich hat der Kampf gegen die teure Lebenshaltung schärfere Formen angenommen. Nicht nur in Paris, sondern auch in der Provinz haben sich Verbraucherverbände gebildet, die Überwachungsausschüsse (Comités de vigilance) eingesetzt haben, um den Verkaufspreis der Lebensmittel bei den Kleinhändlern und auf den Märkten zu prüfen. Hierdurch sind allerhand Zwischenfälle hervorgerufen, die in den Pariser Markthallen nicht ohne Bedeutung geblieben sind. Der Staat hat sich deshalb zum Eingreifen genötigt gesehen, und der Präsident der Republik hat ein Dekret erlassen, das öffentliche, sichtbare Preisangaben für Lebensmittel und Getränke in den Läden, bei den Straßen- und fliegenden Händlern zur Pflicht macht.

Die Generalverwaltung für die indirekten Steuern veröffentlicht die abschließende Statistik für die französische Weinerzeugung im Juli 1919 und für die verflossene Kampagne 1918/19, die wir in Gegenüberstellung mit den entsprechenden Zahlen des Jahres 1917/18 wiedergeben.

Mengen in 1000 hl:	Betrag	Absatz	Von der Umsatzsteuer betroffen
vor Oktober.....	105,5	—	—
Oktober.....	1998,7	1798,2	2676,4
November.....	2367,3	2389,7	2457,7
Dezember.....	2789,3	2756,3	3205,5
Januar.....	3428,5	3229,6	3278,7
Februar.....	2991,5	2829,0	2660,6
März.....	3246,0	2810,3	3734,9
April.....	3777,6	3354,5	4185,6
Mai.....	3584,6	3208,4	3847,3
Juni.....	3420,9	3253,9	3961,9
Juli.....	3059,3	3123,4	3698,7

Für das ganze Jahr 1918/19 stellen sich die Zahlen wie folgt (in 100 hl):

	1918/19	gegen 1917/18
Ertrag.....	30 771,2	23 390,1
Absatz.....	28 753,4	23 937,0
besteuert.....	33 707,2	26 983,3

Die handelsfähige Ware bei den Großhändlern betrug (in 1000 hl):					
1918/19	1917/18	1918/19	1917/18		
Oktober.....	6001,1	7279,8	März.....	6748,8	6839,2
November....	5918,7	7233,7	April.....	7171,8	6772,1
Dezember....	5951,7	7136,8	Mai.....	7548,0	6609,0
Januar.....	6150,5	6948,7	Juni.....	7715,0	6561,5
Februar.....	6313,1	6959,0	Juli.....	7650,9	6309,7

Die tropische Hitze und die anhaltende Trockenheit haben die diesjährige Ernte im Süden ernstlich geschädigt, besonders sind die Weinberge im Aude betroffen, und die Bauern, die noch vor einem Monat große Hoffnungen hegten, haben in wenigen Tagen einen guten Teil ihrer Ernte schwinden gesehen. Im Durchschnitt — von Ausnahmen abgesehen — ist die Erzeugung um 50% zurückgegangen. Im Gers hat die Trockenheit den geschätzten Ernteertrag um $\frac{1}{5}$ gemindert; ebenso im Lot, wo man eine der besten Ernten erwartete. Im Haute-Garonne, wo die Ernteaussichten aller Feldfrüchte großartig waren, hat die Trockenheit einzelne Ernten, wie die von Kartoffeln und Bohnen, völlig zerstört, andere, wie die von Mais und Wein, schwer geschädigt. Die Weinernte, die 1913 800 000 und 1918 633 000 hl betrug, wird in diesem Jahre kaum 500 000 hl erreichen, wenn nicht der seit langem ersohnte Regen die Lage bessert.

P. M.

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

Mark und Krone gaben wieder empfindlich nach, auch Frank und Pfund Sterling erlitten Einbußen; Dollar behauptet.

Kurs der Reichsmark

	3. 9.	4. 9.	5. 9.	6. 9.	8. 9.	9. 9.	gegen Münz- pari am 9. bzw. 8. 9.
Zürich	26,—	26,—	—,—	25,—	23,80	23,—	— 81,37
Amsterdam ..	12,10	12,12½	12,—	—,—	11,45	10,82½	— 82,58
Stockholm ..	19,25	20,—	19,—	18,50	18,50	17,—	— 80,87
Kopenhagen ..	21,30	20,85	20,85	20,45	19,45	19,25	— 78,34
Kristiania ..	—,—	19,95	—,—	19,75	19,20	—,—	— 78,40
Wien	247,50	249,50	250,25	249,50	250,—	252,—	+ 114,36

Kurs der deutsch-österreich. Krone

	3. 9.	4. 9.	5. 9.	6. 9.	8. 9.	9. 9.	gegen Münz- pari am 9. bzw. 8. 9.
Zürich	11,—	11,—	—,—	10,75	10,—	9,75	— 90,72
Amsterdam ..	5,50	5,50	5,25	5,—	4,60	4,45	— 90,87
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

	3. 9.	4. 9.	5. 9.	6. 9.	8. 9.	9. 9.	gegen Münz- pari am 9. bzw. 8. 9.
Zürich	69,20	69,40	—,—	68,50	68,25	68,15	— 31,85
Amsterdam ..	32,70	32,96	32,70	—,—	32,45	32,40	— 32,50
Stockholm ..	50,25	51,—	49,90	49,65	49,75	49,—	— 31,97
Kopenhagen ..	56,75	56,35	56,25	55,75	54,75	54,50	— 24,44
Kristiania ..	—,—	53,40	53,20	53,—	53,—	—,—	— 26,39

Kurs des Pfund Sterling

	3. 9.	4. 9.	5. 9.	6. 9.	8. 9.	9. 9.	gegen Münz- pari am 9. bzw. 8. 9.
Zürich	23,75	23,75	—,—	23,75	23,63	23,50	— 6,82
Amsterdam ..	11,27½	11,26	11,25½	—,—	11,1526	11,16½	— 7,68
Stockholm ..	17,25	17,27	17,21	17,21	17,21	17,50	— 3,63
Kopenhagen ..	19,23	19,16	19,12	18,98	18,80	18,65	+ 2,53
Kristiania ..	—,—	18,30	18,32	18,31	18,26	—,—	+ 0,55

Kurs des Dollar

	3. 9.	4. 9.	5. 9.	6. 9.	8. 9.	9. 9.	gegen Münz- pari am 9. bzw. 8. 9.
Zürich	565,—	564,—	—,—	568,—	569,—	569,—	+ 9,85
Amsterdam ..	268,50	268,—	268,—	—,—	269,—	269,50	+ 8,33
Stockholm ..	411,—	412,—	410,—	410,—	414,—	412,—	+ 10,45
Kopenhagen ..	458,—	457,—	455,—	458,—	453,—	450,—	+ 20,60
Kristiania ..	—,—	436,—	434,—	434,—	439,—	—,—	+ 17,70

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	26. 8.	2. 9.
Alexandrien	97 ¹³ / ₃₂ pari	97 ¹³ / ₃₂ pari
Bomb./Kalk	1 s 10 d—1 s 10 ¹ / ₁₆ d	1 s 10 d—1 s 10 ¹ / ₁₆ d
Hongkong	3 s 11 ¹ / ₂ d	3 s 11 ¹ / ₂ d
Shanghai	5 s 11 ¹ / ₂ d	5 s 11 ¹ / ₂ d
Singapore	2 s 4 ⁵ / ₃₂ d—2 s 4 ⁵ / ₁₆ d	2 s 4 ⁵ / ₃₂ d—2 s 4 ⁵ / ₁₆ d
Yokohama	2 s 4 ⁵ / ₁₆ d—2 s 5 d	2 s 4 ¹ / ₁₆ d—2 s 4 ⁷ / ₈ d
Montevideo T.T.	57 ¹ / ₄ d—57 ³ / ₄ d	57 ¹ / ₄ d—57 ³ / ₄ d
Rio de Janeiro	14 ³ / ₈ d	14 ¹¹ / ₃₂ d
Bs. Aires T.T.	54 ³ / ₈ d—54 ⁷ / ₈ d	54 ⁷ / ₈ d—55 ¹ / ₈ d
Valparaiso 90 T.	95 ¹ / ₁₆ d	10 ¹ / ₁₆ d

Die Notenbanken im August

Deutsche Reichsbank

(in 1000 M.)

	Metallbestand	davon Gold	Reichs- u. Darlehns- Kassenscheine	Noten anderer Banken	Wechsel u. Schatz- anweisungen
7. 8. 19	1 127 691	1 108 010	8 703 329	5 283	28 545 490
15. 8. 19	1 126 324	1 106 485	8 584 008	6 600	30 087 787
23. 8. 19	1 124 297	1 104 576	8 485 555	8 078	28 522 902
30. 8. 19	1 122 771	1 103 252	8 565 350	7 324	31 246 515

Lombard-Darlehen Effekten-Bestand Sonstige Aktiva

7. 8. 19	12 063	142 214	1 986 963
15. 8. 19	8 834	138 198	1 925 877
23. 8. 19	12 576	128 748	2 002 983
30. 8. 19	6 478	144 439	2 021 594

Passiva

	Giro- Verbindlichkeit	Sonstige Passiva	Noten- umlauf
7. 8. 19	8 322 242	3 065 282	28 856 013
15. 8. 19	9 581 374	3 462 089	28 554 669
23. 8. 19	8 119 582	3 632 447	28 253 609
30. 8. 19	10 885 265	3 457 394	28 492 316

Bank von England

(in 1000 £)

	Barvorrat	Portefeuille	Regierungs- Sicherheiten	Notenumlauf	Guthaben d. Privaten
6. 8. 19	88 312	80 493	33 675	80 128	99 845
13. 8. 19	88 288	81 223	21 300	79 723	89 158
20. 8. 19	88 269	83 015	26 418	79 501	95 219
27. 8. 19	88 244	79 569	29 785	79 800	94 918

	Guthaben des Staatschatzes	Notenreserve	Totalreserve an Gold und Noten	Verhältnis der Reserve zu den Verbindlichk.
6. 8. 19	22 935	24 472	26 634	21,75 %
13. 8. 19	22 455	24 897	27 014	24,25 „
20. 8. 19	23 397	25 137	27 218	23, „
27. 8. 19	23 261	24 843	26 894	22,75 „

Bank von Frankreich

(in Mill. frs)

	Gold in der Kasse	Gold im Auslande	Silber	Guthaben beim amer. Staatsschatz	Auslands- Guthaben
7. 8. 19	3 589	1 978	299	777	874
14. 8. 19	3 594	1 978	298	725	909
21. 8. 19	3 594	1 978	298	725	908
28. 8. 19	3 594	1 978	297	725	898

	Wechsel vom Moratorium nicht betr.	gestundete Wechsel	Vorschüsse auf Wert- papiere	Vorschüsse an den Staat	Vorschüsse an Private
7. 8. 19	923	741	1 272	23 600	—
14. 8. 19	912	734	1 263	23 500	—
21. 8. 19	944	727	1 252	23 700	—
28. 8. 19	888	714	1 249	23 800	—

	an die Verbündeten	Noten- umlauf	Staats- guthaben	Privat- guthaben
7. 8. 19	3665	35 258	87	2865
14. 8. 19	3670	35 152	86	2879
21. 8. 19	3675	35 064	57	2970
28. 8. 19	3680	35 090	82	2976

Geldverfassung und Währungspolitik

Aus einer Zuschrift an die „Neue Hamburger Zeitung“ Nr. 535 v. 27. 8. geht hervor, daß kleine Händler dazu übergehen, Notgeld kleinster Stückelung handschriftlich herzustellen und im Umlauf zu setzen. Dies erinnert an das englische Tokengeld früherer Jahrhunderte.

Der Plan eines Umdruckes des deutschen Papiergeldes ist aufgegeben worden. Er scheiterte an technischen Schwierigkeiten. Angesichts der Kohlenknappheit mußte mit Hemmungen bei der Herstellung neuer Noten nicht nur im Druck, sondern auch bei der Papierbeschaffung gerechnet werden. War aber die rechtzeitige Bereitstellung der notwendigen Scheine als Ersatz des gesamten Umlaufs nicht gesichert, so war weiter mit einer Zahlungsmittelkrise zu rechnen. Namentlich mit Rücksicht auf den Bedarf der breiten Masse an Zahlungsmitteln erklärten sich die Vertreter der Banken, Genossenschaften, Sparkassen und Girozentralen außerstande, die Gewähr für einwandfreie Durchführung des Planes zu übernehmen. („Deutsche Allg. Ztg.“ Nr. 415 v. 28. 8.)

Das Gesetz gegen die Kapitalflucht ist von der Nationalversammlung in dritter Lesung verabschiedet worden. § 1 lautet: „Auf Reichs- oder ausländische Währung lautende Zahlungsmittel dürfen nur durch Vermittlung von Banken nach dem Ausland versandt oder überbracht werden. Als Zahlungsmittel gelten außer Geldsorten, Papiergeld, Banknoten und dergleichen auch Anweisungen, Schecks und Wechsel. Als Banken im Sinne des Gesetzes gelten auch Sparkassen, sowie weiter alle Personen und Unternehmungen, die geschäftsmäßig Bank- oder Bankiergeschäfte betreiben. Welche Personen und Unter-

nehmungen unter diese Vorschrift fallen, entscheidet auf Anfrage der Beteiligten die Landeszentralbehörde oder eine von ihr bezeichnete Behörde. Nach § 2 dürfen Banken Aufträge, wonach Zahlungsmittel nach dem Ausland versandt oder überbracht oder für einen Ausländer in Verwahrung genommen werden sollen, nur ausführen, wenn der Auftraggeber eine Erklärung nach dem vom Reichsminister der Finanzen vorgeschriebenen Muster in dreifacher Ausfertigung einreicht. Diese Maßnahmen sind bestimmt, anstelle der Devisenordnung zu treten.

Eine Devisenbeschaffungsstelle (G. m. b. H.) ist gegründet worden, die die Aufgabe hat, nach Aufhebung der Devisenordnung für die sämtlichen Reichseinfuhrstellen die zur Bezahlung der gekauften Waren erforderlichen ausländischen Zahlungsmittel zu beschaffen. Im Aufsichtsrat sind der Reichswirtschaftsminister, das Reichsschatzministerium und die Reichseinfuhrstellen vertreten. („Deutsche Allg. Ztg.“ Nr. 416 v. 28. 8.)

Zwischen den Goldbergwerken von Transvaal und der Bank von England ist ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach die Gesellschaften ihre zukünftige Förderung jetzt dort absetzen können, wo es ihnen beliebt. Es wird erwartet, daß die Gesellschaften im westlichen Afrika und in Rhodesien demnächst ähnliche Verträge mit der Bank von England abschließen werden. Die indischen Goldgesellschaften haben sich mit der indischen Regierung dahin geeinigt, daß die Hälfte ihrer Ausbeute in Indien realisiert wird, wodurch sie die Verrechnungsspesen mit London, die bei dem jetzigen Valutastande beträchtlich sind, sparen. In Indien steht das Gold zurzeit in den Bazaren auf 25 v. H. Prämie, die Gold-einfuhr nach Indien ist aber nur auf Rechnung der Regierung gestattet, und somit ist dieser sehr günstige Markt dem Exporteur verschlossen. Man geht, da es sich bei dem Goldaufgeld lohnen würde, mit dem Gedanken um, einen Teil des in der indischen Reserve zurückgehaltenen Goldes (1874 Lakhs = 12 500 000 \$) zu veräußern. („Nachrichten der Auslands- presse“ Nr. 247 v. 15. 8.)

Staatsanleihen

Über New York kommt aus Rom die Meldung, daß Italien mit Zustimmung Englands die Zinsenzahlung auf seine Schuld, die ungefähr 1 1/2 Milliarden Lire pro Jahr beträgt, vorläufig eingestellt hat. („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 410 vom 25. 8. 19.)

Der englische Schatzkanzler Chamberlain gab an Stelle der vorläufigen Zahlen des Ergebnisses der englischen Siegesanleihe, die sich auf zusammen 708 Mill. £ beliefen, die folgenden bekannt (in 1000 £):

	Fundierungs- anleihe	Sieges- anleihe	Zusammen
Barzeichnungen ..	287 956	286 748	574 704
Konversionen	120 617	72 203	192 820

Schiffahrt und Schiffbau

England

Schiffe mit Kühlraum für Fleischtransporte. Im Unterhause wurden seitens der Regierung nähere Angaben über den Bestand der englischen Handelsflotte an Kühlraumschiffen gemacht. Die Angaben beziehen sich auf den Bestand bei Kriegsausbruch, 1916 und August 1919, sie trennen ferner die Schiffe nach ihrer Verwendung in der australischen und der argentinischen Fahrt und geben das jährliche Transportvermögen (bei zwei Austral- und vier Argentinienrundreisen jährlich) an.

Demnach waren in Fahrt

	Fleisch-Ladevermögen in t	jährliche Fleischtrans- portleistung in t
A. nach Australien		
1914.....	294 000	588 000
1916.....	260 000	520 000
1919.....	252 000	504 000
B. nach Argentinien		
1914.....	151 000	604 000
1916.....	136 000	544 000
1919.....	156 000	624 000 Hb.

Verkauf von Regierungsschiffen. Neuerdings hat die englische Regierung von den ihr gehörigen Handelsschiffen 25 Standarddampfer mit einer Tragfähigkeit von rund 180 000 t

In den Barzeichnungen sind aber solche mit inbegriffen, die durch Hergabe von Schatzwechseln in Höhe von 18 744 250 £ erfolgten. Das Gesamtergebnis von 767 534 000 £ suchte der Schatzkanzler dadurch schmackhafter zu machen, daß er hinwies auf die außerdem seit Jahresbeginn für nationale Kriegsschuldverschreibungen (4. Serie) in bar eingegangenen 290 205 832 £ und die für Kriegssparzertifikate erlösten 47 Mill. £, so daß sich insgesamt ein Barbetrag von über 800 Mill., abgesehen von Schatzwechseln und einstweiligen Vorschüssen, als aufgebracht ergebe. Chamberlain gab auf Befragen an, daß die Zeichnungen kleiner Sparer diesmal geringer gewesen seien als bei der letzten Anleihe und daß von Banken im eigenen Namen folgende Beträge gezeichnet worden seien:

Für die Fundierungsanleihe...	37 692 000 £
„ „ Siegesanleihe	73 351 000 £.
(„Nachrichten der Auslands- presse“ Nr. 247 vom 15. 8. 19.)	

Bisher wurden von Australien folgende Anleihen nur zu Kriegszwecken untergebracht (in 1000 £):

	Ausgeschriebener Betrag	Gezeichneter Betrag
August.....1915	5 000	13 389
Januar.....1916	10 000	21 656
August.....1916	unbegrenzt	23 587
Februar.....1917	10 000	21 584
November....1917	20 000	21 214
April.....1918	40 000	42 887
September...1918	40 000	42 678

Die gesamten Kriegskosten Australiens werden auf 350 000 000 £ geschätzt, die sich auf 450 000 000 £ erhöhen werden, wenn die Pensionen und die Zurückführung und Demobilisierung der Truppen mitgerechnet werden. Dieser Betrag bedeutet eine Summe von 90 £ pro Kopf der Bevölkerung. („Nachrichten der Auslands- presse“ Nr. 247 v. 15. 8. 19.)

Der Finanzminister der sibirischen Regierung veröffentlichte laut „Allgemeen Handelsblad“ eine Kundgebung Admiral Koltshaks zur Frage der russischen Staatsschuld. Danach betrug die russische Staatsschuld im Jahre 1914 8,63 Milliarden Rbl. Während des Krieges seien an inneren Anleihen, einschließlich der kurzfristigen Schatzscheinwechsel, 33 Milliarden Rbl. aufgenommen worden. Die gesamte russische Staatsschuld betrage somit etwa 50 Milliarden Rbl. Admiral Koltshak ist der Ansicht, daß für die Verzinsung dieser Summe nur 1,43 Milliarden Rbl. nötig seien, da für die inländische schwebende Schuld so gut wie gar keine Zinsen gezahlt würden. Für die Amortisation genügten 50 Mill. Rbl. im Jahre. („Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft“ Nr. 51 v. 28. 8. 19.)

durch die Maklerfirma C. H. Rugg & Co., an englische Reeder verkauft. Der Gesamterlös wird mit 4 1/2 Mill. £ angegeben und beträgt demnach etwa 25 £ je t Tragfähigkeit. Das größte Schiff von 11 500 t Tragfähigkeit mit Gefrierräumen und 13 Seemeilen Stundengeschwindigkeit erbrachte 425 000 £ (37 £). Demnach hat die Regierung von den ihr gehörigen Schiffen bis jetzt verkauft:

A. an englische Reeder:	
durch Lord Inchcape....	262 Schiffe*)
„ C. H. Rugg & Co. ..	25 „
B. an das Ausland	110 „
insgesamt	397 Schiffe Hb.

Aufhebung von Bauaufträgen der Admiralität. Aus Gründen der Ersparnis hat die britische Admiralität angeordnet, daß die Arbeiten an den von ihr in Auftrag gegebenen Schiffen eingestellt werden. Schiffe, die im Bau schon weiter fortgeschritten sind, sollen noch zur Ablieferung gebracht, die anderen nach Möglichkeit wieder abgebrochen und die Helgen mit Beschleunigung für den Bau von Handelsschiffen freigemacht werden. Es handelt sich dabei um 50–60 Fahrzeuge vom

*) Hierunter waren eine Anzahl Neubaubestellungen enthalten, wovon 66 Bauverträge durch Aufhebung erledigt wurden.

leichten Kreuzer-, Torpedoboots- und Unterseebootstyp und es werden von der Verordnung hauptsächlich Werften am Clyde und am Tyne betroffen. Die Maßnahme begegnet sehr geteilter Aufnahme, da einerseits diese Versuche des „Sparens“ bei dem Abbruch von 3 oder 4 großen Panzerschiffen bereits Millionen Pfunde verschlungen haben und weil andererseits der Umstellung der betroffenen Werften auf Friedensarbeit in jedem Falle umfangreiche Arbeiterentlassungen vorausgehen werden.

Hb.

Die Staatswerften — unveräußerlich. Alle Versuche, die verunglückten Unternehmungen der Staatswerften an den Mann zu bringen oder sie als Sozialisierungsobjekte den Gewerkschaften zu verkaufen, sind fehlgeschlagen. Das Schifffahrtsministerium sucht nunmehr Käufer durch eine Anzeige in der Fach- und Tagespresse. Dort werden angeboten:

„Zum Verkauf unter der Hand“	
„Staatswerft 1	Chepstow
„ 2	Beachley
„ 3	Portbury
im ganzen oder geteilt.“	

Hb.

Die englische Kohlenförderung. Bei dem erheblichen Einfluß, welchen in normalen Zeiten die englische Kohlenausfuhr auf die Gestaltung der ausgehenden Frachten in europäischen und in weiten außereuropäischen Seeverkehrsgebieten ausübt, ist es von besonderem Interesse, auch an dieser Stelle die Leistungen des englischen Kohlenbergbaues zu verfolgen und festzustellen, daß deren Entwicklung vorläufig eine Milderung der scharfen Beschränkungen der Kohlenausfuhr nicht erwarten läßt. Eine Untersuchung über die Arbeitsleistungen der Bergarbeiter im Süd-Waliser Kohlenbezirk während der am 12. Juli 1919 abgelaufenen 12monatigen Berichtsperiode hat folgendes Ergebnis gehabt:

Die Fördermengen betrugen

1913.....	56 830 000 t
1915.....	50 453 000 t
1917.....	48 423 000 t
1918.....	47 715 866 t

Im letzten Jahre entfallen von dem Förderausfall auf:

im Quartal bis	unentschuldigte Versäumnisse	Streiks	Total
12. Okt. 1918.....	1 018 042 t	81 924 t	1 103 339 t
12. Jan. 1919.....	1 161 983 t	112 572 t	1 274 734 t
12. April 1919.....	1 224 036 t	189 346 t	1 413 383 t
12. Juli 1919.....	1 190 396 t	274 474 t	1 464 870 t
	4 594 457 t	658 316 t	5 256 326 t

Gegenüber dem sich aus diesen vermeidbaren Versäumnissen ergebenden Förderverlust von rund 5 256 000 t betrug der Ausfall infolge Warenmangels..... 595 000 t
Betriebsstörungen „ 580 000 t

demnach der Gesamtausfall rund 6 431 000 t

Bemerkenswert ist auch der Rückgang der Schichtleistung des einzelnen Arbeiters.

Sie betrug durchschnittlich:

im Quartal bis 12. Okt. 1918	1,08 t
„ 12. Jan. 1919.....	1,08 t
„ 12. April 1919	1,04 t
„ 12. Juli 1919	0,99 t

Hb.

Kapitalerhöhung bei Werften. Die Firma John J. Thornycroft & Co., Ltd., welche erst im Oktober 1918 ihr Stammkapital auf 300 000 £ erhöht hatte, schlägt nunmehr eine weitere Erhöhung von 250 000 £ vor, womit das Gesamtkapital auf 750 000 £ gebracht wird. Die neuen — „participating preference ordinary“ — Aktien zu je 1 £ sollen den alten Aktionären im Verhältnis von je 1 : 2 alten Aktien angeboten werden. Die Erhöhung wird im wesentlichen begründet mit starkem Auftragsbestand, mit kontraktlicher Übernahme aller Reparaturarbeiten in Southampton für die Cunard-Linie, sowie mit der Notwendigkeit der Beschaffung eines Verwaltungsgebäudes in London.

Die Werft von Cammell Laird & Co., Ltd., deren Kapital seither 2 000 000 £ betrug, schlägt eine Erhöhung desselben um 750 000 £ vor. Die Erhöhung geschieht zum Zwecke der Herstellung einer Betriebsgemeinschaft mit der Midland Railway-Carriage and Wagon Co., Ltd.

Hb.

Aus Geschäftsberichten englischer Reedereien. Die Dulcia Steam Shipping Co. erhöht ihr Kapital von 120 000 £ auf 250 000 £. Die neuen Aktien werden zum Kurse von 125 %

ausgegeben und den alten Aktionären zum Bezuge im Verhältnis ihres Aktienbesitzes angeboten.

Die Eastern & Australian Steamship Co., deren Kapital von 97 840 £ zum Kurse von 400 % in den Besitz der P. & O. Co. übergegangen ist, erzielte in dem am 31. Dez. 1918 abgelaufenen Betriebsjahre einen Gewinn aus Reisen von 15 603 £, woraus 7 685 £ der Reserve überwiesen werden. Eine Gewinnverteilung findet nicht statt. Die Flotte der Gesellschaft, welche bei Kriegsansbruch 16 009 Br. R. T. betrug, beträgt jetzt noch 7 705 Br. R. T.

Die Prince Line Ltd., erhöht ihr Kapital von nominell 1 Mill. auf 1 1/2 Mill. £. Das begebene Kapital soll von 601 500 auf 1 203 000 £ in der Weise erhöht werden, daß durch Kapitalisierung von Reserven auf jede alte Aktie eine Bonus-Aktie ausgegeben wird.

Hb.

Finnland

Schiffbau. Es sind hauptsächlich Segelfahrzeuge aus Holz im Bau. Man beabsichtigt, einen großen Teil derselben mit Motoren auszurüsten. Dampfer werden nur in ganz geringer Anzahl gebaut, und zwar nur kleine Passagier- und Schleppdampfer.

G.

Atlantic Rederi A. B. Von größerer Bedeutung ist die Gründung der Atlantic Rederi A. B., Helsingfors. Von einem Nominalkapital von 8 Mill. FM waren Anfang Juli 3,1 Mill. gezeichnet. Die neue Reederei hat drei Lastdampfer von je 1500 t dw. bei der Maskin- och Brobygggnads A. B. in Auftrag gegeben. Der erste Dampfer soll im Dezember fertig werden. Es werden dies die größten in Finnland jemals gebauten Schiffe sein.

G.

Freihafenpläne. Die Pläne zur Errichtung von Freihäfen (vgl. WD. Nr. 28 S. 532) scheinen jetzt mit der Errichtung einer Aktiengesellschaft mit 3 Mill. FM Kapital in Hangö eine festere Gestalt anzunehmen. An dieser Gesellschaft soll auch die Stadt Hangö beteiligt sein. Sobald die Satzungen festgestellt sind, will man mit dem Bau von Magazinen mit 20–40 000 qm Bodenfläche beginnen. Die Gesellschaft will den Transithandel nach Rußland über Finnland leiten.

G.

Holzfrachtenmarkt. Die Holzfrachten von Finnland nach England, Frankreich, Holland und Belgien sind dauernd sehr hoch. Sie halten sich in der durchschnittlichen Höhe von 220–250 s je Standard von Finnland nach der englischen Ostküste. Tonnage ist sehr knapp. Das Board of Trade versucht, die Frachten zu drücken, indem es Schiffen, die zu den offiziellen Frachtraten fahren, Vorrang im Kohlenbezug erteilt. So ist Finnland, genau wie Schweden, nur noch in weit ausgedehnterem Maße, in Abhängigkeit von englischer Willkür gebracht, die einfach die Kohlenlieferungen zurückhält, wo man ihren Weisungen nicht folgt.

G.

Vereinigte Staaten

Heuersätze und Achtstundentag in der amerikanischen Handelsmarine. Der amerikanische Seemannsstreik ist, nachdem er drei Wochen lang den Schiffsverkehr der Häfen an der atlantischen und Golfküste gelähmt hatte, Anfang August mit einem Vergleich abgeschlossen worden. Wenn die Verbände der seemannischen Arbeiter die erfolgte Einigung als einen vollen Sieg hinzustellen bemüht sind, so entfernen sie sich dabei ein wenig vom wirklichen Tatbestand. Schifffahrtsamt und Reeder haben sich zwar mit einer Erhöhung der Lohnsätze einverstanden erklärt, aber weder in der Frage des Achtstundentages und noch weniger hinsichtlich der Bevorzugung der Verbandseleute sind die Forderungen der Streikenden in vollem Umfange erfüllt. Die Erhöhung der Lohnsätze bezieht sich auf alle Klassen des Decks-, Maschinen- und Pflegepersonal; sie beträgt zwischen 10–15 %. Die neuen und die bisherigen Monatsheuern stellen sich wie folgt:

	für	jetzt	früher
		\$	\$
Zimmermann	100,—	90,—	
Bootsmann	95,—	85,—	
Quartermaster	87,50	77,50	
Vollmatrosen	85,—	75,—	
Leichtmatrosen	65,—	55,—	
Jungen	40,—	40,—	
Elektriker	110,—	95,—	
Öler	95,—	80,—	
Heizer	90,—	75,—	
Trimmer	75,—	65,—	

Oberstewards auf Frachtdampfern erhalten 13 \$, Oberköche 15 \$, sonstiges Verpflegungspersonal 10 \$ mehr.

Um dem nach erfolgter Einigung mit den Mannschaften drohenden Streik des Offizierspersonals zuvorzukommen, sind auch die Offiziers- und Ingenieursgehälter durchweg um 10 bis 35 \$ aufgebessert worden. Sie stellen sich jetzt, je nach Größe des Schiffes, wie folgt:

Kapitän	330,—	bis 412,50 \$
Leitender Ingenieur ...	305,—	" 387,50 "
1. Ingenieur	216,25	" 241,25 "
2. "	187,50	" 212,50 "
3. "	163,75	" 188,75 "

Die Gehälter der I. Offiziere sind um 35, der II. Offiziere um 25, der III. Offiziere um 20 \$ erhöht worden.

Hinsichtlich des Achtstundentages war die Lage vor dem Streik derart, daß auf den Schiffen, die von den Häfen der Pazifik-Küste fuhren, und zwar sowohl auf den unter staatlicher Leitung stehenden wie auf den privaten, bereits in drei Schichten Wache gegangen wurde. Obwohl also hier der Achtstundentag tatsächlich bestand und auch vom Schiffsahrtsamt und den Reedern anerkannt war, haben die Streikenden seine Einführung für die von den atlantischen und Golfhäfen fahrenden Schiffe nicht durchzusetzen vermocht. Er ist ihnen lediglich für die Liegezeit der Schiffe im Hafen, nicht für die Reise zugestanden worden. Nur für Steuerer und Ausguckleute wurde festgesetzt, daß sie nicht länger als 8 Stunden Dienst tun sollen. In bezug auf die Forderung, nicht organisierte Seeleute erst anzumustern, wenn keine organisierten zur Verfügung ständen, haben die Reeder ihren Standpunkt beibehalten, daß sie vor allem darauf sehen wollten, Amerikaner einzustellen, und erst in zweiter Linie nach Zugehörigkeit zum Verbands fragen würden.

Nicht zu leugnen ist, daß der Achtstundentag durch den Streik seiner grundsätzlichen und allgemeinen Einführung in der amerikanischen Handelsmarine wieder um einen Schritt näher gerückt ist. Lediglich auf Schiffen, die von atlantischen und Golfhäfen fahren, und hier auch nur im Bordbetrieb während der Reise gilt er noch nicht, sonst hat er bereits allgemeine tatsächliche Gültigkeit.

Es ist vor auszusehen, daß er auch im atlantischen Ver-

kehr unter amerikanischer Flagge bald voll anerkannt sein wird, denn die Schwierigkeiten, die die Bemannungsfrage den Reedern heute bereits verursacht, werden sich ohne dieses Zugeständnis zweifellos in Zukunft noch stark erhöhen. Der Umstand, daß viele Amerikaner, die während des Krieges Schiffsdienste genommen haben, jetzt wieder zu Landberufen übergehen, wird von Arbeitervertretern zu einem beträchtlichen Teil auf das Fehlen des Achtstundentages im atlantischen Verkehr zurückgeführt, und man ist der Ansicht, daß die Reeder ihn bald freiwillig zugestehen werden, um ihren Schiffen volle Besatzungen zu sichern. Schiffsahrtsamt und Reeder scheinen auch keineswegs grundsätzlich abgeneigt zu sein. Ihr Widerspruch erklärt sich mehr aus der Befürchtung heraus, daß den amerikanischen Schiffen infolge der Erhöhung der Mannschaftsziffer, zu der die Einführung des Achtstundentages zwingt, der Wettbewerb mit den fremden Flaggen noch weiter erschwert wird. Man möchte deshalb gerne die ganze Frage zu einem Gegenstand internationaler Regelung machen und hofft dabei auf Frankreich, daß anscheinend die Führung in dieser Angelegenheit zu nehmen beabsichtigt. Ein Gesetzentwurf, der für Schiffsarbeiter eine wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden festsetzt, hat die französische Deputiertenkammer bereits beschäftigt. Sobald er dem Senat vorgelegen hat, will die französische Regierung eine internationale Schiffsahrtskonferenz zur Einführung des Achtstundentages im gesamten Seeverkehr der Welt einberufen. Auf dieser Konferenz würden die Vertreter der Vereinigten Staaten im Hinblick auf die bereits bestehende tatsächliche Gültigkeit des Achtstundentages auf weiten Gebieten der amerikanischen Schifffahrt für die allgemeine Einführung stimmen müssen und damit möglicherweise dem Vorschlage der französischen Regierung zum Siege verhelfen, denn andere Länder würden ihrem Beispiele unter dem Drucke der dortigen seemannischen Berufsorganisationen wahrscheinlich folgen.

A. K.

Steigerung amerikanischer Frachtraten während der Kriegsjahre. Einem Bericht über Ozeanfrachten, den das Schiffsahrtsamt kürzlich herausgab, läßt sich folgende interessante Übersicht über die Entwicklung der durchschnittlichen Frachtsätze einiger wichtiger amerikanischer Ein- oder Ausfuhrüter in den Jahren 1914—1918 entnehmen:

Güter:		Transportstrecke	1914	1915	1916	1917	1918
					in Dollar		
Kohlen	(per ton)	Vereinigte Staaten—La Plata	3,78	7,91	17,93	18,60	19,50
"	" "	" " —Mittelmeer	4,68	10,16	27,90	—	—
Getreide	(" quarter)	" " —Frankreich (Atlant.)	0,73	2,59	3,63	—	—
"	" "	" " —England	0,63	2,54	3,22	6,75	—
Baumwolle	(" 100 Pfund)	" " —Frankreich (Atlant.)	1,04	1,91	3,66	—	8,06
"	" 100 ")	" " —England	0,65	1,56	3,25	3,68	5,55
Petroleum	(" case)	" " —Australien	0,26	1,20	1,52	1,50	1,35*)
"	" "	" " —Afrika	0,26	1,—	1,46	1,50	—
Stückgüter	(" ton)	" " —Südamerika	—	—	18,—	40,—*)	35,—
"	" "	" " —Europa	7,20	16,80	40,20	—	66,67
Salpeter	(" ")	Südamerika—Vereinigte Staaten	5,21	11,93	25,10	29,52	30,44
"	" "	" " —England	—	18,30	—	—	—
Zucker	(" 100 Pfund)	Kuba—Vereinigte Staaten	—	0,21	0,44	0,43	—
"	(" 100 ")	" " —England	0,30	0,59	—	—	—
Erz	(" ton)	British-Indien—Vereinigte Staaten	4,92	12,60	31,20	—	40,—
"	" "	Spanien — " "	2,08	3,29	4,20	5,76	—
Kaffee	(" Sack)	Südamerika — " "	0,25	—	1,—	1,67	1,70

A. K.

Das Schiffsahrtsamt behält die Kontrolle über die Ozeanfrachten. Die in den Kreisen der amerikanischen Reeder viel erörterte Frage, ob das Schiffsahrtsamt auf die während des Krieges ausgeübte Kontrolle der Frachtsätze nunmehr verzichten werde, ist durch den jüngst veröffentlichten Bericht des Amtes über „Frachten und Umschlagkosten“ im verneinenden Sinne beantwortet worden. Es wurde darin folgender grundsätzlicher Standpunkt vertreten:

1. Das Schiffsahrtsamt wird mit der Festsetzung von Frachtraten fortfahren, solange Schiffe unter seiner Leitung fahren, ja wahrscheinlich solange, als es Eigentum an Schiffen besitzt.
2. Die Festsetzung der Raten soll einen erfolgreichen Wettbewerb der von Privatreedern geleiteten Schiffe mit denen des Schiffsahrtsamtes nicht verhindern, sie indessen lediglich nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten vorzunehmen, ist weder möglich noch wünschenswert.
3. Ratenfestsetzung und -kontrolle sind solange Aufgaben

des Schiffsahrtsamtes, als anormale Tonnageverhältnisse vorliegen. Für 1919 macht die Frachtraumnot die Stabilisierung und die staatliche Kontrolle der Raten erwünscht.

Der Bericht erklärt dann weiter, daß, soweit die Bedingungen des internationalen Wettbewerbs es erlauben, die Frachten so festgesetzt werden sollen, daß sie der Regierung einen Gewinn abwerfen. Nur wenn allgemeine Interessen es erfordern, sollen die Sätze auf die Kostenbasis heruntergehen. Den vom Schiffsahrtsamt für die staatlichen Schiffe und Routen festgesetzten Frachten werden sich die Raten der privaten Schiffe anpassen müssen. Sie werden einen allgemein gültigen Frachtenstand schaffen, den der Handel brauche. Wenn den Verschiedenen für die gleichen Transporte die verschiedensten Frachtsätze abverlangt würden, höre jede kaufmännische Kalkulation auf. Bis wieder normale Tonnageverhältnisse vorlägen, sei es notwendig, die Raten zu stabilisieren und so den Verladern die Möglichkeit zu geben, ihre Pläne für die Zukunft mit der Gewißheit aufzustellen, daß die Frachten sich in Grenzen halten würden, die einen Gewinn lassen.

A. K.

*) Segelschifffracht.

Klassifikationen des American Bureau of Shipping. Der frühere Leiter des Schiffsamtes, Mr. Hurley, hat, kurz bevor er von seinem Posten zurücktrat, auf die Notwendigkeit eines eignen großen Klassifikationsinstituts hingewiesen. Das American Bureau of Shipping läßt nach seiner bisherigen Entwicklung vermuten, daß es im Begriff ist, für die amerikanische Schifffahrt das zu werden, was der Britische Lloyd für die englische ist. Mitte 1918 hat das Schiffsamt verfügt, daß etwa 75 % der von ihm bestellten stählernen Neubauten bei dem Bureau klassifiziert werden, nur 25 % sind also seitdem noch dem Britischen Lloyd zugefallen. Seit 1916 sind insgesamt 1027 amerikanische Schiffe mit 2 380 000 Br. R. T. unter Aufsicht des American Bureau of Shipping gebaut und von ihm klassifiziert worden. A. K.

Übertragung von ausländischen Schiffen auf das amerikanische Register. Nach neueren Meldungen soll das Gesetz vom 18. August 1914, das den im Ausland erbauten Schiffen die Aufnahme in das amerikanische Register gewährt, auf die Dauer von zwei weiteren Jahren, vom 1. Sept. 1919 gerechnet, verlängert werden. A. K.

Kerr Steamship Co. Wie kürzlich an dieser Stelle (s. W. D. Nr. 35, Seite 669) mitgeteilt wurde, ist die Kerr Co., der man wegen ihres neuerdings eingerichteten regelmäßigen Dienstes New York-Hamburg und ihrer Geschäftsverbindung mit der

Hamburg-Amerika Linie auch in Deutschland ein erhöhtes Interesse entgegenbringt, von der American Ship and Commerce Corporation aufgekauft worden. Einem jetzt herausgegebenen Prospekt des neuen Konzerns ist zu entnehmen, daß die Kerr Co. gegenwärtig über 8 früher österreichische Schiffe von 50 000 t dw verfügt — die von amerikanischen Blättern ehemals angegebene Tonnage von 300 000 t dw. schließt wahrscheinlich die Charterschiffe der Gesellschaft mit ein — und im Jahre 1918 eine Brutto-Frachteinnahme von 14 840 000 \$ gehabt hat. Der Reingewinn des Jahres stellte sich auf 5466 000 \$ von welchen Betrag 4 401 000 \$ für Abschreibungen verwandt wurden; auf die t dw berechnet, würde das den außergewöhnlich hohen Reingewinn von 109 \$ ergeben. Für das laufende Jahr rechnet die Gesellschaft mit einem Reingewinn von etwa 3 000 000 \$ (einschl. Gewinnsteuer). A. K.

Frachtdampfer für die U. St. Steel Corporation. Die U. St. Steel Corporation hat bei den Werften der Federal Shipbuilding Corporation in Kearny, N. J., und der Chickasaw Shipbuilding Corporation in Mobile, Ala., 20 Frachtdampfer von je 10 000 t dw. bestellt. Die beiden Schiffbaugesellschaften sind Kriegsgründungen der Steel Corp. Sie haben bisher für das Schiffsamt gebaut. Die in Auftrag gegebenen Dampfer, mit deren Bau sofort begonnen worden ist, sollen nach Fertigstellung der Flotte der U. Steel Products Co. eingereiht werden. A. K.

Getreide und Futtermittel

Halbmonat-Bericht

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

Weizen

Vereinigte Staaten. Die in unserem letzten Bericht ausgesprochene Vermutung, daß der amerikanische Lebensmittelkontrolleur einschneidende Maßnahmen zur Verbilligung des wichtigsten Lebensmittels treffen würde, hat sich inzwischen verwirklicht. Aus Minneapolis wird am 26. Aug. telegraphisch die Herabsetzung des Mehlpriees von 12,75 \$ für Fancy Patents auf 11,60 \$ gemeldet. Leider fehlen noch die brieflichen Erläuterungen, sowohl aus Amerika wie auch aus England, das seinerseits ebenfalls seine Maßnahmen getroffen hat, über die wir weiter unten berichten. Obwohl englische Stimmen das Grundübel richtig erkannt und geäußert hatten, und wiederholt dafür eingetreten waren, daß eine Verbilligung der allgemeinen Lebenshaltung in der Welt nur dadurch erreicht würde, daß das Brotgetreide als Basis verbilligt würde, hat man doch von einer Herabsetzung des den Farmern garantierten Höchstpreises für Weizen abgesehen, und dafür das Fabrikat verbilligt. Vermutlich werden aber die Maßnahmen nur dem Konsum in den Vereinigten Staaten zugute kommen.

Die Weizenernte dürfte nunmehr unter günstigen Wetterverhältnissen überall beendet sein. Eine weitere Herabsetzung des offiziell geschätzten Ernteergebnisses ist nicht wahrscheinlich, im Gegenteil, es mehrten sich Stimmen, die der Ansicht sind, daß die vom Ackerbaubureau am 1. August gegebenen Ziffern wieder erhöht werden würden. Es sind bereits aus den verschiedensten Staaten günstigere Ziffern über das Druschergebnis bekannt geworden.

Die Zufuhren aus dem Inlande weisen allerdings noch keine sehr erhebliche Zunahme auf, da es im Interesse der Behörde liegt, den Weizen möglichst lange auf den Farmen zu belassen. Die sichtbaren Getreidevorräte werden im einzelnen (in 1000 bushels) wie nachstehend angegeben:

	25. 8. 19	18. 8. 19	26. 8. 18	25. 8. 17	Unterschied gegen Vorwoche
Weizen (Ver. Staat.)	48 920	39 846	42 175	4 296	+ 9 074
(Kanada) ..	2 783	—	3 367	3 234	—
Malz (Ver. Staat.)	1 061	1 475	5 522	2 661	— 414
Hafer („)	18 935	19 321	15 626	5 285	— 386
Roggen („)	11 581	11 249	990	615	+ 332
Gerste („)	7 459	7 776	1 290	2 407	— 317

Kanada. Laut Telegramm aus New York v. 2. 9. wird die kanadische Ernte offiziell auf 200 Mill. bushels geschätzt; dadurch werden unsere früher gebrachten Berichte nur un-

wesentlich verändert. Da auch in diesem Lande die Ernte in vollem Gange ist, werden sich jedenfalls in Kürze genaue Angaben über das Endergebnis machen lassen.

Es liegen jetzt nähere Angaben über die Art der Regierungs-Bewirtschaftung vor. Der Weizen wird von einem Amt zum Minimalpreis von 225 cts je bushel von den Landwirten übernommen, die diesen Preis bei der Übernahme ausgezahlt erhalten, und dann zum Welthandelspreis vom Amt selbst nach Europa verkauft. Der sich nach Abzug der Unkosten ergebende Gewinn soll auf die Ablieferer auf Grund der von diesen abgelieferten Mengen und Qualitäten verteilt werden.

Australien. Die Verladungen nehmen einen größeren Umfang an, obwohl der Hafenarbeiterstreik noch immer nicht beendet ist. Trotzdem aus verschiedenen Teilen der Commonwealth von einzelnen Regenfällen berichtet wird, werden doch allgemeine Klagen über große Trockenheit laut, jedoch werden diese von maßgebender Stelle zu der jetzigen Jahreszeit noch nicht als berechtigt angesehen. Die Frage der Verwendungsmöglichkeit der großen Restbestände aus den alten Ernten, die durch Käfer- und Mäusefraß stark beschädigt sind, wird immer wieder angeschnitten, besonders nachdem die englischen Müller es abgelehnt haben, diesen zu vermahlen, weil sie kein einwandfreies Mehl aus demselben herstellen können.

Argentinien. Infolge des Kurssturzes der europäischen Valuten hielten sich die Käufer sehr zurück, was zu Preisrückgängen Anlaß gab. Es wurden am 28. 8. 15,85 gegen 16,15 Pesos am Schlusse unseres letzten Berichtes notiert. Die Wetterberichte lauten für die kommende Ernte recht günstig. Zur Verschiffung gelangten 644 000 Quarter gegen 350 000 Quarter in der Vorwoche bei einem sichtbaren Bestände von 80 000 t.

England. Die Kommission für die Weizenversorgung hat die Übernahmepreise von ausländischem Weizen für die Müller im allgemeinen um 20 s bis 27 s 6 d je bushel herabgesetzt, jedoch wird der Mehlpriee von 44 s 3 d je Sack aufrecht erhalten, so daß also das Brot durch diese Maßnahme nicht billiger wird. Der Verlust, der der Staatskasse durch die Herabsetzung des Weizenpreises erwächst, wird zum Teil dadurch wieder ausgeglichen, daß die Preise für Mühlenabfälle um 30 s je t erhöht worden sind. Die Ankünfte von ausländischem Weizen waren regelmäßig und ausreichend. Die eigene Ernte ist so gut wie abgeschlossen.

Die Qualität ist gut und gewährt dadurch einen gewissen Ausgleich gegen den Ausfall in der Menge.

Frankreich. Nach „Temps“ v. 22. 8. ist die Ernte so gut wie beendet, doch läßt sich über das endgültige Ergebnis noch kein Urteil abgeben. Man warnt jedoch davor, allzugroße Hoffnungen auf eine nur mittelmäßige Ernte zu hegen, da die große Trockenheit im Frühjahr einen zu großen Schaden angerichtet hat. Da der Höchstpreis für Weizen bedeutend niedriger ist, als die Preise für Gerste und Hafer, befürchtet man mit Recht, daß sich die Landwirte im nächsten Jahre mehr dem Anbau dieser Getreidearten widmen werden, wenn nicht bald ein Ausgleich geschaffen wird.

Roggen

Auch für Roggen haben in den Vereinigten Staaten die Preise erheblich nachgelassen. Es wurden am 4. 9. 161½ cts fob New York notiert gegen 171 cts am Schlusse unseres letzten Berichtes. Die Ausfuhr hielt sich nur in sehr geringen Grenzen, während die sichtbaren Vorräte bedeutend zunahmen. Man hofft immer noch, daß Deutschland und die skandinavischen Länder einen großen Teil der Bestände aus der alten Ernte übernehmen werden, doch da unsere eigene Roggenernte sowohl quantitativ als auch qualitativ recht gut ausgefallen ist, und auch aus den skandinavischen Ländern keine ungünstigen Ernteberichte bekannt wurden — mit Ausnahme von Schweden, wo die Ernte durch Regen behindert gewesen ist, — so kann man wohl mit Recht annehmen, daß die Nachfrage aus diesen Ländern nicht sehr groß sein wird. Es wird jedenfalls nicht leicht sein, die diesjährige Ernte, die quantitativ nur unbedeutend hinter der ungeheuren vorjährigen zurückbleibt, in den Konsum überzuführen, und man wird gut tun, die Preisbildung genau zu verfolgen. Sollte der Preis wesentlich herabgesetzt werden, erscheint es allerdings nicht ausgeschlossen, daß Deutschland um die zur Verfügung stehende ausländische Valuta bestens auszunutzen, anstatt des so viel teureren Weizens größere Einkäufe in Roggen machen wird.

Mais

Vereinigte Staaten. Die Preise haben in der vorliegenden Berichtsperiode weiter ganz bedeutend nachgelassen. Es wurden am 4. 9. in Chicago für September-Lieferung 160¾ cts, für Mai-Lieferung sogar nur 126 cts notiert, mit einer weiteren Tendenz nach unten. Die Wetternachrichten für die neue Ernte lauten nicht ungünstig, trotzdem reduziert der Experte Snow laut Telegramm aus New York v. 2. 9. die amtliche Schätzung vom 1. 8. von 27 888 Mill. bushels auf 27 250 Mill. bushels (rund 700 Mill. t).

Argentinien. Im Zusammenhang mit dem amerikanischen Markte fielen auch am La Plata die Preise von 10,35 auf 9,55 Pesos bei stetigem Markte. Verladen wurden in der Woche vom 21. bis 28. 8. 368 000 Quarter gegen 322 000 in der Vorwoche bei einem sichtbaren Bestande von 85 000 t.

Hafer

Vereinigte Staaten. Die Preise waren nur geringen Schwankungen im Zusammenhang mit dem Maismarkt unterworfen, zeigen aber wie alle übrigen Getreidepreise eine Tendenz nach unten. September-Lieferung notierte am 4. 9. in Chicago 67½ c gegen 72½ am Schlusse unseres letzten Berichtes. Das Druschergebnis der neuen Ernte befriedigt nicht, so daß der Statistiker Snow die diesjährige

Ernte auf nur 1245 Mill. bushel (20,6 Mill. t) veranschlagt, gegen 1266 Mill. bushel nach amtlicher Schätzung am 1. 8. Die Verladungen nach Europa hielten sich auf der gleichen Höhe wie in der vorigen Berichtsperiode.

La Plata. Der Markt war ruhig, und die Preise ließen infolge des Kursrückganges etwas nach. Es wurden am 28. 8. lt. Telegramm in Buenos Aires 9,25 Pesos fob gegen 10,05 am Schlusse unseres vorigen Berichtes notiert. Verladen wurden in der Woche vom 21. bis 28. 8. 50 500 Quarter gegen 35 000 in der Vorwoche. Die sichtbaren Vorräte werden am 28. 8. mit 45 000 tons angegeben.

England. Infolge des günstigen Wetters wurde die Ernte gut geborgen; sie ist in Qualität wesentlich besser ausgefallen als die vorjährige. Dagegen läßt das Ergebnis quantitativ sehr zu wünschen übrig, und England wird große Mengen vom Auslande beziehen müssen.

Dasselbe wird auch aus Frankreich berichtet.

Deutschland. Am 5. 9. trat das von der Regierung erlassene Druschverbot für Hafer in Kraft, was die Folge hatte, daß die Preise sofort scharf anzogen, wieder einmal ein Beweis dafür, daß jeder gewaltsame Eingriff der Regierung in das freie Verfügungsrecht der Besitzer die Preise zum Schaden der Verbraucher beeinflusst. Es ist zu bedauern, daß aus dieser nun wohl hinlänglich bewiesenen Erfahrung nicht endlich die nötigen Schlüsse gezogen werden.

Ölsaaten und Ölkuchen

Vereinigte Staaten. Der Leinsaatpreis in Duluth ist während der Berichtsperiode täglich gesunken und notierte am 4. 9. 496 cts für Oktober- und 476 cts für Dezember-Lieferung. Die für die Weizen- und Haferernte günstige Trockenheit hat dagegen der Leinsaatenernte geschadet, und hiermit wird die niedrige amtliche Schätzung vom 1. 8. von 10 Mill. bushel gegen 14,6 Mill. bushel im Vorjahre begründet. Die Leinölpreise sind infolge des Kursrückganges für englische Währung zurückgegangen, zumal die englischen Käufer bestrebt sind, ihre noch nicht verschifft Ware in den Vereinigten Staaten zurückzukaufen.

La Plata. Auch in Argentinien gingen die Leinsaatpreise wesentlich zurück. Laut Telegramm aus Buenos Aires wurden am 28. 8. 34,55 Pesos gegen 38,05 am Schlusse unseres vorigen Berichtes notiert. Verladen wurden in der Woche vom 21. bis 28. 8. 35 000 Quarter gegen 34 000 in der Vorwoche bei einem sichtbaren Bestande von ca. 50 000 tons gegen 45 000 tons in der Vorwoche.

England. Auch hier war der Leinsaat-Markt sehr ruhig und die Preise ließen etwas nach. Kalkutta-Saat wurde lt. „Corn Trade News“ v. 22. 8. zu 54 £ für Juli/August-Abladung angeboten, La Plata-Saat zu 50 £, doch verhalten sich die Käufer abwartend, da von der Wiedereinführung eines Höchstpreises gesprochen wird.

Nachdem die Preise für Ölkuchen neu festgesetzt sind, wie in unserem letzten Bericht angegeben, und sich die Verbraucher damit abgefunden haben, hat das Geschäft wieder etwas lebhafter eingesetzt. Ausländische Kuchen stellen sich dagegen infolge der hohen Seefrachten so teuer, daß an einem Import nicht zu denken ist. Baumwollsaatkuchen sind und bleiben knapp und werden erst wieder reichlicher auf dem Markt kommen, wenn die ersten Ankünfte der neuen ägyptischen Saat verarbeitet sind. In Kokoskuchen — sowohl inländischer wie fremder Herkunft — entwickelte sich ein recht lebhaftes Geschäft auf Basis von 21 £ für die Tonne.

Vermischtes

Zollerhöhung und Steuern in der Türkei. Das Finanzministerium bereitet einen Gesetzentwurf vor, in dem eine Erhöhung der Einfuhrzölle, die auf Grund eines speziellen Tarifes erhoben werden, um 2–300 % gegen den jetzigen Stand vorgesehen wird. Außerdem sollen die Vermögenssteuer und die Gewerbesteuer ebenfalls um 300 % erhöht werden. P.W.

Neue Klauseln in der englischen Warenversicherung. Nach „Fairplay“ sind am 1. September 1919 die folgenden Klauseln

für Warenversicherungen in Kraft getreten. (Abweichungen von den bisherigen Bestimmungen sind durch Sperrung gekennzeichnet).

1. „Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat (piracy excepted), and also from all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war.

2. Warranted free of loss or damage caused by strikers,

locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, or riots or civil commotions."

(Statt Klausel 1 kann Klausel 3 in Anwendung gebracht werden).

3. "Warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage, or adventure, caused by arrests, restraints or detentions of kings, princes, or peoples."

4. General averages and salvages charges payable according to foreign statement or per York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.

5. Held covered at a premium to be arranged in case of deviation or change of voyage or other variation of the risk by reason of the exercise of any liberty granted to the shipowner or charterer under the contract of affreightment, or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

6. The insured goods are covered subject to the terms of this policy from the time of leaving the shipper's or manufacturer's warehouse during the ordinary course of transit until on board the vessel during transshipment if any, and from the vessel whilst on quays, wharves, or in sheds during the ordinary course of transit until safely deposited in consignees' or other warehouse at destination named in policy.

7. Including transit by craft, raft and/or lighter to and from the vessel. Each craft, raft and/or lighter to be deemed a separate insurance. The assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

8. The assured are not to be prejudiced by the presence of the negligence clause and/or latent defect clause in the bills of lading and/or charter party. The seaworthiness of the vessel as between the assured and the assurers is hereby admitted.

9. Warranted free from particular average unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt, but notwithstanding this warranty the assurers are to pay the insured value of any package or packages which may be totally lost in loading, transshipment or discharge, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at port of distress, also to pay landing, warehousing, forwarding and special charges if incurred for which underwriters would be liable under a policy covering particular average."

P. W.

Wichtige Neueingänge

einzusehen im Lesezimmer Rothenbaumchaussee 12, geöffnet von 8-4 Uhr

Allgemeines

"Der Auswanderer." Auskunft und Nachschlagewerk für deutsche Auswanderer. I. Teil: Ratschläge für Auswanderer. II. Teil: Wohin kann man auswandern? Volksverlag für Politik und Verkehr. Stuttgart 1919.

Neben einigem Ballast enthalten die Heftchen viele gute Ratschläge. Für die meisten Länder — Rußland bildet eine der wenigen Ausnahmen — schließen die Schilderungen der kulturellen und klimatischen Verhältnisse mit der stereotypen Bemerkung, daß infolge des Krieges das Land für deutsche Auswanderung nicht in Frage kommt.

"Auslandsreisen, Auswanderung, Steuerflucht, Paß-, Geldverkehr, Steuervorschriften." Von Franz Hoeningner. Berlin, Concordia, 1919. 88 S. 4,— M.

"50 Jahre Raphaelsverein, zum Schutze katholischer deutscher Auswanderer, und die drohende Auswandererflut im neuen Deutschland" von Werthmann. Freiburg i. B. 1919. ("Das Auswandererproblem", 7. Heft.)

Gibt einen Überblick über die katholische Auswandererfürsorge seit 1865 und bespricht Maßnahmen zur Regelung der künftigen Massenauswanderung. tz

"Telegraphische Nachrichtsbüros." Eine Untersuchung über die Probleme des internationalen Nachrichtenwesens. Von Friedrich Fuchs. Berlin, D. Reimer, 1919. 253 S. 10,— M.

Die Arbeit geht weit über den gewöhnlichen Rahmen von Dissertationen hinaus, mit denen sie jedoch die Genauigkeit und die Sorgfalt in den Quellenangaben gemeinsam hat. Daß manche dieser Quellen unzuverlässige Zeitungsnotizen sind, ist bedauerlich, erfreulich aber, daß sie angegeben wurden. Die historischen wie sachlichen Mitteilungen, die uns der Autor zu machen weiß, sind interessant, praktisch wichtig und bilden eine angenehme Lektüre. Der zweite technische Teil leidet, wie manche Dissertationen, etwas an dem Streben nach Schematisierung: Bei Arbeiten, die aus einem an sich langweiligem Gebiet eine wissenschaftliche Bedeutung herausziehen wollen, ist das nicht zu verwundern, bei einer so interessanten und aktuellen wie der vorliegenden wäre es nicht nötig gewesen. Pt.

"Überseeische Telegraphie und auswärtige Politik" von Richard Hennig. Berlin, Heymann, 1919. VIII 114 S. (Deutsche Weltwirtsch. Ges. Vereinschr., H. 10.)

Auf Grund sorgfältiger Untersuchung der Kabel- und Funkentelegraphie-Politik der Gegenwart und Vergangenheit gelangt der Verfasser zu der Ansicht, daß es von jeher Englands Bestreben gewesen ist, die Seekabel zu nationalisieren, und daß die Bedeutung eines nationalen Seekabelnetzes auch heute noch für jeden am Welthandel teilnehmenden Staat notwendig ist, daß aber die Funkentelegraphie durch ihre Entwicklung im letzten Kriege weitreichend Ersatz für ein solches schaffen kann.

"Register of over-seas buyers (1.ed. 1918). A tabulated list of buyers, agents and importers in the Dominions and the allied and neutral countries, with information on customs, tariffs, imports and exports. Comp. with the assistance of Chambers of Commerce. London, Derby, Bemrose 1918. 40,— fr.

Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce. "Methods of computing values in foreign trade statistics." By J. J. Kral. Washington 1917. Gov. Pr. Off. 23 S. (Miscellaneous Series. No. 59.)

Sehr kurz und übersichtlich, leider nicht ganz vollständig.

"Sago en Sago-producten." (Buitenzorg 1919). 45 S. (Publicaties van de Afdeeling Handel Nr. 2).

Deutschland

"Einfuhr-Erleichterungen und Erschwerungen im Deutschen Reiche." 2. Aufl. Nach dem Stande vom 10. Juni 1919 von W. Pahl. (Berlin 1919. Liebheit & Thiesen). 87 S. (Veröffentl. d. Verkehrsbüro d. Handelskammer zu Berlin.)

"Deutsche Erbfehler und ihr Einfluß auf die Geschichte des deutschen Volkes." Neubearbeitet von Karl von Müller. Gotha, Perthes 1919. 78 S. 2.50 M.

Eine gekürzte Ausgabe des Buches "Deutsche Erbfehler" von Oberst v. Müller, Vater des Autors.

"Das Wirtschaftsleben während der Kriegszeit." Herausgegeben von Gebr. Arnhold. Jg. 1—4. Berlin (Jg. 1, Nr. 9 ff.) Dresden 1915/1918.

Das rührige Bankhaus hat wöchentlich Berichte über bestimmte Gebiete des Wirtschaftslebens im In- und Ausland herausgegeben, die die jeweils aktuellen Fragen behandeln. Es sind historische, in sich geschlossene Abhandlungen von etwa 4 Seiten. Die vier Jahrgänge zusammen orientieren daher in kurzer Form über alle wichtigen Vorgänge.

"Gebundene Planwirtschaft?" Eine Antwort auf die Denkschrift des Reichswirtschafts-Ministeriums. Von Richard Calwer. Berlin-Zehlendorf-West, Zeitfragen-Verl. 1919. 112 S. 5.20 M.

Ein politisch Lied! Herr Calwer zerpfückt den v. Moellendorffschen Plan.

"Der Lebensnerv der deutschen Industrie." Ein Weg für Aktionäre und Arbeiter von Wilhelm Hirschmann. Überreicht von Max Samson & Co. Hamburg, Ackermann & Wulff 1919. 8 S.

Ein Vorschlag zur Gewinnbeteiligung der Arbeiter am Unternehmen. Das System ist umso interessanter als es von wirklich sachverständiger Seite gemacht wird.

„Die künftige Stellung der deutschen Industrie in der Weltwirtschaft.“ Betrachtungen über die Grundlagen der industriellen Tätigkeit des deutschen Volkes sowie über die Möglichkeiten, die bisherige Stellung Deutschlands in der Weltwirtschaft zu sichern. Vortrag. Von Georg Jahn. Liegnitz, Handelskammer, 1918. 58 S.

Der während des Krieges gehaltene Vortrag ist reich an anschaulich zusammengestellter Statistik, n. a. über unseren Außenhandel im Jahre 1913. Für die Friedensverhandlungen sind eine Reihe Forderungen aufgestellt, die naturgemäß heute keine Bedeutung mehr haben. Das Werk ist aber trotzdem aus vielen Gründen interessant.

„Der Großhandel und die deutsche Volkswirtschaft.“ Eine Heftfolge herausgeg. vom Zentralverband des Deutschen Großhandels. H. 9/10—17. Berlin, Hobbing, 1918—1919. 9/10, Heiß, Cl.: Schleichhandel und Großhandel, 1918. 11, Hansen, Fritz: Großhandel und Industrie optisch-photogr. Bedarfsartikel, 1918. 12, Lehmann, L.: Der Großhandel in Putzmodewaren, 1918. 13/14, Becker, K.: Der Großhandel in Kolonialwaren, 1918. 15, Modler, H.: Der Großhandel in Tafelglas, 1918. 16, Cohn, A.: Verbände, Kartelle und Syndikate im Großhandel, 1919. 17, Zeitlin, L.: Die wirtschaftspolit. Interessenvertretung des deutschen Großhandels, 1919.

„Deutsche Bank Filiale Düsseldorf. Bericht über den Rheinisch-Westfälischen Kuxenmarkt während der Kriegsjahre 1914/18.“ Statistische Mitteilungen über Kohlen-, Braunkohlen- und Kali-Gewerkschaften. Düsseldorf, Schmitz & Olbertz, 1919. 17 S. 46 Bl.

„Führer durch das deutsche landwirtschaftliche Genossenschaftswesen.“ Von Brenning. Berlin 1919. 100 S. (Reichsausschuß der deutschen Landwirtschaft, Abt. f. Genossenschafts- u. Kreditwesen, H. 1, genossensch. Schriften.)

„Hamburger Börsenfirmer.“ 20. Aufl. 1919. Hamburg, Ohlfest & Lilienthal, 1919. 7,— M.

Andere Länder Europas

„Englands Weltmacht in ihrer Entwicklung vom 17. Jahrhundert bis auf unsere Tage.“ Von Wilhelm Langenbeck. 3. Aufl. Leipzig und Berlin, Teubner, 1919. 116 S. (Aus Natur und Geisteswelt. Bd. 174.) 1,60 M.

Die dritte Auflage ist im wesentlichen ein unveränderter Neudruck der zweiten im Jahre 1912 abgeschlossenen. Der Krieg und seine Wirkungen sind nicht berücksichtigt, wohl aber alle Momente, die zu ihm geführt haben. Bei dem großen Gebiet, das auf wenigen 114 Seiten zur Behandlung stand, ist natürlich alles nur kurz geschildert, aber sachlich und anschaulich.

„Reports upon Openings in Industry suitable for disabled Sailors and Soldiers“, Nr. XXIV. Hosiery Latch Needles. Prepared by the National Trade Advisory Committee (Disabled Sailors and Soldiers) for the Hosiery Latch Needles Trade. London, Stat. Off., 1918. 8 S.

Eine interessante Untersuchung über Unterrichts- und Lohnverhältnisse in der von England im Krieg aufgenommenen Schlüsselindustrie der Fabrikation von Maschinenwirknadeln.

„Manuals of Emergency Legislation. Food Supply Manual rev. to July 31st 1918 comprising the Food Controller's Powers and Orders of other Departments ancillary thereto.“ Publ. by authority H. M. Stat. Off. (Nebst) Suppl. Dec. 1918. London, Stat. Off., 1918.

Enthält Gesetze, die sonst in Deutschland schwer erhältlich sind.

1st and 2nd Reports from the Select Committee on transport together with the proceedings of the Committee and minutes of evidence. London, Stat. Off. 1918. (H. of C. 130/136). 1 s, 9 d.

„Zürcher Handelskammer. Bericht über das Jahr 1918, erstattet an die Mitglieder der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich.“ Zürich, Handelskammer 1919.

„Kantonaler Solothurnischer Handels- und Industrie-Verein. 16. Jahresbericht, erstattet von der Solothurnischen Handelskammer an den Kantonalen Solothurnischen Handels- und Industrie-Verein über das Jahr 1918. Solothurn 1919, Gassmann.

Beide Berichte gehen weit über den Rahmen des Kantons hinaus, sie besprechen die gesamte wirtschaftliche und politische Lage der Schweiz, jedoch ist der Solothurner Bericht viel allgemeiner als der von Zürich, welcher letzterer alle Erscheinungen auf ihre Bedeutung für die Zürcher Industrie zurückführt und darstellt, während der erstere mehr die Hauptereignisse registriert und erläutert.

„Die wirtschaftlichen Kräfte Deutsch-Österreichs und sein Anschluß an das Deutsche Reich.“ Von Walter Huth. Berlin, Siemenroth 1919. 119 S. 5,— M.

Befürwortet auf Grund eingehender Studien der einzelnen Industrie- und Handelsinteressen den Zusammenschluß zu einem Mitteleuropa von der Etsch bis an den Belt.

„Verkehrsprobleme.“ Abseits der bestehenden Hauptbahnlinien v. Erich von Kurzel-Runtscheiner. Wien, Verlag für Fachliteratur. 1919. 48 S.

Behandelt ausschließlich österreichische Verhältnisse.

„Benötigt die tschecho-slowakische Republik zu ihrer wirtschaftlichen Lebensfähigkeit den Anschluß fremdnationaler Gebiete?“ Von Ernst Broda. Wien, Manz 1919. 40 S. 1.80 M.

Auf Grund eines umfangreichen, österreichischen Quellen entnommenen statistischen Materials, das allein 25 Seiten des 40 Seiten langen Buches ausmacht, gelangt der Verfasser zu dem Resultat, daß der neue tschecho-slowakische Staat keine nationalfremden Staatsteile gewaltsam einzuverleiben brauche. Er sei so reich an natürlichen Schätzen aller Art, daß er auf eigenen Füßen stehen könne.

„Griechenlands politische Weltlage.“ Vortrag geh. am 27. XI. 17 von Demetrius E. Kalitsunakis, Berlin Puttkamer & Mühlbrecht 1919. 32 S.

Na — eine Ehrenrettung Venizelos?

„Die politische Entwicklung in Kongreßpolen während der deutschen Okkupation.“ Von Paul Roth, unter Mitarbeit von Wilhelm Stein. Leipzig, Koehler 1919. 207 S. (Aus der Zeit des Weltkrieges.) Die Arbeit entwirrt dem Leser in dankenswerter Weise das Knäuel der politischen Parteien in Kongreßpolen.

„Petite Encyclopédie polonaise.“ Ouvrage collectif publ. sous la direction de Erasme Piltz. Lausanne, Paris, Payot 1916. VIII, 478 S.

Ein allgemeiner Überblick über Geographie, Geschichte, Kulturverhältnisse, hauptsächlich wohl zu Werbezwecken im Ententelager bestimmt. Sachlich ohne großen Wert. R. S.

„Die eigene Scholle in der Baltenmark.“ Neue Existenzmöglichkeiten für Landwirte, Offiziere, Handwerker, Techniker, Ingenieure usw. Von Kurt Stavenhagen. 2. verb. Aufl. Stuttgart, Greiner & Pfeiffer (1919). 17 S. 80. 1,20 M.

Eine sorgfältige Untersuchung, die auch dann noch von Interesse bleibt, wenn wie bekannt, durch die politische Entwicklung vorläufig die Auswanderung in die Baltenmark erschwert ist.

„Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruch des Weltkrieges.“ Von Bruno v. Gernet. Jena, Fischer, 1919. XI, 168 S. 80. (Schriften des Inst. für ostdeutsche Wirtschaft a. d. Univ. Königsberg. H. 6.) 7,— M.

Rigas Bedeutung für die baltischen Provinzen und das Deutscheum, und die Bedeutung Rußlands und der baltischen Provinzen für Riga. Ein an Statistik sehr reiches Werk.

„Finlands Tulltaxa av år 1919.“ Helsingfors 1919. Statsrådets Tryckeri.

„Beretning om Kristiania handel, industri og skibsfart for aaret 1918.“ Uitgit paa foranstaltning av Børs-og Handelskomiteén. Red. av Thoralf Pryser. Kristiania 1918. Norges Handels og Sjøfartstidende's Trykkeri.