

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: Hanfa 2447—51

Nr. 46

Hamburg, den 14. November 1919.

4. Jahrg.

Inhalt:

Schiffbarmachung der Leine.....	Seite 841	Vereinigte Staaten.....	Seite 848
Die deutsche Modeindustrie und ihre Entwicklung während des Krieges	" 843	Tunis	" 850
Selbstverwaltung der Industrie und Mitbestimmungsrecht der Arbeiter in England	" 844	Weltwirtschaftliche Übersichten:	
Länder Berichte:		Geld und Kapital	" 852
Deutschland II	" 846	Schifffahrt und Schiffbau	" 854
		Rohstoffe und Warenmärkte	" 855

Schiffbarmachung der Leine

Die Verkehrsnot zeigt nicht nur keine Neigung zum Nachlassen, sondern nimmt immer noch an Stärke zu. Professor Thiessen hat kürzlich auf der Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft¹⁾ überzeugend nachgewiesen, daß die Verkehrslage im Innern Deutschlands durch die Zufuhr über die Seehäfen zwangsläufig bedingt ist und daß deshalb keine Aussicht besteht, ihr durch irgendwelche noch so gut gedachten Maßnahmen wirksam abzuhelpen, solange nicht der Seeverkehr wieder in seine alten Bahnen einlenkt. Dieser wird aber auf längere Zeit hinaus nicht wieder seine alte Intensität erlangen, einerseits weil die Verarmung Deutschlands an sich schon einschränkend wirken wird, andererseits aber auch weil darüber hinaus die jetzige Regierung eine bewußt einfuhrfeindliche Wirtschaftspolitik treibt, und endlich weil unsere Feinde das ihre tun, um unsere Häfen zu schädigen.

Die Abhängigkeit des innerdeutschen Verkehrs von den Seehäfen ist bisher nicht in genügendem Maße erkannt worden, und man hat deshalb nicht rechtzeitig vorgesorgt. Unter der aufdämmernden Erkenntnis sucht man jetzt Abhilfe zu schaffen. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Fortführung des Mittel-landkanals von Hannover bis zur Elbe trotz der ungünstigen Finanzlage in Angriff genommen worden, um so die fehlende West-Ost-Verbindung der beiden großen deutschen Wasserstraßensysteme herzustellen. Damit allein ist es aber nicht getan. Man wird die Wasserstraßen in ganz anderer Weise für den Verkehr nutzbar machen müssen als das bisher geschehen ist. Es ist daher sehr verständlich, wenn aus dieser Erkenntnis heraus immer wieder neue Pläne für den Ausbau von Wasserstraßen gemacht werden. Man wird sie auch nicht einfach mit dem Hinweis darauf abtun können, daß ihre Verwirklichung zu lange dauern würde, um eine wirksame Hilfe in der Verkehrsnot zu schaffen, und daß das Geld dazu nicht vorhanden ist. Allerdings muß die Verarmung des Reiches dazu zwingen, im Wirtschaftsleben zu sparen, wo es nur mög-

lich ist. Aber ein Mittel dazu ist gerade die Verringerung der Transportkosten mit Hilfe der Wasserstraßen. Ist diese in ihrer Gesamtheit größer als die Kosten des Baus neuer Wasserstraßen, so wäre es falsche Sparsamkeit, diesen aus finanziellen Bedenken zu unterlassen.

Aus diesem Gedankengange heraus ist ein von Professor O. Franzius-Hannover im Auftrage des Vereins für Leineschifffahrt bearbeiteter Entwurf für die Schiffbarmachung der Leine von Hannover bis Northeim²⁾ zu beurteilen.

Um gleich einen der Hauptgesichtspunkte des Entwurfs vorwegzunehmen, so ist die neu zu schaffende Wasserstraße weder als Glied eines großangelegten Kanalnetzes noch als Durchgangsstraße gedacht, wie dies z. B. Rehder in seinem Vorschlag eines Leinekanals³⁾ tut, sondern er soll nur ein Anschlußkanal an den Mittellandkanal und als solcher, um den von Sympher geprägten Ausdruck zu brauchen, eine Saugader des Verkehrs für den letzteren sein. Daraus erklärt sich die von den sonstigen modernen Kanalisierungen abweichende Art des Projektes, auf die alsbald noch zurückzukommen sein wird.

Die Leine besitzt bereits eine Verbindung mit dem Mittellandkanal durch einen von dem Lindener Stichkanal abgehenden Zweigkanal, der durch eine Abstiegschleuse zur Leine führt. Die Leine bzw. die Ihne sind von da bis zur Gasanstalt in Hannover für 600-Tonnenschiffe schiffbar. An dieser Stelle setzt der Entwurf von Franzius ein. Er folgt zunächst der Ihne und geht nach 2 km durch einen Durchstich in die Leine selbst über. Von da an benutzt er das Leinebett. Alle Krümmungen mit einem geringeren Halbmesser als 500 m werden abgeflacht oder durch Durchstiche abgeschnitten. Nur auf der letzten etwa 20 km langen Strecke zwischen der

¹⁾ Dieser sehr beachtliche Vortrag wird in der nächsten Zeit in dem zweiten Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft veröffentlicht werden.

²⁾ Entwurf für eine Schiffbarmachung der Leine von Hannover bis Northeim. Im Auftrage des Vereins für die Leineschifffahrt bearbeitet von O. Franzius. Hannover, Mai 1919, Druck der Göhmanschen Buchdruckerei in Hannover.

³⁾ Der Nord-Süd-Kanal und das zukünftige mitteldeutsche Kanalnetz zwischen Weser und Elbe mit Anschlüssen an die Donau und Oder und an den Main und Rhein, Seite 59—65, 91—100.

Eisenbahnbrücke Holzminden—Kreiensen und Northeim können nur unbedeutende Teile der Leine selbst benutzt werden. Im ganzen ist die Wasserstraße von Hannover bis Northeim 89,68 km lang, von denen 52,15 km auf Durchstiche entfallen. Abgesehen von dieser Hauptstrecke ist ein 1,85 km langer, dicht südlich Ruthe abzweigender Verbindungskanal zu dem Hildesheimer Stichkanal vorgesehen, der die Innerste auf einer 40 m langen Kanalbrücke überschreitet. Dieser Verbindungskanal ist besonders wichtig, denn es wird über ihn und die Leine nicht nur die Entfernung zwischen Hannover und Hildesheim gegenüber dem Wege über den Mittellandkanal und Hildesheimer Stichkanal um etwa 20 km abgekürzt, sondern auch den von der oberen Leine kommenden, nach dem Osten bestimmten Gütern ein erheblicher Umweg erspart. Nun ist aber Voraussetzung für die Herstellung des Verbindungskanals von der kanalisierten Leine zu dem Hildesheimer Stichkanal, daß letzterer über Sarstedt und nicht über Algermissen geführt wird. Ob dies geschieht, ist noch nicht endgültig entschieden. Die Führung über Algermissen bietet gewisse technische Vorteile. Man sollte aber jedenfalls vor dem endgültigen Beschluß die von Franzius vorgeschlagene Leinekanalisierung und ihren Anschluß erstlich in Rechnung stellen. Denn im Falle der Führung des Hildesheimer Stichkanals über Algermissen würde ein Anschluß der kanalisierten Leine bis zur Undurchführbarkeit erschwert und damit der Leinekanalisierung selbst das Todesurteil gesprochen sein.

Der Entwurf sieht eine völlige Kanalisierung der Leine vor. Eine einfache Regulierung würde nicht ausreichen. Sie würde bei einer mittleren Sommerwassermenge bei 18 m Sohlenbreite nicht mehr als 0,9 m Wassertiefe ergeben, die für einen regelmäßigen rentablen Schiffahrtsbetrieb viel zu gering wäre, und es würde außerdem eine zu große Abflusgeschwindigkeit entstehen. Andererseits würde ein neben der Leine zu erbauender Seitenkanal, wie Rehder ihn vorsah, zu teuer werden.

Die Kanalisierung läßt sich nicht durchführen, wenn nicht manche Schwierigkeiten in Kauf genommen werden. So kann nicht nur der obere Teil der Strecke bis zur Innerste nur einschiffig ausgebaut werden, sondern es ist auch wegen der Strömung, der Enge des Bettes und der großen Zahl der Schleusen eine Fahrt für Schleppzüge nicht möglich. Vielmehr können nur einzelne Kähne geschleppt werden¹⁾, was natürlich höhere Schiffahrtskosten verursacht, die nur zum Teil durch die Zeitersparnis beim Durchschleusen wieder aufgewogen werden.

Der Wasserspiegel der Leine liegt bei Northeim bei + 111,20 m NN, bei Hannover bei + 48,24 m. Das ergibt einen Höhenunterschied von 62,96 m und bei einer Strecke von 89,68 km ein durchschnittliches Gefälle von rund 1 : 1425. Der Höhenunterschied kann nur durch eine verhältnismäßig sehr große Zahl von Schleusen überwunden werden, weil sonst entweder ein sehr hoher Aufstau über dem Gelände oder eine sehr starke Absenkung unter den Grundwasserspiegel erfolgen müßte. Es sind deshalb im ganzen nicht weniger als 18 Schleusen mit einem durchschnittlichen Hub von 3,4 m vorgesehen. Die mittlere Länge der einzelnen Haltungen beträgt danach nicht ganz 5 km, ein Umstand, der naturgemäß für die Schifffahrt recht lästig ist und selbst bei Zugrundelegung eines Zeitverlustes von nur 14 Minuten für die Schleuse (für einen Kahn mit Schlepper), der gleich 1,2 Tarifkilometer zu setzen ist, eine tarifkilometrische Länge von 111,28 Tarif-km gegenüber einer geographischen von 89,68 km ergibt.

Die Schleusen sind als Kammerschleusen gedacht mit 10 m lichter Torweite, 85 m nutzbarer Länge, die ein gleichzeitiges Durchschleusen von Schlepper und einem 600-Tonnenkahn gestattet, und 2 m geringster Drempeltiefe. Aus Ersparnisgründen soll nur das Ober- und Unterhaupt massiv gebaut werden. Die Kammerwände sollen dagegen aus Böschung, die Sohle aus Pflasterung bestehen. Die Wasserführung soll durch die Tore ohne Umläufe erfolgen, was nicht ganz ohne Bedenken ist.

Durch die Kanalisierung soll ein gleichbleibender Wasserstand von 2 m Tiefe erzielt werden. Die Sohlenbreite soll mindestens 12 m betragen, die Spiegelbreite bei Normalniedrigwasser 20 m, die sich bei mittleren und höheren Wasserständen bis zu 30 m erhöht. Da als normale Fahrzeuggröße die für den bisherigen Teil des Mittellandkanals zugelassene von 600 Tonnen angenommen ist, erscheint die Sohlenbreite recht gering. Wenn sie auch in dem überwiegenden Teil von Natur aus breiter ist, so würde sie doch an den Stellen, wo dies nicht der Fall ist, nur erträglich sein, wenn nur einzelne Kähne und keine Züge geschleppt werden, wie dies ja auch vorgesehen ist.

Als Kosten des Baus werden — zu Vorkriegspreisen — für die Kanalisierung der Leine 14,78 und für den Verbindungskanal zum Hildesheimer Stichkanal 1,13, zusammen 15,91 Mill. M. angegeben. Das wäre ein Aufwand von 165 000 bzw. 610 000, im Durchschnitt von 174 000 M für den Kilometer. Unter den jetzigen Verhältnissen würden die Kosten ein Vielfaches dieser Summen betragen. Die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten werden auf 1,4 Mill. M. beziffert.

Der Denkschrift ist ein ausführlicher wirtschaftlicher Teil beigegeben. Es ist mit den Berechnungen des für eine neue Wasserstraße zu erwartenden Verkehrs immer eine mißliche Sache, da auch nur annähernd genaue Zahlen dafür nicht vorliegen und man deshalb mehr oder weniger auf Schätzungen angewiesen ist. Die Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen enthält nur Gesamtangaben für größere Bezirke, die für solche Zwecke nicht zu verwenden sind, und die Stationsstatistiken der Eisenbahnen geben nur den Versand und Empfang jeder Station an, nicht aber die Herkunfts- und Bestimmungsstation, so daß der in ihnen zum Ausdruck kommende Verkehr nur zu einem mehr oder weniger willkürlich anzusetzenden Teile für den Übergang auf die Wasserstraße in Anspruch genommen werden kann. Im vorliegenden Falle können ihre Angaben nur für die Steinkohlenempfänge der Stationen an der Leine ohne weiteres ganz für den Wasserweg reklamiert werden. Würde doch die nach bewährten Formeln berechnete Wasserfracht von Gelsenkirchen nach Northeim zu Vorkriegssätzen 3,92 M. für die Tonne betragen, gegenüber einer Vorkriegsbahnfracht von 5,70 M., mithin um 1,78 M. für die Tonne günstiger sein. An Steinkohlentransporten würden dem Kanal, wenn man für die Winterruhe 20 % absetzt, allein 290 000 t jährlich zufließen, für die dabei die Frachtersparnis über eine halbe Million jährlich betrüge. In umgekehrter Richtung liegen sichere Anhaltspunkte für den zu erwartenden Kaliverkehr vor. Nach Angaben des Kalisyndikats versandten die im Gebiete der Leine einschließlich der bei Hildesheim, aber ausschließlich der dicht bei Hannover liegenden Werke im Jahre 1913 rund 150 000 t Exportkali. Hiervon würden auf den Leineweg, mäßig gerechnet, rund 88 000 t entfallen. Im übrigen würde es zu weit führen, auf die einzelnen von Franzius angestellten Berechnungen einzugehen. Es sei aber festgestellt, daß sie im allgemeinen recht vorsichtig aufgemacht sind. Wenn man, wie Franzius es tut und wie man es auch angesichts des noch in voller Bewegung befindlichen Flusses der Entwicklung tun muß, bei den Frachtvergleichen sowohl die Bahn- wie die

¹⁾ Auf der Oder—Weichsel-Wasserstraße ist das auch der Fall.

Wasserfrachten nach den Vorkriegssätzen einstellt, so kann man sicher damit rechnen, daß die Zukunft das Verhältnis beider noch zugunsten der Schifffahrt verschieben wird. Denn die Eisenbahn wird nicht auf die Dauer mit Unterbilanz arbeiten und diese aus den Taschen der Steuerzahler decken können. Sie wird über kurz oder lang, wenn nicht zum Erwerbs-, so doch wenigstens zum Kostendeckungsprinzip zurückkehren müssen. Dann wird aber die Schifffahrt erheblich günstiger dastehen, da sich bei ihr die Selbstkosten verhältnismäßig auf eine viel größere beförderte Gütermenge verteilen als bei der Eisenbahn, die Frachten also nicht im selben Maße zu steigen brauchen, wie die Selbstkosten.

Franzius kommt im Ergebnis zu einem zu erwartenden Wasserempfang der kanalisierten Leine von 560 000 t und einem Versand von 430 000 t jährlich. Das Verhältnis zwischen Empfang und Versand ist somit ein recht günstiges. Rechnet man mit einer durchschnittlichen Transportlänge von 250 km, so ergibt das eine Beförderungsleistung von 247,5 Mill. tkm im Jahre. Bei einer vertragsmäßigen Durchschnittsabgabe von 0,573 $\frac{1}{2}$ für den tkm, würde dieser Verkehr jährlich über

1,4 Mill. $\mathcal{M}$. aufbringen und wenn man eine jährliche Zunahme des Verkehrs um 3 % ansetzt, in 10 Jahren bereits rund 1,8 Mill. $\mathcal{M}$. Allerdings würden die Einnahmen nur zum kleineren Teil auf der kanalisierten Leine und zum größeren Teile auf dem Mittellandkanal zur Erhebung gelangen. Doch ist bei der Bewertung zu berücksichtigen, daß letzterer nicht erwachsen würde, wenn die Leine nicht kanalisiert würde. Er ist daher ebenfalls der Leine gutzubringen. Deren Unterhaltungs- und Betriebskosten würden mithin schon im ersten Jahre nicht nur als gedeckt anzusehen sein, sondern auch ein Überschuß von fast 300 000 $\mathcal{M}$. erzielt werden, wobei noch die mögliche Gewinnung elektrischer Energie garnicht berücksichtigt wäre, die auf 3000 PS im Werte von 1,5 Mill. $\mathcal{M}$. zu schätzen wäre.

Der Vorschlag von Franzius erscheint nach alledem trotz allerlei Bedenken beachtlich. Ob er angesichts der trostlosen Finanzlage in absehbarer Zeit zur Ausführung kommen kann, ist dagegen recht fraglich. Immerhin wird man ihn für die Zukunft im Auge behalten müssen. Er wird auch bei der Frage der von Hamburg und Lübeck angestrebten Nord-Süd-Verbindung nicht außer Acht bleiben dürfen.

Dr. O. Mathies

Die deutsche Modeindustrie und ihre Entwicklung während des Krieges

Die Bedeutung, die der Modeindustrie innerhalb des gesamten deutschen Wirtschaftslebens zukommt, wird noch allgemein unterschätzt. Wenn das Wort „Mode“ fällt, denkt man meist immer noch zuerst an Frankreich oder England, und doch nimmt Deutschland in der Modeindustrie, wenn wir die Textilindustrie, die im gewissen Sinne nicht von ihr zu trennen ist, hinzurechnen, eine hervorragende Stellung ein. Dies sei zunächst durch einige Zahlen über den Stand vor dem Kriege dargetan. Nach der Berufszählung vom Jahre 1907 waren in der deutschen Textil- und Modeindustrie 2 392 133 Personen tätig (einschl. Bekleidungsgewerbe mit 1 303 853 und Textilindustrie mit 1 088 280), während das Baugewerbe 1 563 594, die Nahrungs- und Genußmittelindustrie 1 239 945, die Maschinenindustrie 1 120 282 und beispielsweise der Bergbau nur 860 903 Personen beschäftigten.

Ebenso nahm die deutsche Modeindustrie auf dem Gebiet des Exports nach den statistischen Zahlen des Jahres 1913 — welches nach dem Bericht der Berliner Handelskammer für die gesamte deutsche Konfektionsindustrie noch als ungünstig bezeichnet wird — den ersten Platz ein! Und zwar betrug ihr Anteil an der Gesamtausfuhr des Spezialhandels, welcher sich 1913 auf 10,0970 Milliarden $\mathcal{M}$ belief, 1 519,5 Mill. $\mathcal{M}$. Das sind 15,5 % der Gesamtausfuhr des Spezialhandels, während Metall- und Eisenindustrie mit 13 %, Maschinen- und Apparatebau und elektrische Erzeugnisse erst mit 11,4 % folgen.

Der Ausfuhrwert der deutschen Modeindustrie hat sich in den letzten 23 Jahren vor dem Krieg (1890 874,4 Mill. $\mathcal{M}$) um 70 % vermehrt. Die Gesamtproduktionsziffer der gesamten Industrie betrug 1913 5,3128 Milliarden, davon entfielen 77,5 % auf den Inlandsverbrauch und 22,5 % auf die Ausfuhr. In Frankreich dagegen betrug die Gesamtproduktion der Modeindustrie im gleichen Jahre nur 3,9730 Milliarden (nach Mitteilungen des Verbandes der deutschen Modeindustrie).

Die hauptsächlichsten deutschen Absatzgebiete der deutschen Modeindustrie waren in erster Linie Südamerika, England, Holland, die skandinavischen Länder, die Schweiz und Belgien; aber auch Frankreich und die Vereinigten Staaten

waren für bestimmte Modeerzeugnisse gute Abnehmer. Mit dem Vorschreiten der heimischen Industrie einiger dieser Länder ging jedoch die Ausfuhr nach dort in den letzten Jahren vor dem Krieg wieder zurück. Anders in der deutschen Kinderkonfektion, der es durch eigene Schöpferkraft gelungen war, eine führende Rolle zu erlangen. Infolgedessen konnte sie neben anderen zu $\frac{11}{12}$ den argentinischen Markt und in ähnlichem Verhältnis den englischen und holländischen Markt beherrschen.

Der Versuch, durch enges Zusammenarbeiten der Industrie und der Künstler auch in der Damenmode eigene Wege zu gehen, schlug zunächst fehl, wie die Modelle auf der Kölner Werkbundaussstellung 1914 zeigten. Aber gleich nach Kriegsausbruch wurden die Gedanken wieder aufgenommen und nun tatkräftig gefördert. Als erster trat der im Herbst 1914 entstandene Münchener „Verband für inländische Modekunst“ mit einem Programm zur Hebung und Verbindung der einzelnen Zweige der Modeindustrie an die Öffentlichkeit. Im Sommer 1915 folgte mit ähnlichen Zielen der Frankfurter „Modebund“, welcher schon im Januar 1916 eine großangelegte aus allen Teilen Deutschlands beschickte Modeschau eröffnete. Auch in Berlin hatten sich modefördernde Vereine gebildet, so der „Verband der Hutmode“, der zeitweilig anregende Modehefte herausgab, dann der „Verein Modemuseum“, welcher durch Ausstellung seiner Kostümsammlungen belehrend und anregend wirken wollte, und der „Verband der Damenmode und ihrer Industrie“, der die erste deutsche Modeschau mit großem Erfolg im Auslande veranstaltete, und zwar auf der deutschen Werkbundaussstellung in Bern 1917.

Die drei Berliner Vereine sind 1918 in dem „Verband der deutschen Modeindustrie“ aufgegangen, dem sich verschiedene Gruppen modeschaffender Firmen der Engroskonfektion u. a. angeschlossen haben. Er veranstaltet seit August 1918 die bekannten Berliner Modewochen, welche genau wie die Leipziger Messe ausschließlich dem Einkauf für Fachleute dient.

Für den Nachwuchs künstlerisch, wie technisch ausgebildeter Arbeitskräfte sorgen — neben einigen Kunstge-

werbeschulen — die Fortbildungs- und Fachschulen des letztgenannten Verbandes, die für die im Beruf stehenden Lehrerinnen der Schneiderei errichtet sind. An dieser Stelle muß auch vor allem die Magdeburger Kunstgewerbeschule genannt werden, welche unter Prof. Bosselt seit 1915 Fachklassen für Frauenkleidung eingerichtet hat. Die von den Schülern und Schülerinnen entworfenen und eigens hergestellten Modellkleider werden auf der Modeschau der Schule, welche die hauptsächlichsten Städte Deutschlands bereist, zum Verkauf vorgeführt.

Ein weiterer Fortschritt, den der Krieg bewirkt hat, ist der Einzug der deutschen Modeindustrie auf den deutschen Messen. Und zwar brachten zum ersten Male im Herbst 1917 die Leipziger und Breslauer Messe Konfektionsware. Auch die diesjährige Frankfurter Internationale Messe hat sich der deutschen Modeindustrie nicht verschlossen.

Die Herrenkonfektion hat während des Krieges ebenfalls an der Ausgestaltung ihres Gebietes gearbeitet. Das Wichtigste ist wohl, daß es dem „Reichsverband für deutsche Herrenmoden“ gelungen ist, ein Modeamt zu errichten, welches zweimal im Jahr ausführliche Richtlinien für die Bearbeitung der Form in enger Zusammenarbeit mit den Modellblattverlegern herausgibt, während sich der Reichsverband vor dem Kriege auf die Herausgabe von Richtlinien für Farbe und Stoffmusterung beschränkte.

Eine eigene Farbenkarte geben auch die Damenhutfabrikanten zusammen mit dem Verband der Geflechtsbleicher und -färber heraus.

Den Willen, an der Organisation der deutschen Modeindustrie mitzuwirken, bekundet auch die Spitzenindustrie, die durch den Krieg so arg gelitten hat. Zur Förderung der Erzeugung von modebildender Hochwertware hat sich die „Vereinigung zur Hebung der Spitzenindustrie“ in Plauen gebildet. Es gelang ihr die Erfindung der neuen Zellenspitze, welche in diesem Jahr zur Ausstellung gelangte. Damit ist der erste Schritt zum Verlassen der gewohnten Bahnen der Nachahmung alter und fremdländischer Spitzen getan.

Der Textilindustrie im allgemeinen blieb es versagt, infolge des Mangels an Rohstoffen, der Zusammenlegung der Betriebe, der Aufnahme der Papiergarnerzeugung usw., an der Organisation einer selbstschöpferischen Modeindustrie mitzuarbeiten. Um so mehr wurde auf dem Gebiet der Erforschung der Textilfaser zur Förderung der Textilindustrie getan. So wurde 1916 in Karlsruhe das deutsche Forschungsinstitut für Textilersatzstoffe gegründet, 1917 folgte in Sorau das Forschungsinstitut für die Bastfaserindustrie und ferner in Reutlingen das deutsche Forschungsinstitut für Textilindustrie.

Auch in Sachsen plante eine Vereinigung von Industriellen die Errichtung eines Forschungsinstituts für Textilindustrie in Dresden.

Endlich muß die Gründung der deutschen Lichtbildgesellschaft genannt werden: durch Propagandafilms sollen dem Auslande deutsche Modeschöpfungen vorgeführt werden. Unternahm die deutsche Modeindustrie, der es bisher an einer einheitlichen Führung fehlte, auch während des Krieges im allgemeinen keine besonderen Propagandareisen in das neutrale Ausland, so lenkten doch die deutschen Modewochen die Aufmerksamkeit der neutralen und verbündeten Länder auf sich, so daß schon gleich in den ersten Kriegsjahren zahlreiche Agenten ausländischer Konfektionshäuser einen beträchtlichen Teil ihres Bedarfs an Modellen in Deutschland deckten.

Während die deutsche Modeindustrie, zum Teil gezwungen durch die Kriegsverhältnisse, sich mehr auf den Ausbau und die Durchdringung des heimischen Marktes konzentrierte, welcher ja das Rückgrat für unseren Konkurrenzkampf mit dem Auslande bilden soll, entfalteten die anderen modeschaffenden Länder eine eifrige und tatkräftige ausländische Werbetätigkeit. So bereiste z. B. schon seit 1917 die Wiener Modellgesellschaft alle ihr erreichbaren neutralen Länder; ihr großer Erfolg führte bald darauf zur Gründung des österreichischen Modeexportverbandes. Ganz besonders rührig war man in Frankreich. In diesem Herbst wird zum Beispiel durch die „Office commercial français des Etats-Unis“ eine große Mode- und Kunstgewerbeausstellung eröffnet. In den Vereinigten Staaten, und zwar in New York, hat sich die „Allied Industrie Corporation“ gebildet, die 44 der bedeutendsten Fabriken für Seiden- und Unterzeug, Handschuhe usw. umfassend, zur Förderung des Ausfuhrhandels ständige Ausstellungen veranstalten will. In England haben sich sogar über 300 Textilfirmen zu gleichem Zweck zu einer A.-G. zusammengetan, außerdem bestehen schon jetzt ständige Warenausstellungen in London. Ähnlich ist die Bewegung, wenn auch in verkleinertem Maßstabe, in den neutralen Staaten. Es ist daher zu wünschen, daß die deutsche Modeindustrie nicht bei der Filmpropaganda stehen bleibt!

Überblicken wir noch einmal kurz die verflossenen Kriegsjahre, so kommen wir zu dem Ergebnis, daß — obwohl noch weite Gebiete einer durchgreifenden, zielbewußten Organisation harren — doch schon vielversprechende Anläufe zum Ausbau und zur Zusammenfassung unserer Modeindustrie gemacht worden sind. Darüber müssen wir uns vor allem klar sein: die stoffverschlingende Stapelware hat für uns ausgespielt, nur Qualitätsarbeit kann uns verlorene Märkte zurückgewinnen!

Emma Dormien

Selbstverwaltung der Industrie und Mitbestimmungsrecht der Arbeiter in England

Die vollkommene Neuorientierung, die bei uns mit Rücksicht auf das Arbeitsverhältnis Platz greift, lenkt naturgemäß die Augen auf England, wo die Entwicklung auf der gleichen Linie wie bei uns vor sich geht. Sie hat jenseits der Nordsee dazu geführt, daß die Arbeiterschaft zur Anteilnahme an der Verwaltung gewisser Unternehmen herangezogen und bei der Beratung und Vorbereitung von Gesetzen und Verordnungen über industrielle Fragen gehört wird. Letzteres hat sogar die Errichtung einer Art Sonder- oder Vorparlaments für industrielle Fragen zur Folge gehabt, dessen Vorschläge in der Regel von den Häusern des Parlaments akzeptiert werden.

Diese Entwicklung, die man mit einem gewissen Recht als eine Art Selbstverwaltung der englischen Industrie bezeichnen könnte, zu schildern, soll die Aufgabe einer Reihe von Aufsätzen werden.

1. Trade Boards und Minimallöhne

In England finden die nicht gewerkschaftlich organisierten Arbeiterberufsgruppen eine behördlich anerkannte Vertretung in den Trade Boards (Gewerbeämtern)¹⁾, die über die Ver-

¹⁾ Nicht zu verwechseln mit Board of Trade, Handelsamt = Handelsministerium.

hältnisse der Arbeiterschaft beraten und der Regierung Reformvorschläge unterbreiten, sofern sie nicht selbst die Vollmacht haben, die Durchführung ihrer Reformen zu erzwingen.

Der Ursprung der Trade Boards fällt in das Jahr 1909, in dem nach energischer Agitation der Gewerkschaften und der National Anti-Sweating League veranstaltete Enquêtes erwiesen, daß ein großer Teil der ungelernten Arbeiterschaft gewisser nicht gewerkschaftlich organisierter Berufe „tatsächlich weniger verdiente, als für die Aufrechterhaltung des Lebens notwendig war. Der Markt für ihre Arbeit war ständig überfüllt und der Kampf ums Dasein war zu schwer, um die Errichtung dauernder Gewerkschaften zu gestatten.“¹⁾ Eine daraufhin eingesetzte parlamentarische Untersuchungskommission schlug die Errichtung von Trade Boards vor, die auf dem Gesetzeswege durch „Trade Boards Act 1909“ am 1. 1. 10 ins Leben gerufen wurden. Nach diesem Gesetz dürfen auf Vorschlag des Handelsamts (Board of Trade) für alle Gewerbe Trade Boards errichtet werden, in denen die Löhne besonders niedrig sind. Diese Trade Boards hatten zunächst ausschließlich die Aufgabe, für die Gewerbe, für die sie errichtet waren, Minimal-löhne zu beraten, die dann durch das Parlament auf gesetzlichem Wege für die in Frage kommenden Gewerbe eingeführt werden konnten (aber nicht mußten). Es wurden Trade Boards eingesetzt und Minimal-löhne eingeführt in folgenden Gewerbezweigen: Konfektion, Fabrikation von Kartonnagen, Maschinenspitzen und gewissen Kettenarten. 250 000 Arbeiter erhielten auf diese Weise Living Wages, und damit war zunächst der Zweck der Gesetzgebung erfüllt. Aber schon 1913 wurden vier weitere Trade Boards errichtet, die etwa 150 000 Arbeitern zugute kamen.

Die Verschärfung der Arbeiterfragen während des Krieges führte im Jahre 1918 zur Erweiterung und zum völligen Ausbau der Gesetzgebung, um sich nun nicht mehr auf einige Gewerbe zu beschränken, sondern alle schlecht organisierten Arbeiterberufe zu umfassen. Dies ist auf Grund der Vorschläge der Whitley Commission durch „Trade Boards Amendment Act 1918“ geschehen. Indessen ist auch hier, wie ja überhaupt in England, dem Gewohnheitsrecht die gleiche Bedeutung zuzusprechen, wie dem geschriebenen Recht.

Verfassung der Gewerbeämter. Das Gewerbeamt besteht aus einer gleichen Anzahl von Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Die Anzahl der Mitglieder ist verschieden, je nach dem Umfang des Gewerbes und der Vielfältigkeit der Interessen, die zu vertreten sind, bzw. der hierfür erforderlichen Sachverständigen und wird in jedem einzelnen Fall vom Arbeitsministerium (seit kurzem vom Handelsamt abgetrennt) bestimmt. Die Mehrzahl der Mitglieder werden in der Regel vom Arbeitsminister auf Grund von Vorschlagslisten ernannt, die von den Arbeitern und Arbeitgebern eingereicht werden. Dabei wird den in Frage kommenden Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden die entsprechende Bedeutung eingeräumt. Es wird jedoch darauf geachtet, daß alle Arbeitergruppen, auch die nicht organisierten und besonders auch die Heimarbeiter, zu ihrem Rechte kommen. Außer den so auf Grund von Vorschlagslisten berufenen werden vom Arbeitsministerium „Ernannte Mitglieder“ (appointed members) als unparteiische Vertreter bestimmt, aus denen in der Regel die Stellen des ersten und des zweiten Vorsitzenden besetzt werden. Die „Ernannten Mitglieder“, die zugleich Regierungsvertreter sind, dienen in erster Linie als Vermittler zwischen den beiden Parteien. Wird in irgend einer Frage eine Einigung nicht erzielt, so steht es den ernannten Mitgliedern frei, durch ihre Stimme den Ausschlag zu geben. Die Beschlüsse erhalten

jedoch erst Gesetzeskraft, wenn sie vom Arbeitsminister gebilligt sind, wie wir weiter unten noch sehen werden.

In der Regel wird für jedes Gewerbe ein Trade Board genügen. In Fällen aber, wo das Gewerbe sehr weit verbreitet ist und die Berücksichtigung besonderer örtlicher Interessen notwendig macht, kann das Trade Board lokale Unterämter, die District Trade Committees errichten, deren Zweck es ist, die lokalen Fragen, unter Hinzuziehung von Interessenten gebührend zu behandeln und dem Trade Board zu berichten. Ihnen werden daher alle Rechte der Trade Boards übertragen, abgesehen von dem der Festsetzung von Minimal-löhnen, das dem Trade Board vorbehalten bleibt. Hiervon wiederum ist eine Ausnahme im Falle von speziellen Minimalstücklöhnen zulässig. Außerdem darf ein Trade Board Minimal-löhne nur nach vorheriger Anhörung seiner District Trade Committees festsetzen. Die District Trade Committees bestehen aus einer gleichen Anzahl Arbeiter- und Arbeitgebervertretern, mindestens einem „Ernannten Mitglied“ und Vertretern der Trade Boards.

Vor Festsetzung von Minimal-löhnen muß das Arbeitsministerium die durch diese Maßregel betroffenen Parteien verständigen. Werden irgendwelche Widersprüche gegen die Einführung oder die Art der Einführung von Minimal-löhnen erhoben, so müssen diese binnen zweier Monate durch das zuständige Trade Board beraten werden. So haben die Arbeitgeber und die Arbeitnehmervertreter auf dem Amt Zeit und Gelegenheit, sich über gemachte Vorschläge mit ihren Organisationen und den Kollegen in Verbindung zu setzen und zu beraten. Nach Feststellung der Sätze durch das Amt hat der Arbeitsminister seit 1918 das Recht, innerhalb eines Monats die Sätze mit Gesetzeskraft zu bestätigen, ein Recht, das früher nur dem Parlament zustand. Das Trade Board hat das Recht für folgende Lohnarten Minimal-sätze vorzuschlagen, die dann auch in der Regel durch das Arbeitsministerium bestätigt werden (Gewohnheitsrecht): 1. Allgemeine Minimalzeitlöhne, 2. Allgemeine Minimalstück-löhne, 3. Minimal-sätze für auf Stücklohn basierte Zeitlöhne, 4. Garantierte Minimalzeitlöhne, 5. Überstundenlöhne. Die von den Trade Boards festgesetzten Löhne können auf ganz England Anwendung finden, auf gewisse Teile oder auch nur auf bestimmte Arbeiterkategorien. Z. B. kann ein Trade Board bestimmte Löhne für Lehrlinge festlegen, und zugleich Vorschriften erlassen, um eine genügende Ausbildung zu gewährleisten. Durch diese Bestimmungen wird bewirkt, daß auf verschiedene Zustände in verschiedenen Teilen Englands gebührend Rücksicht genommen werden kann. Selbstverständlich können die Minimal-löhne entsprechend den Umständen von Zeit zu Zeit verändert, oder wenn erforderlich, wieder aufgehoben werden, aber nur, wenn das Arbeitsministerium die Maßregeln bestätigt.

Ist ein Arbeiter durch körperliche Gebrechen oder dergleichen nicht in der Lage, den Minimallohn zu verdienen, so kann, um Härten zu vermeiden, ihm die Erlaubnis gewährt werden, zu billigeren Sätzen zu arbeiten, vorausgesetzt aber, daß sein Fall durch Akkordlohn nicht angemessen erledigt werden kann.

Um die Durchführung der Minimal-löhne zu sichern, werden Kontrollbeamte (investigating officers) vom Arbeitsministerium ernannt, um in Fabriken und Werkstätten und an allen anderen Orten, die zur Beschäftigung von Arbeitern verwendet werden, Nachfrage zu halten und die Lohnbücher zu kontrollieren. Jeder Unternehmer, der die Minimal-löhne nicht einhält, ist mit 20 £ für jeden Einzelfall zu bestrafen und hat außerdem die rückständigen Löhne zu bezahlen.

¹⁾ Principles of Labor Legislation. Von John A. Commons & John B. Andrews, Harper & Bros., New York und London, p. 274.

Gegenwärtiger Stand der Organisation. Durch das Gesetz von 1918 hat die Errichtung der Trade Boards rasch Fortschritte gemacht. Zurzeit bestehen Gewerbeämter für einen erheblichen Teil der schwach organisierten Berufe und für den Rest der noch nicht vertretenen Arbeiter werden sie in absehbarer Zeit gegründet werden. Alle bestehenden Trade Boards haben schon Minimallöhne festgesetzt oder sind im Begriff, es zu tun. Nach dem alten Gesetz bestanden vor 1918 schon Gewerbeämter für folgende Fabrikationszweige:

Töpferei; Maschinenspitzen; Leinen- und Baumwollstickerei; bestimmte Kettenarten; Papier- und Pappschachtelherstellung; Hemdenkonfektion; Herrenschneiderei; Zuckerbäckerei; Obst- und Gemüsekonserven; Zinndosen.

Nach dem neuen Gesetz von 1918 wurden noch für folgende Gewerbe Trade Boards errichtet:

Stiefel und Schuhe; Bürsten und Besen; Korsetts; Wäscherei; Tutenkleberei; Tabakgewerbe.

Folgende Trade Boards sind noch in der Errichtung befindlich:

Selterwasser; Rauchwaren; Haare, Borsten und Fiber; Hüte, Mützen usw.; Jute, Tau, Band und Netze; Mäntel und Kostüme en gros; Damenschneiderei.

In Aussicht genommen ist die Errichtung von Trade Boards in nächster Zukunft für:

Knöpfe, Särge und Möbel; Flachs- und Hanfspinnerei und -Weberei; Jute, Hanf und Flachs-Fertigfabrikate; Kinderwagen und Krankenfahrstühle; Nadeln, Haken, Ösen und Druckknöpfe; gestanzte oder gepreßte Metallwaren; Spielzeug.

Für weitere Gewerbe sind ebenfalls schon Pläne für die Errichtung von Trade Boards in der Arbeit, darunter auch für gewisse Zweige des Handels.

Die Betätigung der Trade Boards war in den letzten Monaten besonders rege. Nicht weniger als 12 haben zur Verbesserung der Lebenshaltung ihrer Arbeiter Vorschläge gemacht. Einige sehen sehr wesentliche Erhöhungen der Lohnsätze vor. Allgemein sucht man die Minimallöhne für Frauen auf $7\frac{1}{2}$ bis $8\frac{1}{2}$ d, für Männer auf 1 s 1 d bis 1 s $1\frac{3}{4}$ d je Stunde zu erhöhen. Für Männer wird im Schuh- und Stiefelgewerbe sogar ein Minimalsatz von 1 s $4\frac{1}{2}$ d und in der Kettenfabrikation ein solcher von 1 s 5 d bis 1 s $11\frac{1}{2}$ d je Stunde vorgeschlagen, natürlich variierend je nach der Tätigkeit usw.

Außer mit der Festsetzung von Minimallöhnen sind die Gewerbeämter damit betraut, der Regierung Vorschläge aller Art zur Besserung von Verhältnissen in den Gewerben zu machen. Z. B. handelt es sich dabei um Vorschläge über die factory acts, die Stundenzahl der Arbeitswochen oder Fragen des Wiederaufbaus. Sie sind auch von der Regierung in allen industriellen Fragen, die sie berühren, vor irgendwelchen gesetzlichen oder anderen Maßregeln zu befragen.

Vertreter der Trade Boards befinden sich auf der nationalen Arbeiterkonferenz, die zurzeit die wichtigen Fragen des Minimallohns für ganz England und der gesetzlichen Maximalstundenwoche behandelt. Auf die Tätigkeit dieser Konferenz, die, wie oben erwähnt, ein Arbeiterparlament gleichsam darstellt, kommen wir in einem späteren Aufsatz zurück.

Dr. Th. Plaut

Deutschland

Die Industrie im Oktober II

Organisationen

Der Hauptausschuß des Reichsverbandes der deutschen Industrie hielt seine konstituierende Versammlung ab. Zum 1. Vors. des Präsidiums wurde einstimmig Dr. Ing. Sorge, Berlin, wiedergewählt, ferner wurden wiedergewählt Fabrikbesitzer Frowein, Elberfeld, zum 1. stellv. Vors., C. F. v. Siemens zum 2. stellv. Vors., Geh. Bergrat Hilger zum Schatzmeister sowie die Herren Bosch, Stuttgart, Duisberg, Köln-Leverkusen, Max Fischer, Jena, Geh. Finanzrat Dr. Hugenberg, Rohbraken bei Rinteln a. d. Weser, Dr. Jordan, Schloß Mallinckrodt b. Wetter a. d. Ruhr, Direktor Kraemer, Berlin, Kommerzienrat Dr. Rosentahl, Selb, Hugo Stinnes, Mülheim a. d. Ruhr. Neu trat in das Präsidium ein: Geh. Kommerzienrat E. v. Borsig, Berlin. Ferner wurde die Zuwahl von Herrn Wirkl. Geh. Legationsrat Dr. Simons als geschäftsführendes Mitglied des Präsidiums bestätigt. Der Hauptausschuß beschloß ferner die Bildung folgender Ausschüsse: 1. für Ausführung der Bestimmungen des Friedensvertrages. 2. Steuerausschuß. 3. Wirtschaftspolitischer Aussch. 4. Sozialpolitischer Aussch. 5. Presseauschuß. Diesen Ausschüssen wurde das Recht zugebilligt, für besondere Fragen Unterausschüsse zu bilden („Deutsche Bergwerkszeitung“ Nr. 240 v. 12. 10. 19).

Als „Kalisyndikat G. m. b. H.“ wurde die im Gesetz über die Regelung der Kaliwirtschaft v. 24. 4. d. Js. vorgesehene Vertriebsgemeinschaft mit einem Stammkapital von 1,5 Mill. M. gegründet. Alle bisherigen Gesellschafter des Kalisyndikats sowie die sogen. Sonderfabriken sind der neuen Ge-

sellschaft beigetreten. Für den Aufsichtsrat wurden die Mitglieder des bisherigen Aufsichtsrats des Kalisyndikats wiedergewählt, mit Ausnahme von Dr. Elßbacher. An dessen Stelle tritt Dr. Hecker von der Gewerkschaft Wintershall. Kommerzienrat H. Gumpel-Hannover wurde zugewählt. Außerdem wird nach Genehmigung des Gesellschaftsvertrages durch den Reichskalirat in der nächsten Gesellschafterversammlung eine Zuwahl von zwei Vertretern der Arbeitnehmer, einem Vertreter der Angestellten und einem Vertreter der Verbraucher erfolgen („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 513 v. 20. 10. 19).

Die durch das Reichskohlengesetz erforderlich gewordenen Abänderungen im Syndikatsvertrag des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats betreffen vor allem die Preisfestsetzung. Sie untersteht heute der Überwachung durch das Reichswirtschaftsamt oder den Reichskohlenverband, während sie bislang an die Genehmigung des Handelsministers gebunden war. Die Vorschläge für die Preise gehen vom Kohlensyndikat aus. Sie müssen dem Reichskohlenverband unterbreitet werden. Das Kohlensyndikat stellt nach erteilter Genehmigung dann im einzelnen die Verrechnungspreise für alle Sorten und zwar für jedes Mitglied nach dessen Anhören fest. Diese Verrechnungspreise werden in monatlichen Abrechnungen mit den Zechen zugrunde gelegt. Über die Verteilung der Mehreinnahmen bestimmt der neue Vertrag, daß alles, was das Syndikat durch seinen Vertrieb von Kohle, Koks und Briketts der angeschlossenen Unternehmungen im Inland über die Verrechnungspreise erzielt, den Mitgliedern in Form eines anteiligen Aufschlages

auf den Betrag vergütet wird, der ihnen monatlich zu bezahlen ist. Alle sonstigen Einnahmen werden zur Deckung der Geschäftskosten verwendet. Bleibt danach noch ein Überschuß, so steht er zur Verfügung der Vereinigung und wird auf die Mitglieder verteilt („Stahl und Eisen“ Nr. 40 v. 2. 10. 19).

Ein Mitteldeutsches Braunkohlensyndikat ist zustande gekommen, das nahezu alle einschlägigen Werke links der Elbe vereinigt (Sitz Leipzig). Es hat seine Tätigkeit am 1. Oktober aufgenommen. Vors. wurde der Generaldirektor der Riebeck'schen Montanwerke Hoffmann („Vossische Zeitung“ Nr. 496).

Der Deutsche Zementbund hat die Gesamtanforderungen für Oktober auf rund 1 010 000 t festgestellt und die Produktion mit rund 100 000 t (wie im Vormonat) angenommen. Zugunsten der Staatsbauten wurde der Kleinhandel bei der Verteilung um 7 % herabgesetzt. Die Verteilung der 100 000 t berücksichtigt Bergbau, Kleinwohnungsbau, Wasserbauten und Eisenbahnen mit insgesamt 70 000 t, während auf sonstige Staatsbauten, Provinzial-, Kommunal-, Industriebauten, Zementwarenfabriken, Kleinhandel und Landwirtschaft noch 30 000 t entfallen („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 488 v. 6. 10. 19).

Nachdem die Zwangswirtschaft in der deutschen Lederindustrie aufgehoben worden ist, soll die Deutsche Rohhaut A.-G. aufgelöst werden („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 480 v. 2. 10. 19).

Die Liquidation der Reichs-Textil-A.-G. wurde für den 31. 12. beschlossen. Einen Teil ihrer Aufgaben soll die „Notstandsversorgung G. m. b. H.“ übernehmen. Sie hat den Zweck, für eine beschränkte Zeit, nämlich den kommenden Winter, den dringendsten Bedarf der minderbemittelten Bevölkerung an Geweben zu befriedigen, indem sie aus den Lägern der „Retag“ und der Heeresstellen die geeigneten Stoffe erfaßt und verteilt. Versorgungsberechtigt soll besonders die im Bergbau, bei der Eisenbahn und in der Landwirtschaft tätige Bevölkerung sein. Auch die neue G. m. b. H. soll rasch abgebaut werden, tunlichst bis Ende April 1920. Die G. m. b. H. wird vom Reichsfiskus mit einem Kapital von 100 000 M ausgestattet; es werden ihr aber zur Durchführung der Aktion weitere 500 Mill. M Kredit zur Verfügung gestellt, wovon bis zum Jahresende 250 Mill. abgetragen sein sollen. Den Städten sind zur Deckung der Selbstkosten bei dem Bezugsscheinverfahren vom Staat 10 Mill. M zugebilligt worden. Die nicht an die G. m. b. H. gehenden Waren werden der Arbeitsgemeinschaft der Bezugsberechtigten, die sich aus Industrie, Handel, Handwerk und Kommunalverbänden zusammensetzt, überwiesen. Im August ds. Js. wurde mit der Ausschüttung begonnen. Seitdem wurden von Hamburg für über 15 Mill. M Ware abgeliefert, von der Retag in den letzten Monaten insgesamt für 1 Milliarde („Frankfurter Zeitung“ Nr. 790 v. 22. 10. 19).

Die besetzten und annektierten deutschen Gebiete.

Im Monat August förderten die lothringischen Erzgruben 655 000 t gegen 656 000 t im Juli, wovon 527 000 t auf die unter Sequester stehenden Gruben entfielen (gegen 531 000 t im Juli). 760 000 t wurden expediert, so daß der Unterschied von 655 000 auf 760 000 t den Vorräten entnommen werden mußte („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 466 v. 24. 9. 19).

In Frankreich ist unter der Firma „Société des Minerais Lorrains“ eine Gesellschaft für An- und Verkauf lothringischer Erze in der Gründung begriffen, an der von den großen Hüttenwerken u. a. die Forges et Aciéries de

la Marine, die Aciéries de Longwy, die Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson, die Forges et Aciéries du Nord et de l'Est, die Mines de fer de la Mourrière, die Mines d'Anderny-Chevillon, die Aciéries de Micheville, die Hauts Fourneaux de Longwy (Saintignon) und die Soc. des Hauts Fourneaux de Saulnes (Raty & Cie.) beteiligt sind („Frankfurter Zeitung“ Nr. 750 v. 7. 10. 19).

Die Förderung von Saarkohlen stellt sich, wie der Minister Loucheur mitteilte, auf 700 000 t monatlich, die für 40–50 fr je Tonne verkauft werden („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 519 v. 23. 10. 19).

Das Anfang dieses Jahres durch die Amtliche Verteilungsstelle für den Rheinischen Braunkohlenbergbau in Köln im Einvernehmen mit der „Commission Interalliée de Repartition des Commustibles“ bewirtschaftete Gebiet, das besetzte westliche Deutschland, ausgenommen Saargebiet (Kreis Saarbrücken Stadt und Land, Ottweiler und Saarlouis) und Rheinpfalz, unterliegt hinsichtlich der Brennstoffbewirtschaftung seit Oktober wieder den Bestimmungen des Reichskommissars für die Kohlenverteilung in Berlin. Die Brennstoffverteilung für dies Gebiet bleibt zwar in den Händen der Amtlichen Verteilungsstelle für den Rheinischen Braunkohlenbergbau in Köln, sie wird aber nach den Direktiven des Reichskommissars und nach Maßgabe der für das bezeichnete Gebiet zur Verfügung stehenden Mengen vorgenommen („Deutsche Bergwerkszeitung“ Nr. 227 v. 27. 9. 19).

Die Unzufriedenheit mit der feindlichen Herrschaft hat zu einem verstärkten Aufflammen der Streikbewegung, nicht nur in Elsaß-Lothringen, sondern auch im Saargebiet, in der Pfalz und im besetzten Rheinland geführt. Französische Quellen berichteten wiederholt über Beilegung der Ausstände in Elsaß-Lothringen, ohne daß diese Nachrichten sich immer bestätigten. Es ist infolge dieser Art der Berichterstattung schwer, sich ein klares Bild zu machen. Die Arbeiter der lothringischen Metallindustrie sind Mitte Oktober erneut in den Streik getreten. Die Zahl der Ausständigen wurde auf 35 000 Personen angegeben. Die Arbeiter des Meßer Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerks traten in einen Sympathiestreik. Militär führte die Betriebe notdürftig weiter. In Hagendingen, Vionville und Rombach wurden die Hochöfen gewaltsam ausgeblasen. Der verschärfte Belagerungszustand wurde verhängt. Der Versuch der französischen Behörden, der reichsdeutschen Arbeiterschaft die Schuld zu geben, mißlang. Es wurde behauptet, daß 70 % der Arbeiterschaft der lothringischen Werke aus Deutschland stamme; diese Arbeitermassen hätten nicht abgeschoben werden können, ohne die völlige Stilllegung der Industrie herbeizuführen. Fortgesetzt wurden indessen von den Franzosen unliebsame Personen ausgewiesen. Der Generalstreik der lothringischen Metallarbeiter endete mit einem gewissen Erfolg für diese. Nach dem „Vorwärts“ Nr. 545 v. 24. 10. wurden die Lohnforderungen sowie das Recht auf Organisation anerkannt. Eine Maßregelung findet nicht statt. Die Freilassung von 300 Verhafteten ist zugesichert. Das Verlangen der französischen Regierung, streikende Arbeiter deutscher Nationalität abzuschieben, wurde schließlich zurückgezogen (Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 515 v. 21. 10. und Nr. 520 v. 23. 10. 19, „Frankfurter Zeitung“ Nr. 747 v. 6. 10. und 785 v. 20. 10. 19).

Im Saargebiet wurde ein Generalstreik der Bergarbeiter, Metallarbeiter und Eisenbahner durch Zusicherungen der französischen Behörde beendet. Der Streik wendete sich gegen Übergriffe der Besatzungsbehörde, die Gruppfpflicht gegenüber französischen Offizieren, gegen die Verwendung von Kolonialtruppen, die erfolgten Ausweisungen, die unzureichende Kohlenversorgung, die willkürliche Festsetzung des Reichs-

markkurses, die Absperrung vom deutschen Mutterlande usw. Am 11. 10. erging ein Notschrei der Saarbevölkerung an das nichtbesetzte Deutschland, der solche Klagen zum Ausdruck brachte. Die Konzessionen der französischen Behörde tragen ihnen jedoch nur in ganz geringem Maße Rechnung. Die Gruppfpflicht soll erst mit Ratifizierung des Friedensvertrages fortfallen. Die Gewerkschaften und Ausschüsse müssen von der interalliierten Kommission in Trier gehört werden. Die Zurückziehung der farbigen Truppen bleibt der Besatzungsbehörde anheimgestellt. Während des Streiks kam es zu Tumulten, die zu etwa 600 Verhaftungen, Todesstrafen und Zwangsarbeit führten. Am 7. und 8. 10. ist im Saargebiet ein Sachschaden von mindestens 10 Mill. $\mathcal{M}$ angerichtet worden. Die französische Propaganda versucht, die Unruhen so darzustellen, als ob sie Plünderungslust und spartakistische Umtriebe zur Ursache hätten, während in Wirklichkeit die durch die Härte des feindlichen Regiments hervorgerufene materielle und seelische Not die maßgebende Erklärung dafür bildet („Frankf. Ztg.“ Nr. 757 v. 9. 10., 760 v. 10. 10., 763 v. 11. 10., 771 v. 15. 10., 790 v. 22. 10. 19; „Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 497 v. 11. 10., 499 v. 12. 10., 505 v. 15. 10., 519 v. 23. 10. 19).

In Ludwigshafen fand ein Proteststreik gegen die Ermordung eines Mädchens durch französische Soldaten statt. Auch in Kaiserslautern wurde gestreikt. Die Pfalz litt unter großer Kohlennot. Die pfälzische Überlandzentrale in Homburg stellte wiederholt die Versorgung der Pfalz mit Strom ein („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 493 v. 9. 10., 517 v. 22. 10. 19).

Die Empörung über die Übergriffe der belgischen Besatzung veranlaßten die Bevölkerung des Niederrheins zum Streik. Einer der wichtigsten Mittelpunkte war Krefeld. Auch die Bergleute der Kruppschen Werke in Rheinhausen („Rheinpreußen“, „Wilhelmine“, „Mevissen“, „Friedrich Heinrich“ und „Diergardt“) streikten. Die Beamten und Bürger erklärten

sich solidarisch. Am 17. 10. streikten allein in diesem Bezirk etwa 20 000 Mann. Am 25. 10. wurde der Streik vorläufig beendet und zwar durch eine Vollversammlung der Vertretungen der Gewerkschaften aller Richtungen, des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes und der Angestellten- und Beamtenvereinigungen. In einer Entschließung wurden die gemachten Zugeständnisse der Besatzungsbehörde allerdings für nicht weitgehend genug erklärt. Es solle aber zunächst mit ihr weiter verhandelt werden. Würden die Zugeständnisse nicht in allen Teilen voll erfüllt, so könne keine Garantie übernommen werden, daß zu gegebener Zeit nicht ein noch größerer Streik, der sich über das gesamte Besatzungsgebiet erstreckte, ausbrechen werde („Frankfurter Zeitung“ Nr. 804 v. 27. 10. 19, „Vossische Zeitung“ Nr. 531 v. 18. 10. 19).

Am 13. bzw. 14. 10. sind die Danziger Staatsbetriebe — die Reichswerft, die Gewehrfabrik und die Artilleriewerkstatt — der Stadt Danzig übergeben worden, die sie nach einem Übereinkommen mit den Staatsbehörden als Treuhänderin bis zu dem Zeitpunkt verwaltet, an dem der kommende Oberkommissar der Entente das weitere Schicksal dieser Betriebe bestimmen wird. Er kann sie, wie es im Friedensvertrage heißt, an Polen oder an den Freistaat Danzig geben. Die Staatsbehörden haben der Stadt Danzig ein Darlehen von 5 Mill. $\mathcal{M}$ gewährt, mit dem die drei Großbetriebe bis zu dem gedachten Zeitpunkte verwaltet werden sollen. Die Reichswerft hat zurzeit Fischdampfer in Bau. Die Artilleriewerkstatt verarbeitet ihre Lederwaren. Während auf der Reichswerft 5000 Arbeiter tätig sind, zählt die Belegschaft der Artilleriewerkstatt gegen 400. Die Gewehrfabrik beschäftigt 900 Arbeiter mit der Herstellung von Friedensartikeln („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 510 v. 18. 10. 19). In Danzig hat eine rege Gründertätigkeit durch deutsches und ausländisches Kapital eingesetzt („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 514 v. 20. 10. 19).

A. S.

Vereinigte Staaten

Die chemische Ausstellung in Chicago — Wettstreit zwischen Öl und Kohle — Der Aussöhnungsvertrag mit Kolumbien — Handelsbeziehungen zu Bolivien

Das „Journal of Commerce“ gibt in seiner Ausgabe vom 27. 9. Einzelheiten von der „Chemischen Ausstellung“ in Chicago. Es war dies die fünfte der sich jährlich wiederholenden „Nationalen Ausstellungen der chemischen Industrien“ in Amerika und die erste in Chicago, während die übrigen vier in New York stattgefunden haben. Besondere Erwähnung finden die Farben und Farbstoffe, die den größten Teil der Ausstellung ausgefüllt haben dürften. Dr. C. L. Parson, Sekretär der „American Chemical Society“ und Chefchemiker des „United States Bureau of Mines“, betont in einem Bericht hierüber, daß Amerika zwar zurzeit noch in der Herstellung von Bottichfarben (vatdyes) im Rückstand sei, ist aber der Überzeugung, daß es bald von der Einfuhr unabhängig sein wird, ja, daß „die Vereinigten Staaten dazu bestimmt seien, der leitende Faktor in der chemischen Industrie zu werden“ (dementsprechend auch die Überschrift des Artikels. „United States to lead in World Chemistry“). Hinsichtlich der Anilinindustrie wird hervorgehoben, daß die Ausstellungsgegenstände auf den stetigen Fortschritt hinweisen, der in der Richtung auf völlige Unabhängigkeit von ausländischen Produkten gemacht werde.

Viel erörtert wurde natürlich auf der Ausstellung die Frage der Schutzzölle und der in Vorschlag gebrachten

Ausfuhrlizenzen. Diese Fragen sind inzwischen gelöst; den „Baseler Nachrichten“ wurde Ende Oktober aus Washington gemeldet: „Nach mehrmonatiger Aussprache, der erregte Erörterungen im Senat folgten, hat das amerikanische Repräsentantenhaus die Bill angenommen, die der amerikanischen Farbstoffindustrie Schutz gewähren soll. Sie verdoppelt und verdreifacht die jetzigen Zölle und stellt die Ausfuhr unter Lizenzerteilung nach britischem Muster. Das Gesetz wurde gegen eine starke Opposition mit 156 gegen 119 Stimmen angenommen.“

Besonders erwähnt Dr. Parson die Entwicklung organischer Chemikalien durch die Eastman Kodak Co., den Fortschritt in der Herstellung von Porzellan- und Glaswaren für chemische Zwecke, sowie die Fabrikation eines neuen Filterpapiers, das an Güte alles bisher dagewesene übertreffen und Amerika von der Einfuhr dieses Artikels, auf die es bisher allein angewiesen war, unabhängig machen soll. Parson war erst kürzlich von einer Reise zurückgekehrt, an der er als Delegierter zwecks Gründung einer „Inter. Allied Union of Pure and Applied Chemists“ teilnahm, eine Vereinigung, welche „alle bisherigen internationalen Organisationen ersetzen soll“. Nach seiner Angabe sind die Gründungsmitglieder: England, Frankreich, Italien,

Belgien und die Vereinigten Staaten, während Polen und „ein anderes Land“ ihre Aufnahme beantragt haben. Neutrale Länder können um ihren Beitritt nachsuchen. Es ist bezeichnend, daß in dem heutigen Stadium der gegenseitigen Beziehungen noch Korporationen mit wissenschaftlichem Charakter ins Leben gerufen werden unter Zugrundelegung des Unterschiedes zwischen alliiert, neutral und feindlich; eine an Parson gerichtete Frage, wie es mit dem Beitritt Deutschlands stünde, beantwortete er dahin: „Voraussichtlich wird es Deutschland schließlich auch noch erlaubt werden, beizutreten, sagen wir: wenn es hinreichend Vertrauen erweckt hat, um in den Völkerbund aufgenommen zu werden“.

Von Interesse sind die in Amerika sich mehr und mehr ausbreitenden Bestrebungen, das Öl als Heizmittel an Stelle der Kohle einzuführen, sowohl für Schiffe, als auch für stationäre Anlagen und Eisenbahnen. Der „Evening Post Foreign Trade Review“ zufolge, die sich mit dieser Frage eingehend beschäftigt, wurde im Jahre 1902 der Dampfer „Arab“ als erster Ozeandampfer für Ölfeuerung eingerichtet, und seitdem ist die Zahl der ölbrennenden Schiffe auf mehr als 1300 mit über 5 Mill. Tonnen gestiegen. Auch eine Reihe von Fabriken ist in Amerika zur Ölfeuerung übergegangen; besonders erwähnenswert ist eine derartige Umwälzung in den Baumwollspinnereien in New Bedford und Fall River und es ist zu erwarten, daß die gegenwärtige unsichere Lage in der Kohlenindustrie in dieser Richtung weiter fördernd wirken wird. Versuche, welche die „Missouri Kansas“ und die „Kansas Railroad“ mit Ölfeuerung angestellt haben, führten zum Abschlusse eines Vertrages für fünf Jahre mit der Carson-Petroleum-Gesellschaft, Chicago, auf Lieferung des benötigten Brennstoffes. Die Eisenbahngesellschaften rechnen auf eine jährliche Ersparnis von reichlich 1,5 Mill. \$, bei einer Ausgabe von 6,2 Mill. \$ für Kohle.

Das „Coal Trade Journal“ v. 10. 9. bemüht sich nun, die Vorteile der Kohlenfeuerung und Unzweckmäßigkeit der Ölfeuerung darzutun; indessen läßt die Ausführung an Überzeugungskraft manches zu wünschen übrig, und eine Anzahl Kohlenindustrieller scheint auch, statt die Einführung der Ölfeuerung zu bekämpfen, einen anderen Weg einzuschlagen, denn nach der „Frankf. Ztg.“ v. 27. 10. ist unter der Firma Scottish American Oil Co. mit 5 Mill. £ nom. und 2 Mill. £ Einzahlung eine Gesellschaft gegründet worden, die große Ölfelder bei Tampico von der Southern Oil and Transportation gekauft hat. Hinter der Gesellschaft stehen große Kohlenhändler; es scheint der Gedanke vorhanden zu sein, an den verschiedenen Kohlenstationen auch Vorkehrungen für Öllieferungen zu treffen. — Auf weitere zahlreiche Neugründungen von Ölgesellschaften, unverkennbar in Hinblick auf die zunehmende Verwendung des Öls anstelle von Kohle, weist das „New York Journal of Commerce“ v. 4. 9. hin. Demnach wurden im August 1918 in der Gründung von Öl- und Gasgesellschaften 25,7 Mill. \$ angelegt, dagegen im August ds. Js. 173,3 Mill. \$, und das gesamte seit dem Waffenstillstand in amerikanischen Öl- und Gasunternehmen investierte Kapital hat die stattliche Höhe von über 1,5 Milliarden \$ erreicht.

Um sich mit den südamerikanischen Staaten auf guten Fuß zu stellen, gedenken die Vereinigten Staaten jetzt einen weiteren Schritt zu unternehmen und zwar wollen sie sich diesmal an Kolumbien wenden, um die Mißstimmung, die dort seit der Loslösung und Unabhängigkeitsklärung Panamas besteht, zu beseitigen. Bei den Vorgängen

im Jahre 1903, die zur Abtrennung Panamas von Kolumbien führten, spielte die Union die veranlassende, führende und entscheidende Rolle und gewann durch das Gelingen ihrer Pläne freie Hand für die Erwerbung der „Kanal Zone“ und für den Bau des Kanals, den Kolumbien nicht ohne weiteres hatte genehmigen wollen. Das Londoner „South American Journal“ berichtet nun über die Annäherungsbemühungen der Vereinigten Staaten an Kolumbien und nennt bei dieser Gelegenheit das Verhalten Amerikas im Jahre 1903 — *mirabile dictu* — „ein Vorgehen von zweifelhafter Rechtschaffenheit“ (a proceeding of questionable honesty). Wenn auch das Vorgehen der Vereinigten Staaten damals sicher nicht einwandfrei war, so muß doch diese Kritik gerade von englischer Seite erheiternd wirken. Nach dem Berichte des „South American Journal“ ist bereits im Jahre 1914, nachdem Wilson im Prinzip zugegeben hatte, daß man Kolumbien ein Unrecht zugefügt hätte, in Bogota (Kolumbien) ein Vertragsentwurf genehmigt worden, durch den jede Spannung zwischen den beiden Kontrahenten beseitigt werden sollte, und in dem sich die Vereinigten Staaten u. a. verpflichteten, dem gekränkten Kolumbien eine Entschädigung von 25 Mill. \$ zu zahlen. Der Vertrag enthielt aber eine Stelle, die dem Geschmacke der meisten Mitglieder der amerikanischen Legislatur nicht entsprach, weil die Union nach ihrer Meinung „zu weit herunterkletterte“. Der Passus lautete:

Mit dem Wunsche, alle Streitfragen und Differenzen mit der Republik Kolumbien zu beseitigen, die aus den Ereignissen erwachsen sind, die zu der gegenwärtigen Lage am Isthmus von Panama geführt haben, spricht die Regierung der Vereinigten Staaten in ihrem und ihrer Bevölkerung Namen aufrichtiges Bedauern darüber aus, daß sich irgend etwas ereignet haben sollte, die Beziehungen herzlicher Freundschaft zu unterbrechen oder zu vereiteln, die so lange zwischen den beiden Nationen bestanden haben.“

Da man sich zu dieser Fassung in den Vereinigten Staaten nicht entschließen konnte, wurde von dieser Seite der Vertrag verworfen und erst kürzlich ist er in veränderter Form wieder in Vorschlag gebracht worden. Die Hauptpunkte sind dieselben geblieben, nämlich:

1. Die amerikanische Regierung zahlt der Republik Kolumbien 25 Mill. \$.
2. Kolumbien erkennt die Unabhängigkeit Panamas an.
3. Über einen neuen Freundschaftsvertrag ist zu verhandeln und die abgebrochenen diplomatischen Beziehungen sind wieder anzuknüpfen.
4. Kolumbien erhält die Erlaubnis zu gebührenfreiem Transport von Truppen, Kriegsmaterial und Kriegsschiffen durch den Panamakanal und den Bürgern und Produkten der Republik Kolumbien werden gewisse andere Privilegien eingeräumt.

Hingegen lautet die sogenannte „entschuldigende Einleitung“ (apologetic preamble) jetzt folgendermaßen:

„Die Vereinigten Staaten von Amerika und die Republik Kolumbien haben vereinbart, einen Vertrag zu schließen von dem Wunsche geleitet, alle Mißverständnisse zu beseitigen, die aus den politischen Ereignissen in Panama im November 1903 hervorgegangen sind, die herzliche Freundschaft wiederherzustellen, die vordem die Beziehungen der beiden Länder zu einander charakterisierte und ihre Rechte und Interessen in bezug auf den Kanal, den die Regierung der Vereinigten Staaten durch den Isthmus von Panama gestochen hat, genau zu bestimmen und zu regulieren.“

Diese Form, die für die Amerikaner „das Gesicht wahrt“, ist vom Senat am 29. 7. d. J. genehmigt worden; ein Antrag, die 25 Mill. \$ auf 15 Mill. \$ zu reduzieren, wurde abgelehnt. Während jedoch nach dem Vertrage von 1914 die Zahlung der Entschädigung binnen sechs Monaten nach Ratifizierung erfolgen sollte, sieht der neue Vertrag eine Zahlung

von 5 Mill. \$ binnen sechs Monaten und die des Restes auf vier Jahre verteilt vor. — Es wird nun erwartet, daß einige Punkte des Vertrages im Kongreß noch auf Widerstand stoßen werden und daß man namentlich gegen die Zahlung der Entschädigung Einspruch erheben wird. Ein Teil der Presse macht in diesem Sinne Propaganda und nach dem „South American Journal“ kommt ein Blatt auf den schlaun Einfall: Deutscher Einfluß hätte seinerzeit Kolumbien veranlaßt, dem Bau des Kanals durch die Amerikaner entgegenzutreten; statt eine Entschädigung zu zahlen, hätten die Vereinigten Staaten daher vielmehr Anspruch auf eine Belohnung dafür, daß sie die Pläne der „huns“ vereitelt hätten.“ — Also immer noch die „huns“!

Ein besonderes Augenmerk richtet Amerika auch auf Bolivien. Hierbei handelt es sich in der Hauptsache darum, die Handelsbeziehungen, die während des Krieges notwendiger Weise erstarken mußten, aufrecht zu erhalten. Der Amerikaner scheint das Empfinden zu haben, daß Bolivien nur unter dem Drucke der Verhältnisse sein Kunde geworden ist, und weiß nicht recht, ob dieser neue Kunde ihm nach veränderter Sachlage auch treu bleiben wird. Die „Evening Post Foreign Trade Review“ gibt interessante Einzelheiten auch über den früheren Umfang der Einfuhr von Deutschland und anderen Ländern. Danach hatte der Wert der von Deutschland eingeführten Waren sich während der letzten vier Jahre vor dem Kriege verdoppelt, während in derselben Zeitperiode die Einfuhr von Amerika und von England zurückgegangen war. Im Jahre 1910 betrug die englische Einfuhr fast das Zweifache der deutschen, im Jahre 1913 bestand das umgekehrte Verhältnis. Einer dem Berichte beigelegten Tabelle entnehmen wir die nachstehenden Angaben (Werte in Mill. Bolivianos; alte Parität = ca. 1,60 M.) über den bolivianischen Import: Einfuhr von

	1910	1911	1912	1913
Deutschland.....	8,473	10,311	16,514	20,091
Vereinigte Staaten.	5,501	9,865	4,595	4,044

	1910	1911	1912	1913
England.....	16,312	12,470	9,070	11,101
Frankreich	1,083	2,832	2,436	2,058
Italien	0,901	1,420	1,420	1,303

Als weitere Länder, deren Einfuhr beachtenswert ist, werden für 1913 noch genannt: Chile mit 5,55, Argentinien mit 3,29, Peru mit 3,02 und Belgien mit 2,25 Mill. Bolivianos. — Bei dem Import von Textilwaren, Eisen und Stahl, Bergwerksmaschinen, elektrischen Apparaten, Eisenbahnmaterial und Sprengstoffen nahm Deutschland im Jahre 1913 den ersten Platz ein, wohingegen Bolivien mehr als ein Drittel seiner Zinnerze, eines seiner Hauptprodukte, nach Deutschland exportierte.

Während der Kriegsjahre hat Bolivien erheblich weniger Waren eingeführt als in Friedenszeiten, und von den Lieferungen des Jahres 1917 entfällt ein Drittel auf die Vereinigten Staaten. Auch Japan ist in letzter Zeit emsig mit der Eroberung des bolivianischen Marktes beschäftigt. Der „Foreign Trade Review“ zufolge liegt gegenwärtig ein großer Bedarf an Waren für Bolivien vor, doch scheinen die dortigen Geschäftsleute noch mit ihren Aufträgen in der Erwartung günstigerer Preise zurückzuhalten.

Der zitierte Bericht wirft schließlich mit Besorgnis die Frage auf, ob es den Vereinigten Staaten gelingen wird, ihre Errungenschaften in Bolivien auch fernerhin zu behaupten, oder ob dieses Land sich zur Erfüllung seiner Bedürfnisse im Laufe der Zeit wieder mehr den europäischen Ländern zuwenden wird und weist darauf hin, daß vor dem Kriege Bolivien der einzige westliche Staat Südamerikas gewesen ist, der sich der nordamerikanischen Einfuhr gegenüber auffällig ablehnend verhalten hat.

Rud. Haefcke

Tunis

Verkehrsverhältnisse — Große Bewässerungsprojekte — Bergbau, Industrie und Arbeiterbewegung — Außenhandel — Italienerfrage

Die französischen Nachrichten und Äußerungen über Tunis klingen fast durchgehend recht optimistisch, ebensowohl hinsichtlich der inneren Entwicklung des auswärtigen Handels. Voraussetzung ist aber, daß geregelte Verkehrsverhältnisse dem Lande einerseits die Einfuhr der dringend benötigten Industrieerzeugnisse — Bedarf besteht besonders an landwirtschaftlichen Maschinen — ermöglichen, andererseits aber auch einen gesicherten Absatz der eigenen Produkte gewährleisten. Und in dieser Hinsicht war und ist die Lage noch recht unbefriedigend. Beispielsweise müssen die Landwirte, während noch von der vorjährigen Ernte in den Speichern beträchtliche Kornvorräte stapeln, bereits an die Unterbringung der diesjährigen Ernte denken. Von der planmäßigen Organisation des Seeverkehrs und der Durchführung von Hafenbauten erhofft man aber die Behebung dieser Schwierigkeiten. Im Gegensatz hierzu sind die Eisenbahnen anscheinend auf der Höhe. Auf den beiden Hauptlinien der Strecke Bona-Guelma (1650 km Schienenlänge) und der Phosphatbahn nach Gafsa (300 km; jährlich über 1 Mill. t Phosphattransporte), verkehren täglich an 30 Züge. Zurzeit ist allerdings die finanzielle Lage der Gesellschaften infolge der erhöhten Angestelltenlöhne schwierig.

Um die Leistungen des Überseeverkehrs dem erhofften

Aufschwung des Landes anzupassen, werden große Hafenbauten geplant. In Biserta herrschten jetzt unmögliche Zustände; häufig genug kam es vor, daß selbst Lieferungen der Regierung gar nicht oder nur zum Teil zur Ausführung gelangten. Die Enge und mangelhafte Tiefe des Hafens, die für diese Zustände wohl in letzter Linie verantwortlich war, sollen durch Verlängerung der Hafendämme und Einrichtung moderner Ladevorrichtungen behoben werden. Eine direkte Eisenbahnverbindung und eine Schnellbahn sollen Biserta mit Tunis verknüpfen und beide Städte einander ergänzen lassen. Auch die anderen Häfen sollen eine Verbesserung erfahren.

Seit kurzem ist auch eine wöchentliche Flugpost von Gabes an der tripolitanischen Grenze über Djerba, Zarzis und Ben-Gardane eingerichtet. Dieser Dienst stellt mit seinen drei Flugstunden für 200 km eine Ersparnis von 36 Stunden gegenüber den alten Verbindungen dar. Das Land hofft der einst zu einem Knotenpunkt des Luftverkehrs im Mittelmeer zu werden, in dem sich die nach Frankreich über Sardinien und Korsika, die nach Italien über Sizilien, die nach Marokko über Algier, die nach Ägypten und der Levante über Tripolis führenden Linien schneiden.

Ein Projekt von größter Tragweite enthält das Programm

des neuen Gouverneurs. Er plant Bewässerungsanlagen großen Stiles, um mit Hilfe von Staubecken die durch das unregelmäßige Klima für die Landwirtschaft verursachten Schäden auszugleichen. Ein solches Becken soll in Hamman Sibra errichtet werden (Oberfläche 95 ha, Fassungskraft 11,63 Mill. cbm Wasser), um die Stadt Tunis mit Trinkwasser zu versorgen und große Teile landwirtschaftlich bewässern zu können. Ein anderes Becken (von 40 Mill. cbm) beim Wadi Gereud soll etwa 100 000 ha Land zwischen Susa und Kairuan bewässern. Eine Stauung der Medscherda bei Testur und Tassa würde für weitere 60 000 ha Wasser liefern. Die Durchführung dieser Anlagen soll nicht auf so große Schwierigkeiten stoßen, wie man sie in Europa und Amerika bei ähnlichen Aufgaben schon hat überwinden müssen. Es ist allerdings mehr wie fraglich, ob Frankreich in absehbarer Zeit an große Arbeiten in seinen Kolonien herantreten kann.

Immerhin würde man mit diesen Projekten die Bahnen betreten, auf denen das Land sich im Altertum zur Kornkammer Roms entwickelt hatte. Parallel zu diesen Bewässerungsplänen gehen andererseits die Versuche, die Entwässerung der versumpften Gebiete anzuregen. Leider haben die enormen Kosten es noch zu keinen Taten kommen lassen. Die Regierung hat daher jetzt für private, französische Unternehmungen Unterstützungen in Aussicht gestellt.

Ein gewisser Zusammenhang besteht mit dem Verkehrsprogramm, das einerseits durch die erhöhte Absatzfähigkeit der Landwirtschaft eine Rechtfertigung für seine Erweiterungsbauten erhält, andererseits aus den Staubecken die Kraft für die elektrischen Bahn- und sonstigen Betriebsanlagen gewinnt. Schließlich erhofft man von dem Programm noch eine befruchtende Rückwirkung auf Bergbau und Industrie, die dann anstatt über die teure Importkohle über einheimische Kraftstromanlagen verfügen können.

Der Bergbau steht unter günstigen Auspizien. In den letzten Jahren waren ca. 26 Bergwerke in Betrieb, deren Förderung folgende Mengen erreichte:

	1916	1917		1916	1917
Eisenerz.	500 935 t	606 000 t	Mangan....	2027 t	5800 t
Bleierz..	63 830 „	41 400 „	Braunkohle	10 620 „	32 700 „
Zinkerz .	— „	15 000 „	Phosphat .	1 695 263 „	1 100 000 „

Die Braunkohlegewinnung am Kap Bone brachte täglich 200 t und verspricht eine sehr günstige Entwicklung. So wurden im Jahre 1917 erst 32 000 t, dagegen im Jahre 1918 mehr als 70 000 t gefördert. Im technischen Betriebe bedient man sich der neuesten Maschinen, die man jährlich für ca. 60 000 £ einführt.

Einer restlosen Ausnutzung steht aber besonders der große Mangel an Arbeitskräften entgegen. Die Anzahl der beschäftigten Arbeiter stellt sich im Verhältnis zur Friedenszeit in folgenden Zahlen dar:

	vor dem Kriege	jetzt
Phosphatminen.....	12 000	3 500
Eisengruben.....	1 200	650
Zink- und Bleigruben..	11 800	3 400
Insgesamt...	25 000	7 550

Mit der allmählichen Demobilisierung mag vielleicht hierin eine Änderung eintreten.

Im Kriege litt der Bergbau sehr unter den Transportschwierigkeiten, die sowohl die Einfuhr der notwendigen Maschinen, als auch die Ausfuhr der Förderung verhinderten. Der Ausfall der Zentralmächte vom Bezuge der Bergwerksprodukte war besonders empfindlich für die Phosphatindustrie, die mit dem Friedensschluß eine Gesundung erhofft.

Im industriellen Leben haben die Lohnkämpfe des Sommers eine Hauptrolle gespielt. Der Tageslohn beträgt

heute 5 fr gegenüber 2,50 vor dem Kriege, was in keinem Verhältnis zu der Steigerung der Kosten des Lebensunterhalts steht. Gegen die zunehmende Teuerung führt man wie überall den vergeblichen Kampf mit Höchstpreisen, deren Befolgung man durch scharfe Strafen und aus amtlichen und Konsumentenkreisen hervorgegangene Überwachungskommissionen zu sichern sucht. Für die Geschäfte ist neuerdings neunstündige Arbeitszeit und Sonntagsruhe verfügt worden.

Die finanzielle Lage der Landwirtschaft ist glänzend infolge der hohen Preise. Im Kriege betrugen die Höchstpreise für 1 dz: Weizen 23,50, Gerste 30,50, Hafer 30, Datteln 100 fr. Die Eingeborenen wurden bei dieser Entwicklung wohlhabend. Bei dem schon geschilderten Mißtrauen gegen das Papiergeld suchten sie ihre Ersparnisse in Waren anzulegen, die wenig dem Verderb ausgesetzt waren, vor allem in Textilerzeugnissen. Infolgedessen hatten die Spekulanten große Mengen an Manchesterwaren auf den Markt gebracht, die sie nach dem plötzlich eingetretenen Waffenstillstand nicht absetzen konnten, so daß ein Preissturz von über 50 % eintrat.

Der Handel mit dem Mutterlande hat während des Krieges eine kräftige Belebung erfahren. Zerealien, Olivenöl, Datteln und Erze wurden in stärkerem Maße als vor dem Kriege von Frankreich bezogen. Im Jahre 1918 betrug der Wert des Gesamthandels 337 Mill. fr (69,3 mehr als 1917). Hiervon fallen auf den Import 207,4 Mill. (65,4 mehr als 1917), auf den Export nur 129,5 (3,9 mehr als 1917). Der Grund für das Zurückbleiben des Ausfuhrhandels ist in den Exportverboten der Kriegswirtschaft zu suchen.

Für die einzelnen Exportwaren wurden folgende Ausfuhrwerte für 1918 angegeben:

Ausfuhrwerte in 1000 fr:			
Zunahme gegen 1917		Abnahme gegen 1917	
	fr		fr
Zerealien	13 081 723	Vieh	3 148 154
Obst	2 587 867	Olivenöl.....	18 542 304
Wein.....	1 162 920	Eisenerz	939 508
Phosphate	7 489 729	Bleierz.....	2 601 685

Die Ausfuhr verzeichnete ferner 150 000 Schaffelle, 50 000 Kuhhäute und 30 000 Ziegenfelle. Die Wollausfuhr belief sich auf 4 Mill. Pfund und war fast durchgehends für Heereslieferungen beschlagnahmt. Die Erfolglosigkeit der Ein- und Ausfuhrregulierung und der Preispolitik zeigt das Beispiel des Olivenölhandels. 1913/14 zahlte man 1,50 fr als Höchstpreis für 1 l Öl, das heute nicht unter 3,50 fr zu kaufen ist. Der von der Regierung verordnete Angabezwang hat den Markt fast ganz entblößt. Die dem Schleichhandel auf diese Weise vorbehaltenen Bestände schätzt man auf 7–8 Mill. kg.

Vom Werte der Einfuhr bestreitet England 23 % gegenüber 10 % vor dem Kriege. Kraftwagen, Eisen- und Stahlwaren, Baumaterialien, Leder- und Textilfabrikate, Farben und Papierwaren sind hauptsächlich dem englischen Markt vorbehalten. (Gleichzeitig erhöhte sich der Wert der nach England gelieferten Waren von 1/2 Mill. £ vor dem Kriege auf 3 Mill. £ in 1918) Frankreich stellt über 30 % des Einfuhrwertes, es folgen Italien und die Vereinigten Staaten von Amerika mit je 4–6 %, schließlich Ägypten, Brasilien und die Schweiz.

Die Italienerfrage macht den Franzosen wachsende Sorge. 1913 lebten in Tunesien 130 000 Italiener gegenüber nur 30 000 Franzosen. Dabei halten die Italiener stark zusammen, wozu die Dante-Alighieri-Gesellschaft und zahlreiche italienische Schulen beitragen. Wenn man auch das verbündete Italien schonend behandeln muß, so fürchtet man doch mehr wie je

die Italienisierung der Kolonie, und französische Kolonialkreise erwägen bereits, für alle Ausländer in Tunesien ähnliche Verhältnisse zu schaffen wie in Algerien, wodurch die Sonderstellung der Italiener aufgehoben würde.

Ernsthaft befaßt man sich auch bereits mit der Herstellung einer Zollunion mit dem Mutterlande

unter Beseitigung der Zollschranke gegen Algier. Der neue Generalresident Flandin hat zur Beratung dieser Maßnahme eine Kommission ernannt. Den Ausfall im tunesischen Budget an Zöllen hofft man durch Aufblühen des Handels wieder zu ersetzen.

H. Gr.

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

Weiteres Abbröckeln der Mark, leichte Erholung der Deutsch-österreichischen Krone, französischer Frank wenig verändert, desgleichen Pfund Sterling; der Dollar zog außer in Zürich weiter an.

Kurs der Reichsmark

	3. 11.	4. 11.	5. 11.	6. 11.	7. 11.	8. 11.	gegen Münz- pari am 8. 11. bzw. 7. 11.
Zürich	17,60	16,—	15,—	15,60	15,30	16,20	— 86,88
Amsterdam	8,10	7,52½	7,13	7,25	7,60	7,37	— 87,56
Stockholm	13,75	13,—	11,75	12,75	12,75	12,50	— 85,94
Kopenhagen	14,75	13,60	13,—	13,—	13,75	13,75	— 84,81
Kristiania	13,90	12,50	12,50	12,25	13,—	—	— 85,37
Wien	340,—	330,—	315,—	305,50	305,50	305,—	+ 160,69

Kurs der deutsch-österreich. Krone

	3. 11.	4. 11.	5. 11.	6. 11.	7. 11.	8. 11.	gegen Münz- pari am 8. 11. bzw. 7. 11.
Zürich	5,35	5,75	5,15	5,25	5,75	5,40	— 94,86
Amsterdam	2,60	2,40	2,35	2,45	2,65	2,65	— 94,78

Kurs des französischen Franken

	3. 11.	4. 11.	5. 11.	6. 11.	7. 11.	8. 11.	gegen Münz- pari am 8. 11. bzw. 7. 11.
Zürich	63,35	62,15	61,—	62,—	62,—	61,60	— 38,40
Amsterdam	29,95	29,65	29,25	29,15	29,85	29,65	— 38,23
Stockholm	48,—	47,75	47,25	47,25	47,50	48,—	— 33,33
Kopenhagen	53,25	53,—	52,25	52,25	52,75	52,75	— 26,74
Kristiania	50,—	49,75	49,25	48,75	49,50	—	— 31,25

Kurs des Pfund Sterling

	3. 11.	4. 11.	5. 11.	6. 11.	7. 11.	8. 11.	gegen Münz- pari am 8. 11. bzw. 7. 11.
Zürich	23,30	23,30	23,03	23,10	23,17	23,07	— 8,52
Amsterdam	10,99	10,99½	10,09	10,09	11,02	11,99	— 9,17
Stockholm	17,55	17,53	17,54	17,60	17,70	17,90	— 1,43
Kopenhagen	19,52	19,52	19,50	19,50	19,53	19,60	+ 7,92
Kristiania	18,34	18,31	18,30	18,32	18,34	—	+ 0,10

Kurs des Dollar

	3. 11.	4. 11.	5. 11.	6. 11.	7. 11.	8. 11.	gegen Münz- pari am 8. 11. bzw. 7. 11.
Zürich	558,—	553,—	551,—	553,—	554,—	553,—	+ 6,75
Amsterdam	263,75	263,50	263,50	263,50	264,—	—	+ 6,12
Stockholm	421,—	421,—	421,—	422,—	424,—	430,—	+ 15,28
Kopenhagen	468,—	468,—	467,—	467,—	468,—	470,50	+ 26,—
Kristiania	439,—	439,—	440,—	440,—	440,—	—	+ 17,92

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	29. 10.	3. 11.
Alexandrien	97¾ s pari	97¾ s pari
Bombay/Kalkutta	2 s 0 d — 2 s 0 1/8 d	2 s 0 1/8 d — 2 s 0 1/4 d
Hongkong	4 s 6 d	4 s 5 1/4 d
Shanghai	6 s 8 d	6 s 6 d
Singapore	2 s 4 5/32 d — 2 s 4 3/8 d	2 s 4 5/32 d — 2 s 4 3/8 d
Yokohama	2 s 5 d — 2 s 5 3/8 d	2 s 5 d — 2 s 5 1/4 d
Montevideo T.T.	587/8 s d — 593/8 d	59 d — 59 1/2 d
Rio de Janeiro	147/8 s d	— d
Buenos Aires T.T.	557/16 d — 559/16 d	553/8 d — 557/8 d
Valparaiso 90 T.	11 13/32 d	11 1/4 d

Die Notenbanken im Oktober

Deutsche Reichsbank

(in 1000 M)

	Metallbestand	davon Gold	Reichs- u. Darlehens- Kassenscheine	Noten anderer Banken	Wechsel u. Schatz- anweisungen
7. 10. 19	1 115 449	1 095 983	9 035 083	2 681	30 525 228
15. 10. 19	1 114 562	1 095 112	9 083 295	4 259	32 513 670
23. 10. 19	1 114 157	1 094 481	9 158 626	5 541	30 289 185
31. 10. 19	1 113 402	1 093 454	9 402 215	4 943	34 015 579

Lombard-Darlehen Effekten-Bestand Sonstige Aktiva

	7. 10. 19	15. 10. 19	23. 10. 19	31. 10. 19
Lombard-Darlehen	27 978	8 553	4 971	6 894
Effekten-Bestand	128 429	124 892	128 992	130 386
Sonstige Aktiva	2 158 303	2 164 582	2 059 562	2 115 697

	Noten- umlauf	Giro- Verbindlich- keiten	Sonstige Passiva	Umlauf der Darlehens- Kassenscheine
7. 10. 19	29 862 330	9 106 316	3 745 009	11 773,7 Mill.
15. 10. 19	29 986 916	11 063 712	3 683 689	11 615,9 „
23. 10. 19	30 223 285	8 586 524	3 671 729	11 525,3 „
31. 10. 19	30 928 628	12 033 305	3 547 687	11 776,6 „

Bank von England (in 1000 £)

	Barvorrat	Portefeuille	Regierungs- Sicherheiten	Notenumlauf	Guthaben d. Privaten
1. 10. 19	88 159	81 190	70 735	84 142	121 220
8. 10. 19	88 127	81 707	57 231	84 406	120 332
15. 10. 19	88 082	82 602	34 345	83 760	99 852
22. 10. 19	88 040	83 143	78 634	83 413	144 760
29. 10. 19	88 064	80 715	53 908	84 455	116 182

	Guthaben des Staatschatzes	Notenreserve	Totalreserve an Gold und Noten	Verhältnis der Reserve zu den Verbindlichk.
1. 10. 19	38 863	20 534	22 467	14,30
8. 10. 19	23 141	20 291	22 171	15,45
15. 10. 19	22 225	20 991	22 827	18,70
22. 10. 19	22 410	21 284	23 078	13,80
29. 10. 19	22 753	20 287	22 058	15,88

Bank von Frankreich (in Mill. frs)

	Gold in der Kasse	Gold im Auslande	Silber	Guthaben beim amer. Staatsschatz	Auslands- Guthaben
2. 10. 19	3596	1978	291	673	803
9. 10. 19	3596	1978	291	673	790
16. 10. 19	3596	1978	289	621	796
23. 10. 19	3597	1978	289	622	797
30. 10. 19	3597	1978	287	621	837

	Wechsel vom Moratorium nicht betr.	gestundete Wechsel	Vorschüsse auf Wert- papiere	Vorschüsse an den Staat	Vorschüsse an Private
2. 10. 19	996	689	1266	24 950	—
9. 10. 19	929	686	1305	25 250	—
16. 10. 19	1007	677	1327	25 350	—
23. 10. 19	1014	672	1305	25 600	—
30. 10. 19	1146	663	1295	25 650	—

	an die Verbündeten	Noten- umlauf	Staats- guthaben	Privat- guthaben
2. 10. 19	3705	36 256	65	2757
9. 10. 19	3710	36 726	57	2762
16. 10. 19	3710	36 799	70	2762
23. 10. 19	3710	36 769	79	3030
30. 10. 19	3715	36 974	63	3107

Geldverfassung und Währungspolitik

Das Aufgeld für Zollzahlungen in Gold ist erneut erhöht worden, und zwar beläuft es sich, nachdem es in der Zeit vom 26. 10. bis 8. 11. 520 % betragen hatte, für die Zeit vom 9. bis 15. 11. einschließlich auf 590 %. („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 547 v. 7. 11.)

Die Kurse ausländischer Noten haben in Deutschland einen neuen Hochstand erreicht. In Köln zahlte man für:

	1. 9. 19	16. 9. 19	30. 9. 19	15. 10. 19	4. 11. 19
engl. Noten	93½/ 92	131/ 132	96½/ 98	115/ 115½	150/ 148
franz. „	269/ 268	340/ 339	294/ 297	315/ 314½	408/ 403
belg. „	265/ 269	357/ 365	290/ 293½	318/ 316	420/ 418
holl. „		1175/ 1180	870/ 860	1055/ 1050	0/ 1350

Der „Telegraaf“ meldet, daß eine Valutakonferenz in Amsterdam abgehalten worden sei. Die Vereinigten Staaten waren durch Kent vom Federal Reserve Board vertreten, England durch Professor Keynes, Schweden durch Wellenberg, Norwegen durch Glücksted, Holland durch Dr. Vissering, den Präsidenten der Niederländischen Handelsbank, und Termoulen von Hope & Co. Auch die Schweiz war vertreten, Deutschland jedoch fehlte. Die längeren Besprechungen haben bis jetzt zu keinem Ergebnis geführt angesichts der Haltung der Vereinigten Staaten gegenüber einer Kreditgewährung. („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 547 v. 7. 11.)

Mit Rücksicht auf das Steigen des Silberpreises reichte die niederländische Regierung eine Gesetzesvorlage ein zur Ausprägung neuer Silbermünzen für Holland und Niederländisch-Indien mit einem Feingehalt von 800/1000 statt 945/1000 wie bisher. („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 548 v. 7. 11.)

Die englische Regierung hat die Ausfuhr von Silber und Silbermünzen verboten. Die Maßnahme hängt mit der Preissteigerung des Silbers am Londoner Markt auf über 67 Pence für die Unze zusammen. Dadurch ist der Silberpreis über den Schmelzwert der Silbermünzen gestiegen. Die Silbermünzen werden so auch in England dem öffentlichen Umlauf entzogen, obwohl strenge Strafvorschriften gegen das Einschmelzen bestehen. Das Silberausfuhrverbot richtet sich in erster Linie gegen die Ausfuhr von Silbermünzen, die in großem Umfange einsetzen würde. („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 553 v. 10. 11.)

Nach einer Meldung des „Economist“ hat die Bank in England mit dem 1. Oktober die regelmäßigen Berichte über ihre Gold- und -ausgänge eingestellt.

Die Kurssteigerung der jugoslawischen Krone in Wien hängt in erster Linie mit zu Spekulationszwecken erfolgten Dollarkäufen Wiener Kaufleute in Agram zusammen. Als Gegenwert kamen deutsch-österreichische Banknoten, die etwas über pari standen, in Betracht, sowie deutsche Mark, deren Kurs in Agram höher war als in Wien. Das Überangebot in deutsch-österreichischen Kronen drückte deren Kurs auf 95–96, bei kleinen Noten auf 90, und erhöhte dementsprechend den Kurs der jugoslawischen Krone. Außerdem bewilligte das Ministerium die Ausfuhr von Lebensmitteln nach Deutsch-Österreich, was in Wien erhöhte Nachfrage nach jugoslawischem Gelde hervorrief. Infolge der Kurssteigerung der jugoslawischen Krone (über 120) zeigte sich in Wien rege Nachfrage nach jugoslawischen Effekten, die dann in Kroatien als Zahlungsmittel für gekaufte Waren Verwendung fanden. Die Kurssteigerung führte in ausgedehntem Maße zur Fälschung des jugoslawischen Stempels auf früher österreichisch-ungarischen Kronen, was um so leichter zu bewerkstelligen ist, als die Abstempelung in Jugoslawien seinerzeit nicht zentralisiert war und die Banken, in einzelnen Fällen sogar verschiedene Ortsgemeinden, die Kenntlichmachung der Noten als jugoslawische in ganz uneinheitlicher Weise durchgeführt haben. So kommt es häufig vor, daß selbst bedeutende Beträge, wenn sie zu den jugoslawischen Banken zurückkommen, als verfallen erklärt werden, weil sie angeblich falsche Stempel aufweisen. Neuerdings wird ein einheitlicher Stempelaufdruck (ähnlich den tschechischen) geplant. („Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft“ Nr. 112 v. 7. 11.)

Staatsanleihen

Nach neueren Meldungen aus Prag scheint die tschecho-slowakische Regierung doch nicht geneigt zu sein, einen Anteil an der alten österreichisch-ungarischen Schuld zu übernehmen. („Inf.“ 28. 10.)

Das polnische Finanzministerium hat mit amerikanischen Banken eine langfristige Auslandsanleihe abgeschlossen, die unter bequemen Bedingungen durch Staatsschuldverschreibungen realisiert werden und zur Valutareform und zur Regelung kurzfristiger Warenschulden dienen soll; die Höhe wird nicht angegeben. Die polnische Presse hebt mit Nachdruck hervor, daß die Tschecho-Slowakei eine amerikanische Anleihe nur gegen Verpfändung der Staatsbahnen und der gesamten Zuckerproduktion erhalten konnte. („Nachrichten“ 28. 10.)

Die belgische Regierung hat einen Gesetzentwurf eingebracht, der die im Ausland aufgelegten belgischen Anleihen von allen Steuern befreit, um ihre Emission zu erleichtern. („Wirtsch. Nachr.“ 13. 10.)

Die belgische Regierung hat mit einer britischen Finanzgruppe ohne Mitwirkung einer Bank eine Anleihe von

50 Mill. £ zu 5 v. H., rückzahlbar zu pari in 25 Jahren, abgeschlossen; die Anleihe soll nicht auf den Markt kommen, sondern in den Händen der Finanzgruppe bleiben. („Nachrichten“ 3. 11.)

Die belgische Regierung hat mit der Firma J. P. Morgan & Co. und der Guaranty Trust Co. of New York ein Abkommen geschlossen, auf Grund dessen diese die finanzielle Vertretung des belgischen Schatzes übernehmen. Diese Vertretung wird den Dienst aller belgischen Anleihen in der Union ausüben, sei es, daß es sich um Unterbringung kurzfristiger Schatzscheine oder um die Ausgabe langfristiger Obligationen handelt. („Wirtsch. Nachr.“ 8. 10.)

Der zweiten holländischen Kammer ging ein Entwurf zu, wonach eine 5%ige, in 15 Jahren tilgbare Zwangsanleihe von 450 Mill. fl zu 100 % aufgelegt werden soll. Zeichnungspflichtig sind diejenigen, die ein Vermögen von 25000 fl oder mehr besitzen oder die über ein Einkommen von 10000 fl oder mehr verfügen. Der Zweck der Zwangsanleihe ist die möglichst umfassende Konsolidierung der schwebenden Landesschuld, die bereits die Höhe von 583 Mill. fl erreicht hat. („Nachrichten“ 3. 11.)

In der Sitzung der zweiten holländischen Kammer vom 23. 10. wurde der Gesetzentwurf zur Genehmigung eines Frankreich teilweise schon eröffneten holländischen Regierungskredits von 25 Mill. fl vorgelegt. Bei der Erörterung wurde geäußert, daß Holland aus Neutralitätsgründen gegebenenfalls auch bereit sein müsse, Geldmittel zur Linderung der Not in Deutschland und Deutsch-Österreich zur Verfügung zu stellen. („Nachrichten“ 31. 10.)

„Information“ v. 21. 9. meldet aus Athen ein Gerücht, wonach die griechische Regierung auf Vorschlag des Finanzministers die baldige Ausgabe einer großen inneren Zwangsanleihe beschlossen habe, die durch Vermittlung der Nationalbank erfolgen solle.

In Rom wurde die Ausgabe einer neuen 3½%igen Anleihe angekündigt, aus der 15 Milliarden Lire erwartet werden; die Zeichnungen sollen bei der künftigen Besteuerung der Vermögen abgabefrei bleiben. („D. A. Z.“ 27. 10.)

Die zur internationalen Handelskonferenz in Atlantic City entsandte italienische Mission hat vorgeschlagen, Italien einen Kredit von 80 Mill. \$ zur Deckung von Ankäufen im kommenden Jahr zu gewähren. („F. Z.“ 26. 10.)

„Ag. Ec. et Fin.“ v. 25. 10. meldet, Italien habe bis zum 30. 6. 19 Auslandsanleihen in Höhe von über 19 Milliarden Lire Kapitalbetrag erhoben, was, zum mittleren Zinsfuß von 4½ %, etwa 900 Millionen Lire Zinsen ausmache.

Auf den hier wiederholt erwähnten Plan einer Zwangsanleihe hat die italienische Regierung verzichtet; die freiwillige Anleihe soll an deren Stelle treten. („F. Z.“ 31. 10.)

Die englische Anleihe von 50 Mill. \$, die von Morgan in New York untergebracht wurde, wird als die erste in einer Reihe neuer Anleihen des Auslandes angesehen. („F. Z.“ 26. 10.)

Um die Fundierung der sehr hohen britischen schwebenden Schuld zu fördern, befürworten „Times“ die Ausgabe einer Prämienanleihe. („Nachrichten“ 31. 10.)

Bei der in London aufgelegten „garantierten“ 3,5 Mill. £ Anleihe der Sudan-Regierung ist bemerkenswert, daß nicht das Kapital, sondern nur die Zinsen von der britischen Regierung garantiert sind. („Nachrichten“ 3. 11.)

Neu-Süd-Wales gibt zu 98 v. H. eine 5½ % Anleihe von 3 Mill. £ aus, die von 1924 bis 1934 zu pari rückzahlbar ist. Derselbe Staat hat erst im Januar ebenfalls 3 Mill. £ 5½ % Anleihe zu damals 99½ v. H. ausgegeben. („F. Z.“ 25. 10.)

Eine amerikanische Anleihe an die Regierung von Omsk in Höhe von 40 Mill. \$ wurde abgeschlossen. („F. Z.“ 27. 10.)

Die argentinische Regierung beabsichtigt, eine schwebende Schuld von beträchtlicher Höhe zu konsolidieren. Da Unterhandlungen mit amerikanischen und spanischen Finanzkreisen ergebnislos blieben, mußte sich die Regierung dazu entschließen, im Kongreß einen Gesetzentwurf zur Genehmigung der Ausgabe einer inneren Prämienanleihe von 600 Mill. Papierpesos einzubringen. Der vorgeschlagene Zinsfuß beträgt 5 %, die jährliche Tilgung 2 %. („Nachrichten“ 3. 11.)

Von amerikanischer Seite wurde der chinesischen Regierung eine Anleihe von 15 Mill. \$ bewilligt; Geldgeber ist eine Bankgruppe unter Führung der Continental and Commercial Trust and Savings Co. of Chicago und der Chase Security Co. („Inf.“ 31. 10.)

Die gesamten Anleihen Chinas bei Japan betrugen Mitte des Jahres 361,6 Mill. Yen; vor dem Kriege waren es nur 120 Mill. Yen. („Nachrichtendienst“ 13. 10.)

Schifffahrt und Schiffbau

England

Reederei-Verkäufe. Die British & Irish Steam Packet Co., Ltd., hat von der City of Dublin Steam Packet Co. (durch die London Maritime Investment Co., Ltd.) fünf Dampfer und ihren Grundbesitz in Dublin, Liverpool und Belfast erworben. Sie hat ferner den Betrieb von Tedcastle, Mc. Cormick & Co., Ltd., und die Laird Line übernommen. Gleichzeitig hat die British & Irish Steam Packet Co., Ltd., bei Harland & Wolff in Belfast zwei Dampfer bestellt, die je 300' Länge, eine Stundengeschwindigkeit von 16 Seemeilen und die besten im englisch-irischen Verkehr bestehenden Passagiereinrichtungen erhalten sollen. Der für den Goodwill und die Flotte der Laird Line bezahlte Kaufpreis wird mit 1 Mill. £ angegeben.

Die Reederei W. R. Smith & Sons, Cardiff, Eigentümer der St. Just Steamship Co., Ltd., welche erst kürzlich die Leeds Shipping Co. gegründet haben, haben die English Steamship Co. und Letricheux Lines Ltd. aufgekauft. Der Kaufpreis wird nicht angegeben, dürfte aber rund $\frac{3}{4}$ Mill. £ betragen. Damit steigt der Flottenbestand von W. R. Smith & Sons auf 23 Dampfer mit rund 170 000 t Tragfähigkeit, wozu noch etwa 30 000 t treten, die bei verschiedenen Werften in Auftrag gegeben sind. Damit rückt die Firma an die erste Stelle der Reedereien am Bristol Canal. Die St. Just Steamship Co. erzielte in dem am 31. März abgelaufenen Geschäftsjahre bei einem Kapital von 516 000 £ einen Gewinn von 183 057 £, außer 50 276 £ Vortrag. Das Kapital der Leeds Shipping Co. beträgt 400 000 £.

Die Indo-China Steam Navigation Co. schlägt für das am 31. 12. 18 abgelaufene Geschäftsjahr 56 % Dividende auf die Stammaktien vor gegen 69½ % im Vorjahre und 50 % vor zwei Jahren. Die Aktien der Gesellschaft, die Ende September 45 standen, notieren jetzt 56 auf das Gerücht, daß die Anteile von einer anderen Gesellschaft im Markt aufgekauft werden. Die hohen Dividenden der Indo China Steam Navigation Co. erklären sich z. T. daraus, daß die Gesellschaft, um der Kriegsgewinnsteuer zu entgehen, bei Einbringung des Gesetzes ihren Sitz von London nach Hongkong verlegt hat.

Die Schiffspreise bewegen sich noch dauernd in aufsteigender Richtung und sind neuerdings durch die im englischen Unterhause in Aussicht gestellte Erhöhung der Frachtraten wesentlich gestützt worden. Nach „Fairplay“ wurde für den Neubau eines Zwischendeck-Dampfers von 5000 t Tragfähigkeit im September 150 000 £ verlangt. Drei Wochen später, als der Abschluß erfolgen sollte, erhöhte die Werft ihren Preis auf 165 000 £. Die Bauzeit ist mit 10 Monaten vereinbart. Gegenüber diesem Preise von 33 £ für die Tonne Tragfähigkeit stellen sich die Forderungen amerikanischer Schiffbauer auf 160 \$ (etwa 38 £) für Schiffe von 7–8000 t. In Japan wird für einen Neubau von 3500 t Tragfähigkeit, Lieferung Anfang 1920, 380 Yen (45 £ 18/-) verlangt.

D. „Juno“, 1882 aus Eisen erbaut, 1750 t Tragfähigkeit, wurde nach Portugal zu 55–60 000 £ verkauft. Die Verkäufer hatten den Dampfer im Februar 1919 in Auktion zu 14 000 £ erworben und im Juli ein Kaufgebot zu 45 000 £ abgelehnt. — D. „Toyo Maru“, 1895 erbaut, 6000 t Tragfähigkeit, wurde zu 155 000 £ nach Norwegen verkauft. — D. „Trevisa“, 1915 erbaut, 2700 t Tragfähigkeit, für den die seitherigen Besitzer im Juni 75 000 £ bezahlt hatten, wurde zu 90 000 £ verkauft.

Ferner meldet „Fairplay“ den Verkauf von 11 hölzernen Dampfern, welche für die australische Bundesregierung auf amerikanischen Werften erbaut wurden oder noch im Bau sind, nämlich:

- | | | |
|---------------------------|-----------------|---------------|
| 5 Doppelschrauben-Dampfer | 1918 erbaut, je | 4340 t Tragf. |
| 2 „ Motor- „ | 1919 „ „ | 4300 „ „ |
| 4 Motor-Dampfer | 1918 „ „ | 3200 „ „ |

Die sämtlichen Schiffe sind von einem amerikanischen Syndikat erworben worden. Der Kaufpreis wird mit 20 £ für die Tonne angegeben.

Versicherungswesen. Bei den englischen Kriegsversicherungspoliceen wird nach neuem Beschluß das Streikrisiko ausgeschlossen und muß, falls der Versicherte es wünscht, gegen eine besondere Prämie von 1 s % gesondert gedeckt werden. Der „Fairplay“ ist allerdings der Ansicht, daß diese Maßnahme erst dann den richtigen Erfolg haben würde, wenn für das Streikrisiko eine besondere Police ausgegeben würde, da sich sonst anscheinend die englischen Versicherer um die festgesetzten Prämienzuschläge wenig bekümmern.

Frankreich

Handelsflotte und Regierung. Aus dem vom Admiral Bienaimé im Namen der Kommission der Handelsmarine über den Wiederaufbau der Handelsflotte herausgegebenen Bericht geht hervor, daß die Absicht, eine Staatsflotte zu schaffen, fallen gelassen ist und die Regierung, außer in Fällen, wo es sich um regelmäßige Linien im öffentlichen Interesse handelt, sich von jeder Einmischung in die Maßnahmen der Privatreedereien fernhalten will. Nur um den Reedern bei den jetzigen hohen Preisen für Neubauten eine Beihilfe zu gewähren, fordert die Regierung einen Kredit von 1830 Mill. fr, die wie folgt verwandt werden sollen:

Für Bauaufträge oder Beihilfe für im Bau befindliche Schiffe auf französischen Privat- oder Staatswerften (in Mill. fr):

von 316 000 t Passagierdampfern		885
„ 458 000 „ Frachtdampfern		721

auf englischen Werften

von 4600 t Passagierdampfern		14
„ 6600 „ Frachtdampfern		8

auf amerikanischen Werften

von 125 000 t Frachtdampfern		220
------------------------------	-------	-----

Es ergibt sich daraus, daß auf englischen Werften der Bau der Frachtdampfer 1200 fr per t, auf französischen 1585 fr per t und auf amerikanischen 1678 per t kostet.

Das Zentralkomitee der Reeder Frankreichs hat seine Zufriedenheit damit ausgesprochen, daß sich der Wiederaufbau der Handelsflotte ohne Regierungseinmischung vollzieht und die Regierung nur ein Programm von einem bestimmten Umfang und einer bestimmten Dauer aufstellt.

P. W.

Niederlande

Schiffsneubauten der holländischen Reedereien. Einer Rotterdamer Meldung von „Lloyd's List“ zufolge waren im Monat September für Rechnung holländischer Reedereien 102 Dampfer mit einem Gesamtumfang von 370 000 Br. R. T. bestellt oder im Bau, davon 97 Dampfer von 300 000 Br. R. T. bei holländischen Werften und fünf Dampfer von 70 000 Br. R. T. in England. Im einzelnen hatten in Auftrag gegeben:

	Dampfer	Br. R. T.
Koninkl. Nederl. Stoomboot Mij	12	47 650
Paketaart Mij	8	25 200
Rotterdamse Lloyd	9	52 600
Solleveld, v. d. Meer & Van Hattum's Stoom- vaart Mij	10	59 100
Java-China Japan Lijn	2	18 800
Koninkl. West Indische Maatschappij	2	8 585

Weiter sind Schiffe bestellt von „Nederland“, Mij Zeevaart, Van Nievelt, Goudriaan & Co. und anderen.

Die meisten holländischen Werften, die außer den Bestellungen der heimischen Reeder noch zahlreiche fremde Aufträge haben, sind für die nächsten beiden Jahre mit Arbeit versehen.

A. K.

Vereinigte Staaten

Regierungsschiffe und Privatreeeder. Die günstigen Kaufbedingungen durch die das Schiffsamt das Interesse des Privatkapitals für den Erwerb von Regierungsschiffen anzuregen versucht — 25 % des Kaufpreises bei Übergabe der Schiffe, die übrigen 75 % innerhalb der nächsten fünf Jahre zahlbar — scheinen nicht ohne die gewünschte Wirkung zu bleiben. So haben neueren Meldungen zufolge die Virginian Shipbuilding Corporation und die Groton Iron Works, beide Tochterunternehmen der United States Steam Ship Co. und von dem bekannten Reeder und Finanzmann C. W. Morse kontrolliert, mit dem Schiffsamt ein Abkommen geschlossen, nach dem sie die von ihren Werften gebauten und noch zu bauenden Regierungsschiffe vom Schiffsamt zurückkaufen. Das Amt hat bei der Virginian Shipbuilding Corp. in Alexandria insgesamt zwölf Frachtdampfer von je 9400 t dwt bestellt, von denen vier bisher abgeliefert, vier zurzeit auf Stapel und vier noch nicht begonnen sind. Bei den Groton Iron Works in Groton, Conn., waren sechs Frachtdampfer von je 9400 und weitere sechs von je 8800 t dwt in Auftrag gegeben, von denen bisher vier zu Wasser gelassen wurden. Von dem Baugeld, das die Regierung bei Ablieferung des Schiffes an die Werftsgesellschaften zu zahlen hat, werden diese 25 % zurückzahlen, dafür das Eigentum an den Schiffen erwerben und die Verfügung über die restlichen 75 % vorerst behalten. Die gesamte Flotte der 24 Schiffe soll in den Dienst der Tobacco Products Corporation gestellt werden.

A. K.

Amerikanisch-englischer Ratenkampf in der Südamerikafahrt? In amerikanischen Reederkreisen rechnet man mit der Möglichkeit eines Ratenkampfes in der Südamerikafahrt. Um den zwischen New York und dem La Plata fahrenden englischen Linien das Geschäft zu erschweren, hat das Schiffsahrtsamt Anfang Oktober die Raten der amerikanischen Regierungsschiffe für die Südamerikafahrt von 25 auf 17 \$, also um etwa ein Drittel, ermäßigt. Da das Amt für dieses Verkehrsgebiet eine Tonnage zur Verfügung hat, die für die Bedürfnisse der Verloader ausreicht, so sahen sich auch die amerikanischen Privatree der gezwungen, ihre Forderungen auf dieses Rateniveau zu ermäßigen. Man glaubt nun, daß die englischen Linien den Kampf aufnehmen und ihre Sätze noch niedriger quotieren werden. A. K.

Mannschaftsfragen in der amerikanischen Handelsmarine. Eine Handhabe zur Verringerung der Schwierigkeiten, die die Bemannung der in schneller Folge fertig werdenden Neubauten dem Schiffsahrtsamt verursacht, soll die „Rowe Bill“ werden, mit der sich der Kongreß demnächst beschäftigen wird. Der Entwurf will die Seamen's Act dahin ändern, daß die Zöglinge der Schulschiffe schon nach sechsmonatlicher Fahrtzeit auf Handelsschiffen den Rang eines Vollmatrosen erlangen, für den die Seemannsakte bisher eine dreijährige Fahrtzeit vorschreibt. Ferner sollen die Bestimmungen betreffs Mindestzahl der Vollmatrosen innerhalb der Besatzung ermäßigt werden. Die Bill wird von der Seamen's Union heftig bekämpft. Das vom Schiffsahrtsamt zum Studium der Schiffsahrtsgesetze berufene, aus hervorragenden Reedern und anderen Schiffsahrtssachverständigen bestehende Komitee hat ihr indessen bereits grundsätzlich zugestimmt — allerdings wurde eine neunmonatliche Fahrtzeit anstatt der sechsmonatlichen empfohlen — so daß ihre Annahme im Kongreß wahrscheinlich ist. Bezeichnend für die amerikanische Bescheidenheit ist es, daß die Forderung

der kürzeren Fahrtzeit mit dem Hinweis begründet wird, die meisten der jungen amerikanischen Seeleute hätten eine bessere Erziehung als die seemännischen Klassen der europäischen Nationen genossen und wären deshalb imstande, sich die nötigen Fertigkeiten und Kenntnisse in erheblich geringerer Zeit anzueignen. A. K.

Argentinien

Einwanderungsbestimmungen. Nachrichten aus Montevideo zufolge tagte dort eine Konferenz von diplomatischen Vertretern Uruguays, Argentinien, Brasiliens, Chiles und Paraguays um eine einheitliche Regelung der Einwandererfrage für die südamerikanischen Staaten zu vereinbaren. Wie der uruguayische Minister des Auswärtigen den Vertretern der Presse mitteilte, werden diese Vereinbarungen auf sehr liberaler Grundlage getroffen werden. Man wird nur bestrebt sein, eine Masseneinwanderung zu verhindern. Jedes Land wird nur so viel Einwanderer aufnehmen, wie nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen mit Nutzen aufgenommen werden können. Verboten wird man insbesondere den Zuzug von Invaliden, Schwindsüchtigen und Personen mit ansteckenden Krankheiten, sowie solchen mit körperlichen die Arbeitsfähigkeit beeinträchtigenden Fehlern. Dagegen wird man — im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten — Analphabeten zur Einwanderung zulassen. Wie in den Vereinigten Staaten, so werden auch in Südamerika Anarchisten ausgeschlossen, und zwar sind als Anarchisten alle anzusehen, die gegen die Gesellschaftsordnung mit Mord und Aufruhr zu kämpfen geneigt sind. Dadurch, daß eine einheitliche Einwanderungsgesetzgebung der auf der Konferenz vertretenen südamerikanischen Staaten erzielt wird, werden künftig die Schwierigkeiten behoben sein, die bisher dem Übertritt Zugewanderter von einem Land in das andere entgegenstanden. A. K.

Rohstoffe und Warenmärkte

Kaffee

Weltmarkt. Statistik der Herren G. Duuring & Zoon.

Sichtbare Vorräte am 1. 11. in 1000 Sack

	1919	1918	1917	1916
Europa	2416	942	2938	3937
Schwimmend von Brasilien ..	483	194	539	500
„ „ Osten	60	?	?	?
„ „ V. St.	—	—	—	—
Europa insgesamt	2959	1136	3477	4437
Vereinigte Staaten	1540	1482	2719	1908
Schwimmend von Brasilien ..	638	380	641	1048
„ „ Osten	?	?	?	—
Rio	381 ³⁾	771 ¹⁾	567	460
Santos	1902 ⁴⁾	4526 ²⁾	3236	2708
Bahia	28	61	67	27
Weltvorrat 1. 11.	7448	8356	10707	10588
„ 1. 10.	7372	8204	10163	9822
„ 1. 7.	7263	8710	7778	7091

Nicht eingeschlossen die Vorräte, die die Regierung des Staates Sao Paulo gekauft hat:

1) Rio	124	3) Rio	97
2) Santos ...	2949	4) Santos ...	2949

Vorräte und Ankünfte in Europa in 1000 Sack

	1919	1918	1917	1916
Kopenhagen	122	—	—	—
Bremen	—	—	—	—
Hamburg	—	—	—	—
Holland	346	—	—	280
England	373	366	782	676
Antwerpen	169	—	—	—
Havre	1175	430	1770	2597
Bordeaux	80	41	90	79
Marseille	151	105	296	305
Triest	—	—	—	—
Europa 1. 11.	2416	942	2938	3937
„ 1. 10.	2550	1075	3113	3857

Brasilien. Die Ernte 1919/20 wird laut „Inf.“ v. 25. 10. auf 3,8 Mill. Sack geschätzt, von denen 3,3 Mill. auf den Staat Sao Paulo, 0,4 Mill. auf Minas Geraes und 20 000 auf Parana entfallen. Anscheinend haben die im Juni 1918 durch Frost

beschädigten Bäume nicht so sehr gelitten, wie man anfangs annahm.

Tee

England. Marktbericht der London Tea Brokers Association v. 3. 11. Die Preise sind anhaltend hoch, die Nachfrage lebhaft und die Angebote knapp. Alle gewöhnlichen und mittleren indischen Sorten zogen weiter um 1/2 d—1 d je lb gegen die Vorwoche an. Es notierten je lb indischer 1/6—1/8. Pekko Souchong 1/6 1/2 und 1/7 1/2 Java unregelmäßig bis zu 1/9. Besonders gefragt sind feine Tee Sorten, trotzdem liegen die feinsten etwas leichter. Der Kleinhandelspreis stellt sich auf 2/4—2/8 gegen den früheren Regierungspreis von 2/8. Auf den öffentlichen Auktionen wurden in der Woche bis zum 3. 11. insgesamt 54 500 Packen angeboten und verkauft gegen 50 500 einschließlich 5400 Packen Javatee in der vorhergehenden. Die Verschiffungen von Colombo betrugen in der ersten Hälfte des Oktober 7,75 Mill. lbs. Englands Einfuhr betrug in 8 Monaten 1919 289,75 Mill. lbs gegen 196 Mill. in der gleichen Zeit 1914. Die Entnahme für Inlandsverbrauch war 256 Mill. bzw. 210 in den entsprechenden Zeiträumen.

Indien. Die Anbaufläche in Assam betrug Ende 1918 rund 400 000 acres. Die Zahl der Pflanzungen stieg von 791 auf 814. Es wurden 249 Mill. lbs schwarzer Tee (i. V. 242 Mill.) und 3,8 Mill. (2,7) grüner Tee ausgeführt. Der Preis betrug im Durchschnitt (je lb) Brahmaputra Valley 9 Annas 1 R und für Surma Valley 6/96 gegen 8/3 und 6/3 1/2 je lb im Vorjahre. Die letzten Berichte über die diesjährige Ernte lauten günstig. Regenfälle in den meisten der Anbaubezirke haben die Lage verbessert, ausgenommen in Dardjeeling.

Aus Nordindien wurden über Calcutta in der Zeit vom 1. 4. bis 30. 9. 131,6 Mill. lbs (165 Mill.) verschifft.

Niederl.-Indien. Anfang 1921 soll in Batavia ein internationaler Tee kongreß verbunden mit einer Teeausstellung stattfinden.

Die Ernte betrug 1918: 39 250 t Javatee und 3250 t Sumatra.

Holland. Statistik der Herren Duuring & Zoon		(Kisten zu rd. 90 lb netto)	
	Einfuhr	1919	1918
Javatee, Oktober		36 120	4 365
„ 1. 1.—30. 10.		279 975	72 999

Vorräte	1919	1918	1917
Javatee, erster Hand	85 188	—	3 542
„ zweiter Hand	48 546	—	3 041
Insgesamt	133 734	—	6 583
„ 30. 9.	128 024	—	6 583
Ablieferungen			
Javatee, Oktober	30 410	—	13 017
„ 1. 1.—30. 10.	146 241	—	105 313
Ankünfte			
Oktober	50 697	—	—
1. 1.—30. 10.	514 411	—	—

Kakao

Weltstatistik. Schätzungen des „Gordian“ in t:

Ernteländer	1917	1918	Ernteländer	1917	1918
Goldküste	92 419	67 404	Haiti	1 542	1 600
Brasilien	55 622	41 865	Kuba	1 700	1 500
Ecuador	47 193	37 955	Samoa	1 100	1 200
Trinidad	31 812	26 593	Java	1 555	796
S. Thome	31 822	26 578	Belg. Kongo	778	650
Dom. Rep.	24 282	19 140	Sta. Lucia	595	500
Venezuela	13 050	12 000	Costa Rica	500	400
Lagos	15 689	11 000	Dominica	500	300
Grenada	5 550	6 628	Columbien	300	200
Fernando Po.	3 144	2 824	Togo	250	200
Ceylon	3 793	4 014	Übrige	700	600
Jamaica	3 100	3 000	Welternte	342 783	272 815
Surinam	1 927	2 468	Gegen Vorjahr + %		
Kamerun	2 000	1 800		+ 16,0 %	— 20,5 %
Frz. Kolonien	1 800	1 600			

Zucker

Weltproduktion. Die letzten Schätzungen der Rohrzuckerernten durch die Firma Willett & Gray, New York, lauten (in 1000 tons):

	1918/19	1917/18
Nordamerika:		
Louisiana	250,8	217,4
Texas	3,1	2,0
Portorico	375,0	405,0
Hawaii	520,0	515,0
Westindien:		
St. Croix	9,0	5,4
Cuba	4 000,0	3 446,0
Britisch Westindien:		
Trinidad	50,0	45,2
Barbados	80,0	65,2
Jamaica	40,0	34,3
Antigua	11,9	9,4
St. Kitts	10,0	8,8
Andere Inseln	10,0	16,7
Französisch Westindien:		
Martinique (Ausfuhr)	35,0	20,8
Guadeloupe	25,0	28,0
San Domingo	166,6	148,4
Haiti	18,0	—
Mexiko	40,0	40,0
Mittelamerika	30,0	25,0
Südamerika:		
Demerara (Ausfuhr)	93,9	114,6
Suriname	12,0	10,0
Venezuela (Ausfuhr)	15,0	15,0
Ecuador	7,0	8,0
Peru	250,0	265,0
Argentinien	240,0	130,2
Brasilien	260,0	148,9
Amerika insgesamt	6 552,4	5 719,5
Asien:		
Britisch Indien	2 337,0	3 311,0
Java (1919/20: 1 300)	1 669,6	1 791,0
Formosa und Japan (1919/20: 355)	415,6	397,6
Philippinen	150,0	216,2
Asien insgesamt	4 572,3	5 715,9
Australien	226,0	325,9
Fidschi-Inseln (Ausfuhr)	80,0	70,8
Australien und Polynesien insgesamt	306,0	396,7

Afrika:	1918/19	1917/18
Ägypten	82,0	79,4
Mauritius	252,0	225,4
Réunion	50,0	50,0
Natal	144,0	106,2
Mozambique	50,0	50,0
Afrika insgesamt	578,0	511,1
Europa:		
Spanien	6,0	6,0
	12 014,7	12 349,3

Reis

Birma. Die Ausfuhr von Reis und Paddy einschl. der Ausfuhren aus indischen Häfen betrug lt. „B. T. J.“ v. 2. 10. tons i. W. v. Lakhs

1918/19	2 487 171	24,13.91
1917/18	2 058 631	18,52.73

Nach Europa war die Ausfuhr nicht erlaubt, ausgenommen für Rechnung der Royal Commission on Wheat Supplies. Wahrscheinlich wird die Regierungskontrolle mit Ende dieses Jahres aufhören.

Indochina. Die Ausfuhr nach Frankreich ist seit dem 1. 8. 19 erlaubt; jedoch behält sich die Regierung vor, die Ausfuhr wieder zu verbieten, sobald die Vorräte unter einen bestimmten Stand herabgehen. Für die Ausfuhr nach fremden Ländern sind bis auf weiteres 20 000 t monatlich freigegeben.

Vereinigte Staaten. Der Reishandel und der Anbau in Louisiana, Texas, Arkansas und Californien haben in den letzten Jahren bemerkenswerte Fortschritte gemacht. Nach den Mitteilungen, die die „Reiskönigin“ Amerikas, Frau M. A. Hayes gelegentlich ihres sensationellen Besuches der Londoner Reisbörse, in Mark Lane machte, erzeugt Amerika bereits 500 000 tons mehr als es braucht, so daß diese Menge nach Europa ausgeführt werden kann. Obgleich Amerika das jüngste unter den Reisländern sei, habe es bereits mehr für den Anbau und die Verbesserung der Qualitäten getan, als die großen Reisländer Asiens. Amerikanischer Reis sei zwar nicht billiger, aber besser als asiatischer. Lt. „Times“ v. 14. 10. konnte die Dame sogleich Aufträge im Betrage von 200 000 tons nach Amerika kabela.

Tabak

Vereinigte Staaten. Die Ausfuhr im Fiskaljahr betrug nach amtlichen Zahlen in Mill. lbs:

nach	1917/18	1918/19	nach	1917/18	1918/19
Belgien	0,075	13,6	Kanada	17,5	23,2
Dänemark	—	9,3	Mexiko	1,9	1,6
Frankreich	73,3	97,0	Argentinien	2,1	5,7
Italien	38,5	61,0	China	7,9	14,6
Holland	1,3	14,1	Hongkong	5,2	4,8
Norwegen	0,8	9,4	Japan	2,3	4,9
Portugal	4,0	4,3	Australien	6,3	17,7
Spanien	17,5	25,5	Brit. Westafrika	8,3	10,4
Schweden	—	5,8	Franz. „	2,5	7,4
Schweiz	3,4	8,6	Übrige Länder	5,6	8,5
England	89,4	276,8			

Die diesjährige Ernte wird auf 1265 Mill. lbs geschätzt. Sie stellt eine Rekordernte dar. Im Durchschnitt betrugen die Ernten der Jahre 1912/16 nur 1033 Mill. lbs.

Südafrika. Die diesjährige Ernte der Union wird laut „Afr. W.“ auf 10 Mill. lbs geschätzt, ist mithin etwas kleiner als die des Vorjahres. Davon nimmt der heimische Markt 8 Mill. lbs auf. Die Ernte Rhodesiens wird auf 1,4 Mill. lbs und die von Nyassaland auf 2500 tons geschätzt.

Philippinen. Die Ausfuhr von Blättertabak betrug in t:

1918	25 758	1915	10 948
1917	5 142	1914	16 085
1916	17 767		

Der weitaus größte Teil davon ging nach den Vereinigten Staaten.

Gewürze

Java. Die Ausfuhr betrug in 1000 lbs:

	Kanehlrinde	Stückenkanehl	Kardamom
1918	2876	1225	383
1917	2555	763	?

Guadeloupe. Die Vanilleernte 1919 dürfte lt. „J. o. C.“ v. 26. 8. die letzte um etwa 50 % übertreffen. Die Ernte 1918 betrug 45 000 lbs, wovon 40 000 lbs nach den Vereinigten Staaten gingen. 5000 lbs wurden nach mexikanischer Art behandelt, wodurch man hofft, dieselben Preise wie für mexikanische Ware zu erhalten.