

Wirtschaftsdienst

Deutscher Volkswirt

Herausgegeben vom hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv

(früher Zentralstelle des hamburgischen Kolonialinstituts)

Der Wirtschaftsdienst erscheint wöchentlich einmal. Jahrespreis bei der Post und im Buchhandel 30.— Mark

In Kommission bei Otto Meißners Verlag in Hamburg. Schriftleitung: Hamburg 36, Rothenbaumchauffee 5. Fernsprecher: Hanfa 2447—51

Nr. 22

Hamburg, den 28. Mai 1920

5. Jahrg.

Inhalt:

Die deutsche Seeschifffahrt nach dem Vertrage von Versailles	Seite 317	England	Seite 322
Die Lebenskraft des Bolschewismus	„ 319	Holland	„ 324
Länder-Berichte:		Weltwirtschaftliche Übersichten:	
Die Nachfolgestaaten der österreichisch-unga- rischen Monarchie	„ 321	Geld und Kapital	„ 325
		Schifffahrt und Schiffbau	„ 327

Die deutsche Seeschifffahrt nach dem Vertrage von Versailles

II. Die Einwirkungen des Krieges

Auf keinem anderen Gebiete wirtschaftlicher Betätigung war es zu einer derartigen Zusammenfassung nationaler Kräfte zu internationalem Dienst gekommen, wie auf dem der Seeschifffahrt. Hinüber und herüber liefen die Fäden von Land zu Land und Meer zu Meer und bildeten ein feinmaschiges Gewebe, an dessen fortschreitender Vervollkommenung von allen Völkern, deren wirtschaftliche Kraft lebendig war, gearbeitet wurde, bis der Krieg die Maschen fast unentwirrbar zusammenwarf und die meisten Fäden zerriß.

Unsere Aufgabe beschränkt uns auf die Darstellung der Einwirkungen des Krieges auf die deutsche Seeschifffahrt. Fast das gesamte Tätigkeitsgebiet der deutschen Reedereien, deren Führerin einst mit Recht von sich hatte sagen können: „Mein Feld ist die Welt“, wurde ihr durch den Ausbruch des Krieges verschlossen in schnell fortschreitendem Umfange, so daß schließlich nur die Fahrt auf der Ostsee der deutschen Flagge, wenn auch unter mancherlei Schwierigkeiten, offen blieb. Nur kurz seien die einzelnen Etappen verzeichnet und ihre Folgewirkung für die deutsche Handelsflotte berührt.

Bei Kriegsausbruch lagen ungefähr 450 000 Br. R. T. deutschen Schiffsraums in feindlichen Häfen. Sie fielen als Kriegsbeute in die Hände der Gegner; in England 261 000, Belgien 125 000, Rußland 127 000, Frankreich 36 000 und Japan 4100 Br. R. T. Dazu wurden auf See von feindlichen Kriegsschiffen in den ersten Monaten nach Beginn der Feindseligkeiten weitere 200 000 Br. R. T. aufgebracht. (Von der an Belgien und Rußland verlorenen Tonnage wurde später ein Teil zurückgewonnen.)

Diese anfänglichen Verluste erhöhten sich bald mit der wachsenden Zahl unserer Gegner, die ihrem Eintritt in den Krieg stets die Beschlagnahme des ihnen erreichbaren deutschen Schiffsraums folgen oder vorangehen ließen:

Mai 1915 eignete sich Italien die in seinen Häfen liegende deutsche Tonnage von 146 983 Br. R. T. an.

Februar 1916 folgte Portugal diesem Beispiel und raubte 230 935 Br. R. T.

Dezember 1916 brachte die erzwungene Kriegserklärung Griechenlands einen weiteren Verlust von 17 329 Br. R. T.

März 1917 gerieten mit Chinas Abbruch der diplomatischen Beziehungen 8926 Br. R. T. in feindliche Gewalt.

April 1917 traten die Vereinigten Staaten in die Reihe unserer Gegner und beschlagnahmten den in ihren Häfen liegenden deutschen Schiffsraum von 584 498 Br. R. T.

Juni 1917 nahm Brasilien, dem Druck der Entente folgend, 237 139 Br. R. T.

Juli 1917 gingen mit Siam's Kriegserklärung 23 579 Br. R. T. verloren.

August 1917 beschlagnahmte Cuba 16 000 Br. R. T.

Oktober 1917 brach Peru die diplomatischen Beziehungen ab und setzte sich in den Besitz von 42 872 Br. R. T. deutschen Schiffsraums.

November 1917 folgte Uruguay mit der Wegnahme von 42 676 Br. R. T.

Insgesamt hat die deutsche Handelsflotte während des Krieges durch feindliche Beschlagnahme und Prisenerurteile 578 Schiffe mit 2 091 336 Br. R. T. eingebüßt.

Dazu kommen die infolge kriegerischer Ereignisse verloren gegangenen Schiffe, deren Gesamttraumgehalt sich auf 448 000 Br. R. T. stellt. Sie sind zumeist im Dienste der Kriegsmarine als Hilfskreuzer, Begleitschiffe, Sperrschiffe von ihrem Geschick ereilt worden. Wenn auch die deutsche Reederei in Vorkriegszeiten begrifflich ihre Aufgabe darin erblicken mußte, dem friedlichen Völkerverkehr zu dienen, so hat sie sich doch niemals der Pflicht entzogen, einen großen Teil ihrer Fahrzeuge so einzurichten, daß sie im Ernstfalle zu Werkzeugen der Landesverteidigung umgewandelt werden könnten. Den meisten Reisenden mag es verborgen geblieben sein, wie sorgfältig die

Wehrhaftmachung auch der Luxusdampfer vorbereitet war, und erst als in den ersten Tagen des Krieges der Seebärdampfer „Königin Luise“ beim Minenlegen in der Themsemündung sank, trat diese Tatsache allgemein erkennbar in die Erscheinung. Ihrer veränderten Bestimmung sind die deutschen Schiffe in vollem Umfange gerecht geworden.

Im ganzen sind im Verlauf des Krieges unmittelbaren oder mittelbaren Kriegsmaßnahmen zum Opfer gefallen 831 Schiffe mit 2 679 568 Br. R. T.

Unberücksichtigt geblieben sind dabei noch eine Anzahl Schiffe, die als Entschädigung für unberechtigte U-Boot-Versenkungen an Neutrale gegeben wurden.

Der Umfang dieser Verluste entspricht etwa dem Gesamtbestand der deutschen Handelsflotte im Jahre 1900. Aber selbst, wenn auf diesem Vergleichswege die Ziffernangabe vorstellbare Bedeutung gewinnt, umschließt sie in keiner Weise den Umkreis der auch nur während der Kriegszeit eingetretenen Schädigungen.

Die deutsche Schifffahrt erlitt nicht dadurch einen nichtwiedergutzumachenden Verlust, daß ein wesentlicher Bestandteil ihres Schiffsraums vernichtet, daß ihr rein tatsächlich die Betätigung auf dem Weltmeer versperrt und alle überseeischen Arbeitsinstrumente genommen wurden, sondern dadurch, daß das tragfähige Fundament aller internationalen Betätigung: der Wille zu gemeinsamer Arbeit der Völker zerstört wurde. Die systematische Heße gegen alles Deutschum zertrümmerte die großen Werte, die deutsche Qualitätsleistung im Weltverkehr geschaffen. Rückschauend können wir es erlauben, wie sehr England sein Ziel erreicht hat, auch den deutschen Überseeverkehr, dem einst alle Nationen ihre unumwundene Anerkennung bezeugt hatten, nicht nur wirtschaftlich, sondern vor allem psychologisch unmöglich zu machen. Durch den Krieg geriet alles in Vergessenheit, was Deutschland auf dem Gebiete der Vereinigung internationaler Seeschiffahrtsinteressen, der Ausgestaltung des Seeverkehrs- und Rechtswesens, der Eröffnung immer neuer Möglichkeiten im Bereich der Schiffbautechnik geleistet hatte. Und die in aufsteigender Linie begriffene Entwicklung seiner Seegeltung wurde jäh abgebrochen, die in reger Tätigkeit stehenden wirtschaftlichen Kräfte plötzlich zum Stillstand gebracht. Eine Umstellung auf andere Aufgaben war im Gegensatz zu den meisten übrigen Wirtschaftsgebieten so gut wie unmöglich. Eine solche plötzliche Abbindung eine der Hauptschlagadern des deutschen Wirtschaftskörpers mußte zu den verhängnisvollsten Stockungen und Schädigungen führen. Doch willig nahm man in den schwer bedrängten Hafenstädten das Opfer unfreiwilliger Ruhe auf sich. Ungebeugt widmete sich der deutsche Reeder dem Gedanken an einen Neuaufbau nach dem Kriege, im Vertrauen darauf, daß er, gestützt auf seine alte Leistungsfähigkeit, den großen Vorsprung, den die Gegner vor ihm voraus hatten, wieder einholen werde. Da erlag Deutschland der Übermacht seiner Feinde in aller Welt und nun erst brach das ganze Unheil über Deutschlands Seefahrt herein.

III. Die Einwirkungen des Waffenstillstandes

Der Waffengang hatte gegen Deutschland entschieden. Vier Jahre unerhörtester Anspannung eines ganzen Volkes, Umstellung der gesamten Produktion auf den Kriegsbedarf, das Opfer seiner besten Jugendkraft und unerseßlicher Sachgüter — alles war vergeblich gewesen. Als Ergebnis blieb ein Deutschland zurück, dessen Rohstoffvorräte in weitestem Umfange erschöpft, dessen Staatsgefüge zertrümmert war und dessen Bevölkerung unter dem ständig zunehmenden Druck drohender Hungersnot stand. Unerbittlich verschärften die Gegner die Lage; die Blockade wurde nicht nur nicht aufge-

hoben, sondern durch Ausdehnung auf das Ostseegebiet weiter verschärft. Und die Lieferung der so dringend benötigten Lebensmittel wurde für Deutschland an die Abgabe des größten Teils seiner Handelsflotte geknüpft. Die Trierer Verhandlungen am 16. 1. hatten folgendes Ergebnis:

„Um die Lebensmittelversorgung Deutschlands und des übrigen Europas sicherzustellen, wird die deutsche Regierung alle möglichen Maßnahmen treffen, um während der Dauer des Waffenstillstandes die ganze deutsche Handelsflotte der Kontrolle und der Flagge der alliierten Mächte und der Vereinigten Staaten unter Mitwirkung eines Delegierten zu unterstellen.

Diese Vereinbarung greift in keiner Weise der endgültigen Verfügung über diese Schiffe vor. Die Alliierten und die Vereinigten Staaten können, falls sie dies für nötig erachten, die Bemannung teilweise oder ganz ersetzen. Die auf diese Weise entlassenen Offiziere und Schiffsmannschaften sollen nach Deutschland zurückbeordert werden.

Eine angemessene, von den alliierten Regierungen festzusetzende Entschädigung soll für die Benutzung dieser Schiffe zugesprochen werden.

Ein unverzüglich abzuschließendes Sonderabkommen soll die Einzelheiten sowie die für die verschiedenen Kategorien von Schiffen zu bestimmenden Ausnahmen regeln.“

In diesem Sonderabkommen akzeptierten die deutschen Delegierten namentlich folgende Bedingung:

„Die ganze deutsche Handelsflotte (einschließlich aller Passagier- und Frachtdampfer, mit Ausnahme derjenigen, die von einer von den assoziierten Regierungen ernannten Kommission festgesetzt werden) soll sofort zur Verfügung der assoziierten Regierungen gestellt werden, damit die Welttonnage, von welcher die für die Versorgung von Lebensmitteln nach Europa, einschließlich Deutschland, notwendige Tonnage genommen werden kann, erhöht wird.“

Es kann nicht die Aufgabe dieser Darstellung sein, ein Urteil zu fällen, das einer späteren Zeit, der eine objektivere Würdigung möglich sein wird, vorbehalten bleiben muß; doch das kann schon jetzt als feststehend angenommen werden, daß Erzberger in unglückseliger Geschäftigkeit eine Verantwortung auf sich geladen hat, die selbst seiner tragfähigen Konstitution unsagbar drückend werden wird. Sein Rechtfertigungsversuch muß jedenfalls nach den Äußerungen von Geheimrat Cuno und Generaldirektor Heineken als völlig gescheitert gelten. Und als Endurteil, das keinen weiteren Kommentar erfordert, bleibt bestehen, daß dieses und alle folgenden Schiffsabkommen keine hanseatische Unterschrift trägt.

Durch die Verkoppelung der Lebensmittellieferung, die an sich schon durch Artikel XXVI des Waffenstillstandsvertrages vom 11. 11. 18 zugesagt war, mit der Frage der Ablieferung der Handelsflotte schufen sich die Alliierten ein Hebelwiderlager, das ihnen dem entkräfteten und verarmten Deutschland gegenüber den Erfolg verschaffen mußte. Nach den ersten Verhandlungen in Spaa nahm das Reichskabinett in Weimar die folgende Stellung ein:

„Die deutsche Handelsflotte wird zur Verfügung gestellt, sobald durch bindende Verträge mit den Alliierten die Lebensmittelversorgung Deutschlands bis zur nächsten Ernte sichergestellt ist. . . . Die Menge der zu liefern durch Vertrag sicherzustellenden Lebensmittel muß parallel gehen mit dem Umfange des von uns zur Verfügung zu stellenden Schiffsraums.“

Englands Erklärung war bezeichnend:

„es sei die Absicht der assoziierten Regierungen, die Lebensmittelbelieferung Deutschlands von Monat zu Monat zu ermöglichen — vorausgesetzt, daß der Oberste Kriegsrat hinsichtlich der Menge und der Bedingun-

gen seine Zustimmung gebe. . . . Der Oberste Kriegsrat sei bereit, vorbehaltlich der Genehmigung der assoziierten Regierungen, weitere Lebensmittellieferungen in der nächsten Zukunft in Erwägung zu ziehen, vorausgesetzt, daß zufriedenstellende finanzielle Vereinbarungen getroffen würden.“

So sahen die „Sicherheiten“ aus, die England als Äquivalent für Deutschlands stolze Handelsflotte zu geben bereit war. Am 13. und 14. 3. wurden die Verhandlungen in Brüssel zum Abschluß gebracht. Am 21. 3. verließen nach Überwindung ernstester interner Schwierigkeiten die Dampfer „Bürgermeister Schröder“ und „Bürgermeister v. Melle“ den Hamburger Hafen, um an die Entente ausgeliefert zu werden. Am 24. 3. waren bereits 35 Dampfer aus Hamburg abgefahren.

Das was der Bremer Reederverein nach dem Trierer Abkommen der Reichsregierung telegraphierte, enthält das Urteil über die Gesamtheit der Schiffsabmachungen im Waffenstillstandsvertrag. Sie bedeuten:

„eine nicht wieder gutzumachende Ächtung und Schmähung des deutschen Namens. Deutsche Schiffe, deutsche Flagge und deutsche Seeleute verschwinden auf in Wirklichkeit nicht absehbare Zeit von den Meeren. Die Wiederaufnahme des deutschen Außenhandels wird auf das äußerste gefährdet. Ein schleuniger Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte wird trotz Beihilfengesetz unmöglich gemacht. Zehntausende von Seeleuten, Werftarbeitern und Hafenarbeitern werden brotlos gemacht und die finanziellen Folgen für die Reedereien sind unabsehbar.“

Gegenüber dieser rohen, mechanischen Entziehung hatten sich die deutschen Schiffsachverständigen bei den Waffenstillstandsverhandlungen sowohl wie später in Versailles dafür eingesetzt, „man solle Deutschland an den für die Gesamtheit erforderlichen Transportleistungen dadurch beteiligen, daß es die Schiffe in einem Weltpool fahren läßt, welcher für alle beteiligten Flaggen nach einheitlichen und gleichen Gesichtspunkten eine Mitwirkung in der Leitung vorsieht“. Die Delegation hatte ferner anheimgestellt, „in Verhandlungen darüber einzutreten, ob eine gegenseitige Beteiligung alliierter und deutscher Schiffsinteressen in beiderseitigen Schiffsverkehrsunternehmen herbeigeführt werden kann“.

Wenn auch die Formulierung dieses Anerbietens erst aus der Zeit der Friedensverhandlungen stammt, so muß der Grundtendenz, die schon in Spa und Brüssel nachdrücklichst deutscherseits vertreten wurde, bereits hier Erwähnung geschehen.

Denn diese Feststellung ist von ausschlaggebender Bedeutung für alle künftigen Beurteilungen. Wäre es gelungen, dem deutschen Anerbieten Beachtung und Geltung zu verschaffen, so wäre von vornherein eine zweckdienliche Ausnutzung des Weltfrachtraums ermöglicht und die kramptartigen Spannungszustände zwischen Warenmangel auf der einen und Warenüberfluß auf der anderen Seite vermieden worden.

Die wirtschaftlichen Folgen, zunächst für die küstenländische Bevölkerung, waren verheerend. In einer Zeit, in der an sich die überstürzte militärische Demobilisierung die Rückführung der Bevölkerung in ihre ursprünglichen Berufe zu einem fast unlöslichen Problem machte, wurden etwa 50 000 deutsche Seeleute brotlos und mußten deshalb, zu radikalen Forderungen durch die Not des Tages gedrängt, die Festigung der innerpolitischen Verhältnisse unübersehbar erschweren und zugleich den Umfang unproduktiver Staatsausgaben ins Ungeheuerliche steigern.

Und diese Außerdienstsetzung in bester Schaffenskraft stehender Menschen, die außerdem noch mit ihrem Berufe meist durch die Bande besonderer Vorliebe verknüpft waren, mußte volkswirtschaftlich besonders deshalb so verhängnisvoll werden, weil erfahrungsgemäß ein Seemann, der einmal seinem Beruf entfremdet ist, nur sehr schwer wieder den Weg aufs Meer findet. Da gleichzeitig durch Ablieferung auch der Schulschiffe die seemännische Ausbildung der Jugend praktisch fast völlig eingestellt werden mußte, entstand eine schnell wirkende Beeinträchtigung des seemännischen Nachwuchses.

Den Reedereien wurden wie kaum einem anderen Berufsstände die Arbeitsinstrumente genommen, mit denen sie ihren Willen zum Neuaufbau verwirklichen wollten. Und doch mußten sie die schwere Rüstung der Vorkriegszeit im wesentlichen weitertragen, wenn sie nicht von vornherein auf zukünftige Wiederaufrichtung verzichten wollten.

Die Durchführung des Waffenstillstandsabkommens gab unseren bisherigen Gegnern die erwünschte Gelegenheit, das ganze deutsche Küstengebiet mit Kommissionen zu überziehen und sich auf diese Weise Instruktionsmaterial zu verschaffen, wie es ihnen der Kriegsausschuß der deutschen Reedereien kaum besser hätte geben können. Wenn der Vertrag von Versailles und die ihm folgenden Verhandlungen erwiesen haben, wie weitgehend die Vertragsgegenseite über den Bestand unserer Handelsflotte orientiert war, so ist das nicht zum wenigsten den Auswirkungen des Waffenstillstandsabkommens zuzuschreiben.

Dr. Friedrich Hasselmann

Die Lebenskraft des Bolschewismus

Der polnische Angriff hat die Sowjetregierung in einem Augenblick überrascht, in dem ihre innere und äußere Lage trotz aller wirtschaftlichen Nöte politisch gefestigter war denn je. Trotz der gegenwärtig drohenden Gefahren kann jedoch nicht behauptet werden, daß sich diese wesentlich verschlechtert habe. Im Gegenteil: der Angriff ist in einem Augenblick erfolgt, der die Lösung innerpolitischer Schwierigkeiten bis zu einem gewissen Grade erleichtert. Die Sowjetregierung hat heute die nationale Opposition nicht mehr gegen sich, — die gemeinsame Front gegen den polnischen Angreifer findet in Moskau ein politisch geschlossenes Rußland. Der Bolschewismus ist ja dadurch stark geworden, daß er durch die Leidenschaften, die die Verteidigung der „Errungenschaften der Revolution“ erzeugten, genährt wurde. Alle äußeren Gegner der Sowjetregierung sind in den gleichen Fehler verfallen: durch ihre Angriffe zur Auf-

peitschung der Massen beizutragen. Überläßt man den Bolschewismus sich selbst, gibt man seinen Führern keinen Agitationsstoff, so fällt er in sich zusammen, da dann erst die wahre Natur des Volkes, die nationale Apathie zur Geltung kommen kann. Die internationale Sympathie gewisser radikaler Volkskreise für den Bolschewismus hängt gleichfalls damit zusammen: jeder Angriff auf die Sowjet-Republik hat die bolschewistische Bewegung bisher noch gestärkt.

Gegenwärtig gibt das russische Volk sein letztes zur Verteidigung her, während kein Zweifel darüber bestehen kann, daß die tief ermüdeten, hungernden Massen Rußlands zu Angriffsaktionen nicht zu haben gewesen wären. Das Ideal der Weltrevolution berührt höchstens überzeugte Kommunisten, deren es nach Lenins Angaben nur knappe Hunderttausend geben soll.

Und dennoch ist es dieser gleiche russische Bolschewismus,

der davon träumt die Welt in Brand zu setzen. Obgleich ihr eigenes Volk zu Tode erschöpft ist, gelingt es den Führern des Bolschewismus, es über die wahren Zustände zu täuschen und, es emporreibend, zur Abwehr gegen die Polen zusammenzuschweißen. Mehr noch: mit dieses Volkes Enthusiasmus und revolutionärem Willen Europa, die Welt zu bedrohen und Tausende in fast jedem europäischen Volke zur Gefolgschaft zu zwingen. Worin besteht nun die innere Kraft des Bolschewismus? Was ist es, daß die Weltrevolutionäre veranlaßt, die Tatsachen glatt zu verleugnen und in Rußland die rätselhaftesten Dinge zu sehen und zu glauben, während die wahren Zustände dortselbst nicht allzuschwer festzustellen sind? Tatsachen sind:

1. Das Fiasko der Nationalisierung, der Ruin der meisten nationalisierten Betriebe, die völlige Zerrüttung der Wirtschaft, des Verkehrswesens usw.
2. Die Aufhebung der Betriebsräte, die Einsetzung der Fabrikdiktatoren mit uneingeschränkter Gewalt über Leben und Tod der Arbeiter.
3. Die durchgehende Überschreitung und de facto Beseitigung des Achtstundentages.
4. Die Einführung des Prämien- und Tailorsystems.
5. Die Aufhebung des Streikrechts.
6. Die Einführung der Zwangsarbeit für Streikende.
7. Die Aufhebung des Koalitionsrechtes.
8. Die stellenweise Ersetzung des Geldlohnes durch karg bemessenen Naturallohn.
9. Die Militarisierung der Arbeit — zwangsweise Arbeit, selbst der Frauen, und stellenweise der Kinder.
10. Der Abbau des Sowjetsystems durch Beseitigung der Bezirkssovjets.
11. Die Diktatur ohne Beteiligung des Proletariats, ausschließlich durch Kommunisten ausgeübt, — unumschränkte Gewalt lediglich der Führer, reinste Form der vollkommensten Despotie.
12. Die Fortdauer des Terrors und der „außerordentlichen Kommission“, allerdings in etwas modifizierter Form.
13. Die Organisation der Roten Armee mit restloser Durchsetzung der Führungsgewalt der Offiziere (überwiegend zaristischer Offiziere!).
14. Die chauvinistische Intoleranz gegen die Fremdölker.
15. Das Verbot der nationalen jüdischen Verbände und Vereine.
16. Das Fiasko der kommunistischen Reformen und Ideen in der Agrarfrage. Der russische Bauer ist zum Privateigentümer des Landes geworden. Aufhebung des kommunistischen Keyr usw.

Trotz alledem besitzt der Bolschewismus und das Sowjetsystem den Ruf, der Welt das Heil zu bringen. Seine Ziele hat er aufgegeben, sein ehemaliges Programm verraten. Was jede andere Bewegung längst unmöglich, verhaßt, mehr noch — lächerlich gemacht hätte: dem Bolschewismus schadet es nicht. Er lebt weiter und wirkt weiter.

Es ist nicht leicht zu ergründen, was diese Bewegung denn eigentlich heute noch will, wo sie ihr anfängliches Programm: „Umgestaltung der Wirtschaft auf kommunistischer Grundlage“ so restlos aufgegeben hat. Was übrig geblieben ist, ist nicht das Ziel, sondern nur noch der Kampf selbst, der Weg, die Art und Weise, wie diese Be-

wegung sich durchsetzt. Sie ist tätig. Sie ist aktiv bis zum äußersten, — sie ist unermüdlich. Sie ist voller Energie, Rücksichtslosigkeit, Brutalität. Sie ist eben nie schwach, nie lässig, nie nachgiebig, sie kennt keine Kompromisse, keinen Mittelweg, keine Ruhe, kein Stillstehen. Sie fasziniert die Masse durch die Aktion, sie reißt sie fort, schüttelt sie, hält sie dauernd in Spannung und Bewegung. Sie arbeitet mit Sensationen, der Reklame des Terrors und dem stärksten Eindrucksmittel: dem Morde. So ist sie, wenn sie auch keine Taten zu vollbringen vermag, doch rastlos tätig. Dies will die Masse: leben und bewegt sein. Und dies wird ihr geboten. Jede andere Bewegung kennt ihr Ziel, erreicht es einmal — wenigstens in der Theorie — und erstarrt dann. Der Bolschewismus hat die Realisierung seiner Ziele versucht, hat sie dann hinter sich gelassen und jagt vorwärts, ziellos, rastlos in wütendem Selbsterhaltungsdrange. In dem Augenblicke, in dem es nicht mehr gelten wird, eine „Rote Armee“ zu organisieren und diese zur Verteidigung der Revolution einzusetzen, wird die Bewegung erstarren. Die Feinde des Bolschewismus ließen ihn nicht sterben — er war bereits so weit, sein Programm der Aktion nicht auf den Kampf, sondern auf die Arbeit anwenden zu wollen und begann bereits das Fiasko dieser „Arbeitsarmeen“ zu erleben — da blies man neuen Wind in die erschlafften Segel und gab ihm die Möglichkeit, sich am nationalen Feuer erneut zu entzünden. Gelingte es seinen Führern — was ernstlich zu befürchten ist — den Bolschewismus auf den Schlachtfeldern der Ukraine wieder in Blutrausch und Taumel zu versetzen, dann hater auch wieder neue, diesmal nationalistische Kampfeskräfte, um noch weiter vorzustürmen...

Alle anderen sozialen Lehren führen zum Pazifismus. Der Bolschewismus setzt den Pazifismus erst ans äußerste Ende des Denkbaren: bis dahin muß erst die Weltrevolution sich ausgetobt haben. Alle anderen sozialen Programme sprechen von Solidarität und wüten gegen die Autorität. Der Bolschewismus spricht von Disziplin, Unterordnung und Führung. Er kennt eben den Kampf und sein Wesen, er rechnet mit den einfachsten und natürlichsten Dingen und nicht mit Phrasen und Doktrinen: mit dem Instinkte, dem Willen und der Lust am Kampf und an der Bewegung. Was er sonst noch außer immerwährendem Umsturz, Kampf und der Aktion schlechthin will, ist wenig: die soziale Hierarchie auf den Kopf stellen. Tabula rasa schaffen und dann den Führer im Kampf, den Tätigen, der keineswegs Proletarier zu sein braucht, als Führer anerkennen, bewundern, verehren. Lenin wird nicht weniger verehrt als jedes Staatsoberhaupt, ja vielleicht sogar mit deutlicher ausgesprochener religiöser Beimischung. Nominell heißt es: dem Proletariat die erste Stelle im Staate geben, also — eine neue Aristokratie des Proletariats schaffen. Tatsächlich sind aber so unendlich viele Nichtproletarier Bolschewistenführer, daß es weit richtiger ist zu sagen, daß sie die Aristokratie ihrer Führer, der Tätigsten, schaffen wollen. Zu dieser Aristokratie der Führer zu gehören, ist der Ehrgeiz der einzelnen; daher die Aufopferung für die Partei. Unsere Zeit glaubt, aus neuen Wirtschaftsformen könne eine bessere Zukunft entstehen, aus Materiellem komme neuer Geist und andere Gesinnung. Die Bolschewisten glauben dies nicht. Sie sind Enthusiasten, Idealisten im höchsten Sinne. Noch niemals galt der Glaube, das Wollen, die bloße Absicht so viel. Garnichts kommt auf das Können, den Erfolg, das Vollbringen an. Man sehe, mit welcher Gleichgültigkeit der Kongreß der Sow-

jets über die Berichte der tatsächlichen Leistungen der Kommissare hinweggeht und sich an neuen Projekten, am Verkünden neuer Absichten berauscht. Der Wille genügt. Vom Willen zum Tun, zur Aktivität, ist ein schneller Schritt, und über das Tempo vergißt man das Ziel. So denkt, so ist die Masse. Daher der Erfolg der Bolschewisten.

Es ist daraus zu lernen, daß die Aktion lösende Kraft hat, Begeisterung weckt, und daß sie der Bedächtigkeit unseres Parteiapparates vorzuziehen ist. Die gesunden, weil lebensvollen, Elemente des Bolschewismus sind von ihm zu übernehmen: die überragende Stellung des Führers, nicht innerhalb der Masse, sondern über derselben, unabhängig von ihr, sie wirklich inspirierend, leitend, bestimmend. Die Demokratie hat die Bedeutung des Führers noch nicht erkannt, sie glaubt noch immer, das solidarische Volk könne von sich aus handeln und etwas zustande bringen, etwas sein. Sie hat es noch nicht verstanden, daß der Massenwillen nur durch den Einzelwillen zur Aktion kommt und daß es gilt, dem Führer-

bedürfnis der Massen zu entsprechen. Die Bolschewisten wissen es. Sie schaffen eine feste Organisation mit unbeschränkter Machtfülle des Führers. Die Masse ist zufrieden, geleitet, bewegt, inspiriert zu werden, sie lebt in ihren Illusionen und durch die Bewegung, in der sie dauernd erhalten wird, und der Führer leitet die Masse dahin, wo er sie haben will. Dies bedeutet nicht Demagogie schlechthin, sondern es ist die tiefere Erkenntnis soziologischer und psychologischer Gesetze. Es ist das gleiche, ob man den komplizierten Mechanismus eines großen Betriebes durch den Einzelwillen des einen Unternehmers leiten läßt, oder die Masse in der Partei zum Mechanismus in der Hand des Führers werden läßt. Dies muß eingesehen werden. Unterordnung, Disziplin — straffe Führung und Aktivität sind die Ursachen des Erfolges einer Bewegung, die längst ideell wertlos geworden ist.

Dr. Hans von Eckardt

Die Nachfolgestaaten der österr.-ungarischen Monarchie

Notenabstempelung und Zwangsanleihe in Ungarn — Zahlungsanpanik und Budgetschwierigkeiten in Deutsch-Österreich — Entspannung der Ernährungslage — Veredelungsverkehr — Eindringen westeuropäischen Kapitals

Gemäß den Vorschriften des Friedensvertrages hat Ungarn Anfang April die auf seinem Gebiete umlaufenden Banknoten einer Abstempelung unterzogen. Das Ergebnis dieser Aktion soll im ganzen 7 Milliarden betragen haben. Danach hat sich ohne Zweifel ein sehr großer Teil des ungarischen Notenbesitzes der Abstempelung entzogen. Schuld daran ist wohl in erster Linie, daß die ungarische Regierung nach tschechischem Muster mit der Notenabstempelung eine Zwangsanleihe verbunden hat, zu welchem Zweck 50 % des eingereichten Notenbetrages zurückbehalten wurden. Um die damit verbundene Härte zu mildern, verzinst Ungarn die Zwangsanleihe mit 4 %, während die Tschecho-Slowakei für die zurückbehaltenen Noten nur 1 % vergütete. Auch die ungarische Zwangsanleihe ist unter Lebenden nicht übertragbar und kann nur zur Bezahlung einer künftigen Vermögensabgabe (die gar nicht in Aussicht genommen ist) und — als Bauernprivileg — zur Bezahlung von Grundstücken, die bei der künftigen Bodenreform erworben werden, Verwendung finden. Während die tschechische Aktion seinerzeit hauptsächlich währungspolitische Zwecke hatte, war es dem ungarischen Finanzminister vor allem um eine einfache, wenn auch brutale Form der Geldbeschaffung für den Staat zu tun. Dieses Ziel hat er erreicht. Allerdings dürfte der so gewonnene Betrag von 3½ Milliarden nicht lange vorhalten, da Ungarn noch immer eine beträchtliche Armee unter Waffen hat und die Steuereingänge bei seiner desorganisierten Wirtschaft noch recht spärlich sind. Der wirkliche Stand des ungarischen Staatshaushaltes ist nicht bekannt, da ein ordentliches Budget bisher noch nicht vorliegt und das der Nationalversammlung unterbreitete Budgetprovisorium im wesentlichen auf fiktiven Daten beruht.

Mit der Notenstempelung in Ungarn und (fast gleichzeitig) in Polen hat die ungestempelte Krone auf dem Gebiete der früheren Monarchie aufgehört gesetzliches Zahlungsmittel zu sein, was sie bis vor wenigen Wochen in diesen beiden Staaten noch war. Obwohl die Rechtslage der ungestempelten Noten keineswegs geklärt ist, hat das doch dazu geführt, daß sie in sehr großen Beträgen angeboten wurden und dadurch eine heftige Entwertung erfuhren. Während die ungestempelten Noten

noch wenige Wochen vor der ungarischen Abstempelung in Wien zu 130 gehandelt wurden, sind sie seither auf 65 zurückgegangen, um sich allerdings bis auf 88 zu erholen. Der relativ hohe Preisstand, den sie noch behaupten, ist darauf zurückzuführen, daß Vorschüsse auf Kriegsanleihe, die bei der Österreichisch-ungarischen Bank aufgenommen worden waren, in ungestempelten Noten zurückbezahlt werden können. Diese Gelegenheit haben zahlreiche Kriegsanleihebesitzer benutzt, um ihre Schuld zurückzuzahlen und die ausgelöste Kriegsanleihe ohne oder nur mit geringem Verlust zu verkaufen.

Die Entwertung der ungestempelten Krone hat aber für das deutsch-österreichische Geldwesen eine viel ernstere Folge gehabt. Zum erstenmal sind in beträchtlichem Umfang Fälschungen deutsch-österreichischer Stempel aufgetaucht, zu denen es bis dahin nur deshalb nicht gekommen war, weil die deutsch-österreichische Krone am tiefsten unter den Valuten der Nationalstaaten stand und daher der Anreiz zur Stempelfälschung fehlte. Mit dem Auftauchen der falschen Stempel, die hauptsächlich auf 1000 und 10 000 Kronennoten beobachtet wurden, hat der Zahlungsverkehr in Deutsch-Österreich eine ähnliche Panik erlebt wie vordem aus dem gleichen Grund die Tschecho-Slowakei und Jugoslawien. Die 1000 und 10 000 Kronennoten wurden vom Verkehr zurückgewiesen und von den Banken nur gegen Feststellung der Nummern und der Person des Einreichers angenommen. Schließlich hat die Österreichisch-ungarische Bank den vorläufigen Ausweg gewählt, den alten Stempel mit einem neuen Stempel zu überdrucken, der den alten für echt erklärt. In den nächsten Wochen sollen neue 10 000 und 1000 Kronennoten ausgegeben werden, die sich von den alten dadurch unterscheiden werden, daß sie auf beiden Seiten den deutschen Text tragen. Zur Ausgabe eigener deutsch-österreichischer Banknoten (nach dem analogen Vorgang der Tschecho-Slowakei und Jugoslawiens) hat man sich nicht entschließen können, weil dies eine längere technische Vorbereitung erfordert hätte und man außerdem riskiert hätte, daß das in Währungsdingen empfindliche Publikum ein neues Notenbild zurückwies. Die Begründung einer eigenen deutsch-österreichischen Notenbank und Valuta steht aber in unabsehbarer Ferne.

Ein dritter Nachtrag zum Staatsvoranschlag läßt übrigens auch die staatsfinanzielle Lage Deutsch-Österreichs in neuerdings verschlechtertem Licht erscheinen. Danach sind die Ausgaben, die ursprünglich mit 8,4 Milliarden präliminiert waren, für das bis 30. 6. laufende Budgetjahr 1919/20 bereits auf 16,8 Milliarden, also auf das Doppelte, gestiegen, während die Einnahmen bloß von 3,5 auf 6,3 Milliarden gesteigert werden konnten. Auch diese Zunahme ist fast ausschließlich auf die enorme Tarifierhöhung in allen öffentlichen Betrieben zurückzuführen. Die verkehrsdrosselnde Wirkung dieser Tarifpolitik auf den Eisenbahnen tritt nur deshalb nicht zutage, weil der Verkehr wegen Kohlenmangels ohnehin auf ein Minimum herabgedrückt ist. Trotzdem erwarten die Staatsbahnen ein Betriebsdefizit von 181 Mill. (worin also noch nicht die Zinsen des Anlagekapitals enthalten sind), die Post ein Defizit von 211 Mill. Durch eine mehrhundertprozentige Preiserhöhung ist wenigstens wieder das Tabak- und Salzmonopol mit 235 bzw. 36 Mill. aktiv geworden, doch spielten diese Beträge neben dem Milliardendefizit keine Rolle. Auch die in Beratung stehenden Steuern decken es nur zu einem Bruchteil, ohne daß die Regierung einen ergänzenden Finanzplan ausarbeitet. Die Eingänge an direkten Steuern gehen zwar über das Präliminare hinaus, aber die Geldentwertung, die diese günstigen Steuereingänge bewirkt, verursacht zugleich immer weitere Ausgaben und steigert ständig das Defizit. So hat die Regierung erst dieser Tage neue Staatsbeamtenzulagen von 724 Mill. bewilligen müssen, die in dem Nachtragsetat noch nicht verrechnet sind. Ähnlich prekär ist die Finanzlage der Gemeinde Wien, die wahrscheinlich in der nächsten Zeit den Fahrpreis auf den städtischen Straßenbahnen von 2 auf 3 K erhöhen wird.

Trotzdem ist die wirtschaftliche Situation Deutsch-Österreichs augenblicklich etwas entspannt, weil die Gefahr einer unmittelbaren Hungerkatastrophe für die nächsten Monate gebannt ist. Die Vereinigten Staaten liefern auf Kredit (über dessen Rückzahlungstermin und Bedingungen nichts vereinbart ist) 200 000 Tonnen Getreide, was zur Aufrechterhaltung der Rationen bis zum Herbst genügt. Bis zum Eintreffen der amerikanischen Lieferungen haben Italien und die Schweiz ausgeholfen. Daneben hofft man, daß die, wenn auch bescheidene, Rohstoff- und Nahrungsmittelhilfe der europäischen Alliierten, denen sich auch die Mehrzahl der Neutralen angeschlossen hat, in den nächsten Wochen endlich verwirklicht wird. Auch diese Aktion kann bestenfalls für einige Wochen ihre Wirkung tun. Umso begieriger sucht die Öffentlichkeit nach Anzeichen einer durchgreifenden Hilfe von außen. Die Morgangruppe hat vor einigen Wochen eine Kommission nach Deutsch-Österreich geschickt, der der Staatssekretär der Finanzen selbst von Wien zwei Stunden weit entgegengefahren ist, um sie zu begrüßen. Den Amerikanern wurden die Vertreter aller Großbanken und sämtlicher wichtigen Industriezweige vorgeführt, aber sie ließen sich unterrichten, ohne auch nur im geringsten erkennen zu lassen, ob und wie sie die so erworbenen Kenntnisse verwerten wollten. Die Amerikaner haben sich von Wien nach Prag begeben, aber auch dort betont, daß sie zunächst nicht nach Europa gekommen seien, um Ge-

schäfte zu machen, sondern lediglich um sich zu informieren. Etwas hoffnungsvoller sieht eine Aktion aus, die auf deutsch-österreichische Anregung hin von London in Angriff genommen wird. Dort hat sich eine Anglo-Danubian Association gebildet, der die größten englischen Banken und Handlungshäuser angehören und die es sich zur Aufgabe macht, einen Lohnveredelungsverkehr zwischen England und den Nachfolgestaaten des alten Österreichs zu organisieren. Die Association will dabei lediglich als Treuhänder und Vermittler fungieren. Sie stellt an die Wiener und Prager Regierung nur die zwei Bedingungen, daß erstens dem Rohstofflieferanten das volle Eigentum in allen Stadien des Produktionsprozesses gewahrt bleibe und daß zweitens der Verkehr dieser veredelten Waren zwischen den Nationalstaaten von den Beschränkungen befreit werde, denen er sonst unterworfen ist. Die prinzipielle Zusage der Regierungen liegt vor. Dennoch ist es sehr zweifelhaft, ob die etwas schematisch gedachte Aktion zur Ausführung gelangen wird. Denn die deutsch-österreichische Industrie eignet sich nach ihrer Zusammensetzung nicht für den Rohstoffveredelungsverkehr — sie ist hauptsächlich Schwerindustrie oder auf die Holzverwertung begründet — und in der Tschechoslowakei fehlen bei ihrem Valutastand, wie bereits unlängst an dieser Stelle ausgeführt wurde, die Bedingungen für eine derartige Lohnarbeit. Übrigens haben auch in Deutsch-Österreich die Löhne und sonstigen Fabrikationskosten zahlreicher Industriezweige eine Höhe erreicht, die sie bei eingeschränktem und unregelmäßigem Betrieb bereits vom Weltmarkt ausschließt.

Während so das Ausland zum Wiederaufbau der österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten bisher nichts beigetragen hat, dringt das westländische Kapital immer stärker in den maßgebenden Industriezweigen dieser Gebiete vor. Von besonderer Bedeutung ist die Rolle, die dabei Schneider-Creuzot spielt. Diese französische Firma legt offenbar einen sehr erheblichen Teil ihrer Kriegsgewinne in dem früheren Österreich an. Schon vor Monaten hat sie sich die Kontrolle über die Skodawerke gesichert — deren maschinelle Einrichtungen sie übrigens, wie man hört, zum guten Teil nach Frankreich schaffen läßt —, und mit den Skodawerken ist die größte böhmische Maschinenfabrik, die Rustonwerke, sowie die Hradeker Stahlwerke in den Konzern von Schneider eingetreten. Nun hat dieselbe französische Firma die Mehrheit der Aktien der österreichischen Berg- und Hüttenwerke, des zweitgrößten mährisch-schlesischen Montanunternehmens, das bisher der Boden-Creditanstalt nahestand, erworben und schließlich von der Wiener Union-Bank auch ein Paket von Veitscher Magnesit-Aktien übernommen und damit auch in der deutsch-österreichischen Industrie (und zwar gleich in ihrem wichtigsten Monopolunternehmen) Fuß gefaßt. Die Union-Bank versichert zwar, daß Vorsorge getroffen sei zur Wahrung des deutsch-österreichischen Charakters der Unternehmung, aber das hebt die französische Kontrolle nicht auf, zumal Schneider als einer der größten Stahlwerksinteressenten in Europa einen sehr erheblichen Teil der Veitschen Magnesiterzeugung für die eigenen Werke in Anspruch nehmen kann.

Wien, 14. Mai 1920.

Dr. Gustav Stolper

England

Die Abgabe auf den Kriegsvermögenszuwachs — Gewinnbeteiligung der Arbeiter am Unternehmen

In jüngster Zeit sind dem Unterhaus zwei Berichte zugegangen, die aus vielen Gründen eine eingehendere Darstellung verdienen.

Der eine Bericht, nämlich der des parlamentarischen Komitees, das mit der Untersuchung der Frage beauftragt war,

ob und auf welche Weise eine Besteuerung des im Krieg erzielten Vermögenszuwachses durchzuführen sei, liefert Material zur Beurteilung einer in England wie auch auf dem Kontinent höchst aktuellen Frage. Es sei nur auf die Ausführungen Chamberlains hingewiesen, daß er

geneigt sei, die Kriegsgewinnsteuer durch eine Kapitalsteuer zu ersetzen, und auf den gewaltigen Kampf, der zurzeit mit allen Mitteln gegen die Erhöhung der E. P. D. (Excess Profits Duty) geführt wird, denn bis jetzt kennt man in England nur eine Steuer auf durch den Krieg erhöhte Einkommen. Diese betrug bekanntlich 80 %, wurde aber von Chamberlain im Vorjahre auf 40 % ermäßigt, nur um im gegenwärtigen Budgetvorschlag wieder auf 60 % erhöht zu werden. Der andere Bericht, der des Arbeitsministeriums über „Gewinnbeteiligung und Miteigentum der Arbeiter am Unternehmen im Vereinigten Königreich“ (Profit Sharing and Co-Partnership) (Cmd. 544) wirft Licht auf diese Seite der Arbeiterfrage, über die seit Ausbruch des Kriegs vom Ministerium keine Berichte mehr vorgelegt wurden und rechtfertigt unseres Erachtens die Auffassung des Whitley-Ausschusses, daß von einer Mitbeteiligung der Arbeiter am Gewinn der soziale Friede nicht zu erhoffen sei.

Der Bericht von Sir William Pearce's Committee über die Vermögensabgabe wurde am 13. 5. dem Unterhaus vorgelegt. Er ist von allen Komiteemitgliedern unterschrieben, mit einer einzigen Ausnahme: Macquisten, der einen sehr interessanten Minoritätsbericht verfaßt hat. Dieser wurde zwar dem Haus der Gemeinen nicht vorgelegt, doch haben ihn die „Times“ v. 14. 5. zum Abdruck gebracht.

Das Komitee verhält sich bzgl. der Einführung der Vermögensabgabe neutral, stellt sich aber auf den Standpunkt, daß ihr nichts im Wege steht, falls das Unterhaus und das Oberhaus sie beschließen. Von den vielen Vorschlägen, die das Steueramt (Board of Inland Revenue) gemacht hat, hält es jedoch nur einen für verwendbar. Nach diesem soll vom Vermögenszuwachs zunächst ein Betrag als steuerfrei abgezogen werden. Dieser ist nach Höhe des Vermögens und des Zuwachses zu staffeln, wie in nachstehender Tabelle zusammengestellt:

Vermögen vor dem Krieg		Abschlag in % des Vermögens vor dem Krieg
£		
bis 25 000	.....	100
„ 50 000	.....	65
„ 100 000	.....	45
„ 200 000	.....	35
„ 500 000	.....	31
über 500 000	.....	30

Danach tritt eine Besteuerung des Vermögenszuwachses bei kleinen Vermögen erst bei einer Verdoppelung, bei großen schon bei einem Zuwachs von mehr als 30 % ein. Die Steuer selbst ist ebenfalls nach Höhe des Zuwachses und Größe des Vermögens zu staffeln, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Steuersätze bei einem Vermögen (Beträge in 1000 £)					
vor dem Krieg		nach dem Krieg			
von		von 0			
		bis 25	bis 50	bis 100	bis 500 über 500
		Steuer in %			
0 bis 25	.....	40	50	62	74 80
25 „ 50	.....	—	65	68	78 80
50 „ 100	.....	—	—	74	80 80
100 „ 200	.....	—	—	—	80 80
200 „ 500	.....	—	—	—	80 80
über 500	.....	—	—	—	80

Man ersieht hieraus, daß kleine Vermögen geschont werden, während große eine Abgabe von 80 % zu zahlen haben sollen, wobei jedoch natürlich der steuerfreie Abschlag (abatement) zu beachten ist. Trotzdem würden tatsächlich kleinere Vermögen eine relativ viel größere Steuer-summe bei viel geringerem Zuwachs aufzubringen

haben als große. Nehmen wir ein Beispiel: Ein Mann von 25 000 £ Vermögen vor dem Krieg besitzt nach dem Krieg 100 000 £, so hat er 75 000 £ verdient; davon gehen ab: 100 % von 25 000 = 25 000; es bleiben also zu versteuern: 50 000, von denen 62 % = 31 000 zu entrichten sind. — Besaß dagegen jemand vor dem Krieg 5 Mill. £ und verdiente im Lauf des Krieges weitere 1½ Mill. £, so braucht er keine Steuer zu entrichten, da für seine Vermögensklasse das steuerfreie Kontingent 30 % beträgt, ein Mißstand, auf den Macquisten mit allem Nachdruck hinweist.

Das Komitee schätzt, daß aus der neuen Steuer 500 Mill. £ erzielt werden könnten und daß etwa 75 000 Personen zu ihr herangezogen werden würden. Die Stichtage für die Erhebung der Steuer würden sein: der 30. 7. 14 und der 30. 6. 19. Auch hiergegen opponiert Macquisten. Er weist darauf hin, daß seit diesem Datum einerseits schon erhebliche Verluste erlitten, andererseits aber sehr erhebliche Gewinne gemacht worden sind, und er fragt, warum man diese indirekten Kriegsgewinne, die ebenso ungerechtfertigt seien, wie die direkten, nicht ebenfalls versteuern wolle. Insbesondere gegen das Datum des 30. 7. 14 wendet er ein, daß es ein Termin sei, an dem alle Werte besonders niedrig eingeschätzt worden sind. „Wird es aber möglich sein,“ fragt er weiter, „überhaupt jemanden zu veranlassen, sein damaliges Vermögen richtig zu deklarieren, nachdem 7 Jahre verstrichen sind?“

Der Bericht über die Gewinnbeteiligung und das Miteigentum der Arbeiter an dem Unternehmen zeigt, daß in jüngster Zeit eine große Anzahl neuer Projekte für die Art der Beteiligung ausgearbeitet worden ist. Aber, wie schon in früheren Jahren, war auch in der gegenwärtigen sechsjährigen Berichtsperiode die Zahl der Erfolge klein, dagegen die Zahl der Mißerfolge und der Zusammenbrüche groß. Soweit dem Ministerium bekannt, ist zurzeit nur in 182 Unternehmen die Gewinnbeteiligung der Arbeiter eingeführt, dabei handelt es sich in 29 Fällen um Neueinführungen im letzten Jahre! In 198 Unternehmen wurde die Gewinnbeteiligung beseitigt. In 91 dieser Fälle wurden Unzufriedenheit der Arbeitgeber oder Arbeitnehmer oder ähnliche Gründe als Ursache aufgeführt, und zwar in 14 Fällen die der Arbeiter oder der Gewerkschaften. Finanzielle Umstände, darunter die Liquidation der Firma (!) hat 51 Projekte erledigt, der Rest (57) ist durch „verschiedene Ursachen“ aufgelöst worden. Eine solche Statistik über die Gründe ist natürlich mit der äußersten Vorsicht aufzunehmen. Aber der Umstand, daß bei einem gegenwärtigen Bestand von 182 Unternehmen 198 in einem Zeitraum von sechs Jahren aufgelöst wurden, ist bezeichnend, und in der Tat nennt der Bericht die große Zahl der Mißerfolge die beachtenswerteste Erscheinung der verfloßenen Periode. Wirklich dauernde Erfolge sind nur bei Gasgesellschaften erzielt worden. Die Labour Copartnership Association weist 38 Gesellschaften dieser Art nach, die über ein Gesamtkapital von 56,5 Mill. £ verfügen, und die zum Teil schon über 20 Jahre florieren. Der Rest der Gewinnbeteiligungssysteme (144) verteilt sich ziemlich gleichmäßig über alle Gewerbe. Die Seifenfabrik von Lever Bros. Ltd. ist das bekannteste, sie ist eine Aktiengesellschaft, im übrigen aber sind Privatunternehmen bevorzugt.

Besonders bekämpft wird die Gewinnbeteiligung durch die Gewerkschaften und Produktivgenossenschaften; letztere bezeichnen sogar in einem Anhang zum Bericht die Gewinnbeteiligung als „zwecklos, gefährlich“ und fordern ihre Abschaffung. Diese Genos-

senschaften geben daher selbst auch ihren Angestellten keine Gewinnbeteiligungen mehr, oder nur in wenigen Fällen: Von den 1384 Detailgeschäften, die Ende 1918 von den Produktivgenossenschaften unterhalten wurden, gaben nur 103 ihren Angestellten Gewinnbeteiligung. Dies gilt auch für die englische und die schottische Cooperative Whole Sale Society. Dagegen gaben etwa zwei Drittel der viel weniger bedeutenden Produktivgenossenschaften der Arbeiter (d. h. von Gewerkschaften betriebene) ihren Arbeitern eine oder die andere Art eines Bonus auf die Löhne, der je nach dem erzielten Gewinn schwankt.

Die finanziellen Ergebnisse der Gewinnbeteiligung sind in einigen Fällen nicht unerheblich. So haben Lever Bros. in etwa 10 Jahren 0,75 Mill. £ als Gewinnbeteiligung ausgeschüttet. Im ganzen sind, soweit festgestellt, ungefähr 250 000 Arbeiter in Unternehmen mit Gewinnbeteiligung angestellt. Der Durchschnittsgewinn aus der Beteiligung betrug bei diesen Arbeitern für das Jahr 1918 3 £ 13 s 3 d. Diese geringe Summe kann vielleicht die Enttäuschung einiger Arbeitgeber erklären, die die erwartete Anspannung und den Anreiz zur Arbeit bei der Einführung von Gewinnbeteiligung vergebens suchten.

Es wäre zu erwarten, daß die Arbeiter durch ihre Gewinnbeteiligung einen Einfluß auf das Unternehmen ausüben, doch hat es den Anschein, als ob das nicht der Fall ist. Der Ein-

fluß der Arbeiter in den Generalversammlungen wird als fast belanglos bezeichnet, und abgesehen von den Gasgesellschaften gibt es nur vier Unternehmen, in denen die Arbeiter einen Sitz im Aufsichtsrat haben. Es ist also das Mitbestimmungsrecht oder das Miteigentum der Arbeiter am Unternehmen in einem weit rudimentäreren Stadium, als die Gewinnbeteiligung. Nur in wenigen Unternehmen ist es üblich, die Arbeiter durch Ausgabe von Kleinaktien oder überhaupt durch Aktienbesitz an dem Unternehmen zu interessieren; in den weitaus meisten Fällen wird die Beteiligung durch Barzahlung bewirkt. In der Tat kann man die Anlage von Ersparnissen des Arbeiters in dem Unternehmen, in dem er angestellt ist, keineswegs gutheißen, denn es geht nicht an, daß er seinen Notgroschen in der Firma anlegt, aus der er bei schlechtem Geschäftsgang entlassen werden müßte.

Im ganzen scheint aus diesem Bericht hervorzugehen, daß die Systeme der Gewinnbeteiligung und des Miteigentums als veraltet und durch die Zeit überholt gelten können. Das Erstarken der Gewerkschaftsbewegung macht andere Wege notwendig, die mit der Solidarität der Arbeiter im Einklang stehen, denn die Gewinnbeteiligung schafft immer unter den Arbeitern selbst mehr oder weniger Kapitalistentypen, wenn sie überhaupt von Erfolg sein soll. Die neuen Wege sind die von den Whitley-Räten beschrittenen.

Dr. Th. Plant

Holland

Zum Kreditabkommen mit Deutschland

Während des Krieges hat die niederländische Regierung den kriegführenden Staaten keine Kredite gewährt, erst nach dem Waffenstillstand kam ein Abkommen mit den Alliierten zustande. Um von diesen die für die Inlandsversorgung nötigen Lebensmittel und anderen Waren zu erhalten, mußte sich die niederländische Regierung zu ihrer finanziellen Unterstützung bereit erklären. Nach diesem Abkommen erhielt England 75 Mill., Frankreich 30 Mill. und Italien 18 Mill. fl Kredit, die zu 5 % verzinst werden. Die Rückzahlung soll von England bis zum 31. 12. 23, von den beiden andern Staaten bis zum 1. 4. 22 erfolgen. Nach dem kürzlich veröffentlichten Orangebuch hat nur Frankreich den vollen Betrag dieses Kredites in Anspruch genommen, während England und Italien 50 bzw. 3 Mill. benutzten.

Handelte es sich hier um Kredite, die Holland zur Sicherung der eigenen Versorgung geben mußte, so sind die späteren Kredite an Frankreich und Deutschland freiwillig eingeräumt und zum Wiederaufbau ihres Wirtschaftslebens bestimmt. Das Guthaben von 25 Mill fl, das Frankreich im Oktober v. J. bereitgestellt wurde, war zur Lebensmittelversorgung und zum Wiederaufbau des zerstörten Gebietes bestimmt. Es soll mit 5 % verzinst und in fünf Jahren abgetragen werden.

Bei der Ratifikation dieses Abkommens erklärten sich Regierung und Volksvertretung bereit, auch Deutschland einen Kredit zu gewähren. Die Verhandlungen mit den deutschen Vertretern zogen sich längere Zeit hin und führten im Januar d. J. zur Festlegung vorläufiger Bestimmungen, die im April von den beiden Regierungen genehmigt wurden. Der Vertrag bedarf nun noch der Zustimmung der niederländischen Generalstaaten.

Von dem Kredit in Höhe von 200 Mill. fl sind 60 Mill. zum Ankauf von Lebensmitteln und 140 Mill. zum Kauf von Rohstoffen für die

deutsche Industrie bestimmt. Für 30,52 Mill. fl Lebensmittel müssen aus Holland oder Niederländisch-Indien eingeführt werden.

Die niederländische Regierung verpflichtet sich zur Lieferung von 5000 t Weizen zum Preise von 1,57 Mill. fl und von 5400 t Fleisch für 6,75 Mill. fl. Deutschland muß für 3,5 Mill. fl Heringe, für 6 Mill. Milch und Milchprodukte, für 2,66 Mill. Ölkuchen, für 8 Mill. Käse und für 1 Mill. Marmelade kaufen. Über den Restbetrag in Höhe von 1,04 Mill fl kann die deutsche Regierung frei verfügen.

Von den Waren, zu deren Kauf Deutschland sich verpflichtet, nehmen Milch und Käse mit 14 Mill. und Heringe mit 3,5 Mill. fl die wichtigsten Bestandteile ein. Es sind das diejenigen Waren, deren Ausfuhr durch den hohen Stand der holländischen Valuta am empfindlichsten behindert wurde (vgl. Nr. 15 v. 9. 4. 20, S. 227). Eine Kommission, die zum Studium der Absatzverhältnisse im Auslande eingesetzt wurde und die wichtigsten europäischen Länder bereiste, stellte fest, daß die Ausfuhr, die im Herbst sehr wohl möglich gewesen wäre, durch den hohen Ausfuhrzoll von 70 fl für 100 kg verhindert und später wegen des schlechten Kursstandes der Absatzländer unmöglich wurde. Fast alle Länder haben sich inzwischen mit amerikanischem Käse versorgt, so daß eine Ausfuhr mittels Kreditverleihung nur nach Deutschland in Frage kommt. Die Ausfuhr an Käse nach Deutschland betrug im vergangenen Jahre 2248 t im Werte von 4,6 Mill. fl. Ebenso groß waren die Schwierigkeiten des Heringshandels, der fast ganz auf die Ausfuhr angewiesen ist, da der Konsum im Inland nur gering ist. Wegen der großen Vorräte, die noch unverkauft lagern, soll zunächst nur ein Teil der Fischereiflotte zum Fang ausfahren. Nach der niederlän-

dischen Handelsstatistik führte Deutschland im letzten Jahre für 17 Mill. fl. Heringe ein.

Zur Sicherung unserer Lebensmittelversorgung ersuchte die deutsche Regierung um einen sofortigen Vorschuß von 60 Mill. fl. Die holländische Regierung gewährte darauf einen solchen in Höhe von 25 Mill., der zum Ankauf folgender Waren bestimmt ist: 1,57 Mill. für Weizen, 5 Mill. für Fleisch, 2 Mill. für Heringe, 3 Mill. für Milch und Milchprodukte, 2,66 Mill. für Ölkuchen, 2,65 Mill. für Käse, 1 Mill. für Marmelade und 7,12 Mill. für andere Lebensmittel nach freier Wahl. Sollte das ganze Abkommen nicht die Genehmigung der Generalstaaten erhalten, so wird dieser Vorschuß als selbständiger Kredit behandelt. Er wird dann mit 6 % verzinst und jährlich mit 5 Mill. fl. zurückbezahlt.

Diese Bestimmung ist deshalb wichtig, weil vielfach Bedenken gegen die für die deutsche Rohstoffversorgung bestimmten 140 Mill. fl. erhoben worden sind. Wir haben gesehen, daß eine Belebung der Ausfuhr im eigenen Interesse des holländischen Handels liegt. Es kommt hinzu, daß eine in Deutschland ausbrechende Hungersnot eine große Gefahr für die Niederlande bedeuten würde. Schon jetzt zeigt sich, daß revolutionäre Bestrebungen über die Grenzen greifen und in der holländischen Arbeiterschaft Boden gewinnen. Aus diesem Grunde muß die niederländische Regierung zu einer geregelten Versorgung Deutschlands beitragen, die zum Aufleben der Arbeitstätigkeit und zur Einstellung der politischen Kämpfe führt.

Die Bedenken gegen den Rohstoffkredit werden besonders aus den Kreisen der Industrie geltend gemacht,

teils weil heute die Lieferung derjenigen Rohstoffe, die die niederländische Industrie aus Deutschland bezieht, sehr unsicher ist. Nun sollen die 140 Mill. fl. als ein sog. Revolvingkredit behandelt werden. Deutschland wird den Kredit in Kohlen und Fertigfabrikaten bezahlen, für die Weltmarktpreise berechnet werden. Betragen die Lieferungen mehr, als zur jährlichen Rückzahlung erforderlich ist, so dienen sie zur Erhöhung des kreditierten Betrages. Hier sind nun Zweifel erhoben worden, ob die deutsche Industrie zur Erfüllung der Lieferungsbedingungen gewillt ist. Es handelt sich in erster Linie um einen moralischen Kredit, und hierbei tritt klar hervor, wie stark das Vertrauen an die deutsche Wirtschaft dadurch erschüttert ist, daß viele Verträge nicht innegehalten wurden. Hierunter hat ganz besonders die holländische Industrie gelitten. Die deutschen Lieferanten verlangten häufig Preiserhöhungen, die nicht gerechtfertigt erschienen. Weigerte sich der ausländische Abnehmer, diesen Preis zu bezahlen, so verbot die deutsche Außenhandelsstelle die Ausfuhr des betreffenden Gegenstandes. Um von vornherein sichere Preise festsetzen zu können, wurde darauf vielfach in ausländischer Währung abgeschlossen. Nachdem sich nun aber die deutsche Valuta wieder gehoben hat, verlangen häufig deutsche Exporteure nachträglich die Zahlung in deutschem Gelde. Unter diesen Umständen ist ein geregelter Geschäftsverkehr mit dem Auslande sehr erschwert und der Ausländer verliert das Vertrauen zum deutschen Kaufmann. Hierher rührt der Widerstand, der in Holland dem Rohstoffkredit entgegen gesetzt wird, während die Notwendigkeit der Bereitstellung von Lebensmitteln allgemein anerkannt wird.

Wolfgang Hensel

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

	Hamburg	Berlin	Amsterdam	Zürich
	25. 5.	25. 5.	25. 5.	25. 5.
	ℳ	ℳ	fl	fr
Amsterdam, 100 fl. . .	1337,50	1335,—	—,—	206,—
Barcelona, 100 Pesetas	600,—	545,—	45,75	94,—
Berlin, 100 ℳ	—,—	—,—	7,40	15,10
Brüssel, 100 fr	290,50	287,65	22,—	44,25
Budapest, 100 K	—,—	19,75	—,—	—,—
Buenos Aires	—,—	—,—	—,—	240,—
Helsingfors, 100 FM . . .	—,—	179,50	—,—	—,—
Kopenhagen, 100 Kr. . . .	567,50	585,—	44,75	92,—
Kristiania, 100 Kr. . . .	650,—	650,50	50,—	100,50
London, 1 £	141½	140,50	10,63	21,85
Madrid, 100 Pesetas . . .	600,—	545,—	45,75	94,—
New York, 1 \$	36½	34,75	2,74½	5,61
Paris, 100 fr	282,50	270,—	21,35	42,25
Prag, 100 K	81,50	84,—	—,—	12,50
Rom, 100 Lire	208,50	200,—	14,10	31,50
Stockholm, 100 Kr. . . .	770,—	785,—	57,70	117,50
Wien, 100 K. . . . neu	22,50	23,—	1,80	3,45
Zürich, 100 fr	673,75	620,—	48,70	—,—

	Wien	Prag	Paris	London*)	New York
	25. 5.	25. 5.	21. 5.	20. 5.	24. 5.
	K	K	fr	£	\$
Amsterdam, 100 fl	7100,—	—,—	509,—	10,46	—,—
Berlin, 100 ℳ . . .	510,—	118,25	32,25	171,—	2,49
Kopenhagen, 100 Kr	3150,—	—,—	234,50	25,39	—,—
London, 1 £	—,—	—,—	53,09	—,—	3,81½ 60 Tt.
New York, 1 \$. . .	—,—	—,—	13,90	3,81	—,—
Paris, 100 fr	—,—	—,—	—,—	54,10	—,—
Wien, 100 K	—,—	24,75	—,—	—,—	—,—
Zürich, 100 fr . . .	3350,—	—,—	245,50	—,—	—,—

*) Die Notierungen in London werden angegeben in ausländischen Einheiten für London für 1 £.

Abweichungen von der Münzparität in:

	25. 5.	Amsterd.	Zürich	Kopenh.	Stockh.	Wien
Reichsmark.	—87,51	—87,77	—80,59	—85,37	+333,82	—
Osterr. Krone	—96,43	—96,78	—	—	—	—
Französ. Frank. . . .	—55,52	—57,75	—35,4	—50,—	—	—
Pfund Sterling	—12,18	—13,36	+30,23	+0,93	—	—
Dollar	+10,34	+8,25	+65,14	+27,61	—	—

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	14. 5.	21. 5.
Alexandrien	977/16 d pari	977/16 d pari
Bombay/Kalkutta	2 s 1½ d—2 s 1½ d	2 s 1½ d—2 s 1½ d
Hongkong	4 s 1 d	4 s 3 d
Schanghai	5 s 8 d—6 s 0 d	5 s 11 d—6 s 2 d
Singapore	2 s 3¾ d—2 s 4 d	2 s 3¾ d—2 s 4 d
Yokohama	2 s 8¼ d—2 s 8½ d	2 s 8¾ d—2 s 8¾ d
Montevideo T.T.	62¾ d—62¾ d	62¾ d—62¾ d
Rio de Janeiro	—	169/16 d
Buenos Aires T.T.	60½ s d—60¾ s d	60¼ d—60½ d
Valparaiso 90 T.	11½/16 d	12½/16 d

Geldverfassung und Währungspolitik

Das englische auswärtige Amt ließ dem deutschen Geschäftsträger eine Note folgenden Wortlauts zugehen: Mit Bezug auf Ihr Memorandum vom 18. März bezüglich der Fortsetzung der Zahlung der deutschen Einfuhrzölle in Gold habe ich die Ehre, den Beschluß der alliierten Regierungen mitzuteilen, daß die Erlaubnis, die der deutschen Regierung gewährt worden ist, die Zahlung der Einfuhrzölle in Gold zu verlangen, verlängert wird, daß sich jedoch die einzelnen alliierten Regierungen das Recht vorbehalten, die Frage zu irgendeiner Zeit wieder aufzurollen. („Frankf. Ztg.“, Nr. 315 v. 30. 4. 20.)

Durch eine Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 1. 2. 20 war die Ausfuhr von handgeschlagenem, legiertem Blatt-

gold ohne besondere Bewilligung freigegeben worden. Eine in Nr. 85 des „Reichsanzeigers“ veröffentlichte Bekanntmachung des Reichswirtschaftsministers hebt die Freigabe mit Wirkung vom 22. 4. wieder auf. Blattgold wird dadurch wieder unter Ausfuhrverbot gestellt. Zuständig zur Erteilung der Ausfuhrbewilligungen für Blattgold sind die Reichsbankhauptstellen Nürnberg, Augsburg und Dresden. Für die übrigen Waren des Abschnittes 16 A des Zolltarifes (Gold, und Waren daraus), die bisher schon einem Ausfuhrverbot unterlagen, bleibt es bei der bisherigen Regelung. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 88 v. 25. 4. 20.)

Nach Mitteilung der Österreichisch-Ungarischen Bank werden, um den durch den Umlauf der echten, mit gefälschten deutsch-österreichischen Stempeln versehenen 1000 und 10 000 Kronennoten hervorgerufenen, ersten Störungen im Zahlungsverkehr und der Schädigung des Wirtschaftslebens abzuwehren, neue Kronennoten dieser Gattung mit veränderter Ausgestaltung zur Ausgabe gelangen. Ungestempelte Noten dieses neuen Typs sollen nicht ausgegeben werden. Wie die „Wiener Allgemeine Zeitung“ erfährt, ist die Fälschung der jetzt umlaufenden Noten mit echten Stempeln vorgenommen worden. Ein echter Stempel der Österreichisch-Ungarischen Bank wurde gestohlen.

Die Österreichisch-Ungarische Bank gibt Kronen mit dem Stempelaufdruck „echt“ der Hauptanstalt der Österreichisch-Ungarischen Bank aus, da die Fertigstellung der neuen Banknoten noch einige Zeit beansprucht. Diese Ersatznoten bleiben nur bis zur Fertigstellung der neuen Noten im Verkehr. („Frankf. Ztg.“, Nr. 323 v. 4. 5. 20.)

In englischen Finanz- und Handelskreisen sieht man mit großer Besorgnis der wachsenden nordamerikanischen Konkurrenz in Chile entgegen. Bisher dominierte im Zahlungsverkehr Chiles mit dem Auslande der Dreimonatssichtwechsel auf London. Zwar wurden die meisten chilenischen Erzeugnisse in vielen Ländern in chilenischer Währung bezahlt, aber das Hauptprodukt, der Salpeter, wurde von jeher ausschließlich in Sterlingwährung gehandelt. Jetzt droht, wie der Berichterstatter des „Times Trade Supplement“ v. 10. 4. 20 aus Valparaiso meldet, die Gefahr, daß der Londoner Wechsel durch den New Yorker Wechsel verdrängt wird und die Marktnotierungen künftig in \$ statt in £ vorgenommen werden. Damit würde New York das Zentrum für die chilenischen Geldgeschäfte werden.

Staatsanleihen

Vom Reichsfinanzminister werden neben der Reichsbank als Hinterlegungsstellen für Stücke der Deutschen Sparprämienanleihe von 1919 folgende Banken nebst ihren Zweigniederlassungen benannt: Bayerische Notenbank, München; Bayerische Staatsbank, Nürnberg; Württembergische Notenbank, Stuttgart; Badische Bank, Mannheim; Sächsische Bank zu Dresden, Dresden; Preussische Staatsbank, Berlin. („Deutsche Allg. Ztg.“, Nr. 210 v. 6. 5. 20.)

Durch verschiedene polnische Blätter macht ein Artikel über P o l e n s Schulden die Runde. Er kommt zu dem Schlusse, daß Polen in der Reihe der am wenigsten verschuldeten Staaten steht und daß auf den Kopf der Bevölkerung nur 381,80 M Staatsschulden entfallen. Demgegenüber ist festzustellen, daß die Summe der Schulden Polens schwer zu bestimmen ist, auch Finanzminister Grabski gab sie bei der Budgetdebatte im Reichstag nur ungefähr an. Sehen wir von den inneren Schulden (innere Anleihe von 1918, zwei innere Anleihen von 1920) ab, so bezifferte Finanzminister Bilinski schon Anfang Oktober 1919 die Auslandsschulden auf 114 Mill. fr, 143 Mill. \$, 929 000 £, 6½ Mill. Lire, 16—17 Mill. holl. Gulden, d. h. nach dem noch günstigeren Valutastande vom Oktober 1919 schon damals rund 10 Milliarden poln. M. Das Fallen der Valuta erschwert die Schuldenlast. Ob inzwischen neue Auslandskredite hinzugekommen sind, wurde in den Budgetdebatten nicht angegeben, zumindest aber wird die Aufnahme der amerikanischen Dollaranleihe eifrig gefördert, die nach Grabskis Berechnung das Verwaltungs- und Kriegsdefizit von rund 14 Milliarden für das laufende Geschäftsjahr decken soll, während das Defizit des ersten Jahres (etwa 12 Milliarden) durch die beiden inneren Anleihen von 1920 getilgt werden soll. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 86 v. 23. 4. 20.)

Die große rumänische innere Anleihe, über die an dieser Stelle bereits berichtet wurde, soll, wie nachträglich bekannt wird, innerhalb von 40 Jahren getilgt werden. Die Auslosungen finden halbjährlich am 1. 9. und 1. 3. jedes Jahres statt. Die erste Auslosung erfolgt am 1. 9. 21. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 88 v. 25. 4. 20.)

Einer Statistik des „Stock Exchange Official Intelligence“ ist zu entnehmen, daß Japan seine Schulden trotz seiner Beteiligung am Kriege verringert hat. Besonders in den letzten Jahren hat es Teile seiner riesigen Goldbestände dazu verwendet, auswärtige Anleihen teilweise zurückzuzahlen. 1909 betrugen die gesamten Schulden 271 500 000 £, 1919 nur mehr 250 000 000 £. Auf den Kopf der Bevölkerung entfallen jetzt 90 s Anteil an den Nationalschulden, eine Summe, die ihrer Niedrigkeit nach einen Rekord gegenüber anderen Ländern darstellt.

Neugründungen und Kapitalerhöhungen im April 1920.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbe- gruppen	Neugrün- dungen		Kapitals- erhöhungen	
			Hkt.- Kap. in 1000 M.	Ausgabe- kurs in %	in 1000 M.	Ausgabe- kurs in %
Gebr. Böhrer & Co. A. G.	Berlin	Erzbergwerk u.	—	—	5000	160
Buderus'sche Eisenw..	Wetzlar	Hüttenbetriebe	—	—	4000	100
Dtsch. Gold- u. Silber- scheideanstalt, vorm. Roeßler	Frankfurt	"	—	—	20000	110
Harkortsche Bergw. u. chem. Fabr., A. G. ...	Gotha	"	—	—	900	100
Hüttw. Niederschöne- weide A. G. v. m. Ginsb.	Berlin	"	—	—	2000	110
Jul. Sichel & Co., K. g. a. A.	Mainz	"	—	—	12000	235
Siegen-Solinger Gußst. Akt.-Verein.	Solingen	"	—	—	4100	108
Ver. Königs- u. Laura- hütte A. G.	Berlin	"	—	—	18000	130
Bayerntorffwerke A. G.	Burgfarrenbach	Kohlenbergbau,	2500	100	—	—
Niederlaus. Kohlenw..	Berlin	Koks, Torf usw.	—	—	5000	115
Kaliw. Ascherslb. A. G.	Aschersleben	Salz-, Kali- u.	—	—	2500	100
Kaliwerke Ummendorf- Eisleben A. G.	Berlin	Salpeterbergb.	—	—	1093	100
Pfalz-Saarbrück. Hart- stein Industrie A. G.	Neustadt a. H.	Marmor, Basalt	—	—	1000	100
Alsen'sche Portland- Cement-Fabriken ..	Hamburg	Zement, Kalk	—	—	1000	100
Bürener Portland- Cement-Fabriken ..	Münster	"	1400	100	—	—
Wunstorfer Portland- Cementwerke A. G..	Neustadt a. R.	"	—	—	300	100
Annawerk Schamotte- Tonwarenfabr. A. G.	Oeslau	Ton-, Chamotte- fabrik, Ziegelei	—	—	500	120
Pfälzische Chamotte- u. Thonwerke A. G. ...	Grunstadt	"	—	—	1400	1)
Tonofen. Wallner A. G.	Tirschenreuth	"	200	100	—	—
A. G. Nordd. Steingutf.	Grohn	Steingut, Töpf.	—	—	2375	2)
Fürst. Porzellanf. A. G.	Fürstenberg	Porzellanfabr.	—	—	230	100
Hohlglashüttenwerke Ernst Witter A. G..	Unterneubrunn	Glas-, Spiegelf.	—	—	500	100
A. G. f. Cartonagenind.	Loschwitz	Metallverarbgt.	—	—	2700	121½
A. G. f. Metallindustrie, vm. G. Richter, Pforzh.	Karlsruhe	"	—	—	300	100
Baroper Walzwerk A. G.	Dortmund	"	—	—	3000	100
Metallwerke A. G., vm. Luckau & Steffen..	Hamburg	"	—	—	2000	112½
Südd. Metallw. A. G..	München	"	—	—	600	3)
Südd. Sägen-, Feilen- u. Werkzeugfabr. A. G.	Straubing	"	300	100	—	—
Trier Walzwerk A. G..	Trier	"	—	—	1750	101½
Triton-Werke A. G. (vorm. Ferd. Müller)	Hamburg	"	—	—	1500	100
Ver. Metallwarenfabr. A. G., vm. Haller & Co.	Altona-Ottensen	"	—	—	1500	107½
„A. W. G.“ Allg. Werk- zeugmasch.-Ges. ...	Berlin	Maschinen, Ap- parate, Armatur.	300	100	—	—
Amme, Giesecke & Kon- negen A. G.	Braunschwg.	u. dgl. Fabr.	—	—	4000	107½
Bahnindustrie A. G. ...	Krefeld	Eisengießereien	300	100	—	—
Berlin. Maschinenbau, vm. Schwartzk. A. G.	Berlin	"	—	—	12000	150
Centralheizk.-W. A. G.	Hannover	"	—	—	800	107½
Ceres Maschinenf. A. G. vorm. Felix Hübner	Liegnitz	"	—	—	2000	112

1) Davon 800 000 M. Stammaktien zu 107 % und 600 000 M. Vorzugsaktien zu 100 %. 2) Davon 542 000 M. zu 125 % und 1833 000 M. zu 100 %. 3) Davon 450 000 M. zu 110 % und 150 000 M. zu 100 %.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbe- gruppen	Neugrün- dungen Akt.-Kap. in 1000 M. Baugabe- kurs in %	Kapitals- erhöhungen in 1000 M. Baugabe- kurs in %
Dampfkesselfabrik vm. Arth. Radberg, A.-G. Darmstadt	Industrie d. Ma- schin., App. usw.	—	—	1000 *)
Düsseld. Maschinenb. A.-G., vm J. Losenh. Düsseldorf	„	—	—	1500 110
Eisenbahn-Verkehrs- mittel A.-G. Berlin	„	—	—	6250 125
Eisenhüttenw. Marien- hütte bei Kotzenau, vm. Schlütg. & Haase Kotzenau	„	—	—	1600 120
Ehrhardt & Lehm. A.-G. Saarbrück.	„	—	—	3000 100

*) Davon 800 000 M. zu 110 % und 200 000 M. zu 100 %.

Ernemann-Werke A.-G. Dresden	Industrie d. Ma- schin., App. usw.	—	—	1900 132 1/2
Expreswerk A.-G. ... Neumarkt	„	—	—	500 100
Fabr. landw. Maschin. F. Zimmermann A.-G. Halle a. S.	„	—	—	1800 110
Frankf. Maschinenbau A.-G. vorm. Pek. & W. Frankfurt	„	—	—	3000 120
Hansa Lloydw. A.-G. Bremen	„	—	—	1200 130
F.R. Hesse Masch. A.-G. Stuttgart	„	—	—	1500 118
Heyligenstädt & Co. Werkz.-Maschinenf. u. Eisengießerei A.-G. Gießen	„	—	—	750 100
Lanz-Wery Mähmasch.- Fabrik A.-G. Zweibrücken	„	—	—	700 100
Maschinenbau A.-G., vorm. Beck & Henkel Kassel	„	—	—	1050 124

Fortsetzung folgt.

Fab. Landau

Schiffahrt und Schiffbau

Niederlande

Vom holländischen Schiffbau. Die holländische Werftindustrie hat während des Krieges eine recht beträchtliche Ausdehnung erfahren. Während 1913 nur 13 Werften den Bau von Seeschiffen betrieben, zählt man deren jetzt 129. Trotzdem hat der holländische Schiffbau im vorigen Jahre an Handelschiffen über 100 Br. R. T. nur 100 mit einem Gesamttraumgehalt von 137 086 Br. R. T. zu Wasser gelassen, ein Ergebnis, das sich nur um 33 % über das des letzten Vorkriegsjahres erhebt. Zwei Momente sind es vor allem, die die Tätigkeit der holländischen Werften behindern, der Arbeitermangel und die Schwierigkeit des Materialbezuges. Der Mangel an geübten Werftarbeitern hängt mit der schnellen Ausbreitung der Industrie zusammen, er macht sich um so mehr fühlbar, als neuerdings auch die allgemeine Einführung der achtstündigen Arbeitszeit ein Zurückgehen der Arbeitsleistung im Gefolge gehabt hat. Der Versuch, deutsche Arbeitskräfte heranzuziehen, ist namentlich in den Schiffbauplätzen an der Grenze, z. B. in Lobith, wo die Arbeiter ihre Wohnstätten auf deutschem Boden behalten und von dem hohen Guldenkurs Nutzen ziehen konnten, erfolgreich gewesen. Auch die größeren Schiffbauzentren in Nord- und Südholland haben Zuzug von deutschen Arbeitskräften erhalten, der allgemein als ein Gewinn angesehen wird. Größere Schwierigkeiten bereitet die Beschaffung ausreichenden Baumaterials. Die nach Beendigung des Krieges gehegten Hoffnungen auf englische und amerikanische Stahlplatten haben sich nicht verwirklicht. Was Großbritannien und die Vereinigten Staaten lieferten, war gering und ist im wesentlichen nur den Neubauten einer Schiffahrtsgesellschaft, der Holland-Amerika Linie, zugute gekommen. Der niederländische Schiffbau bleibt nach wie vor für den Bezug seiner hauptsächlichlichen Baumaterialien auf Deutschland angewiesen, und hier liegen die Verhältnisse nicht gerade so, daß sie zu besonders günstigen Ausblicken Anlaß geben. Die großen Lieferungsverträge, die zu Anfang des vorigen Jahres zwischen den deutschen Walzwerken und den holländischen Werften sowie zwischen dem Stahlkontor und der Vereinigung der holländischen Interessenten abgeschlossen waren, sind zwar zu einem Teil zur Ausführung gelangt, da der stetig sinkende Markkurs den deutschen Werken einen Anreiz zum Export bot und außerdem der eigene Schiffbau durch die Hinausschiebung der Ratifizierung des Friedensvertrages gehindert wurde. Aber mit dem Erscheinen weiterer fremder Käufer auf dem deutschen Stahlmarkt stiegen die Preise, innerpolitische Schwierigkeiten, Kohlennot und Arbeitsunlust ließen keine Steigerung der Produktion zu und die Lieferungen wurden spärlicher, so daß manche Werften sich nur durch Zahlung von Prämien einen verringerten Bezug sichern konnten.

Mit einer Besserung dieser Verhältnisse ist nach Ansicht mancher holländischen Werften für die nächste Zukunft kaum zu rechnen, insbesondere deshalb nicht, weil jetzt nach Ratifizierung des Friedensvertrages und dem Inkrafttreten der den deutschen Werften von der Entente auferlegten Bauverpflichtungen der deutsche Eigenbedarf wachsen wird und eine entsprechende Steigerung der Produktion der deutschen Stahlindustrie unwahrscheinlich ist. Auf Lieferungen von England und Amerika wird nicht zu zählen sein, höchstens könnte Lothringen später einige Hilfe bringen.

Sehr beklagt wird von den holländischen Werften, daß die Anlage heimischer Hochöfen und Walzwerke noch immer

nicht über die Anfänge hinaus gediehen ist. Nach den letzten Berichten hat man in Velzen, wo derartige Anlagen geplant sind, mit dem Bau eines Kanals und eines Hafens am Nordseekanal begonnen und man will in kurzem den Anfang mit dem Legen von Schienengeleisen machen, die die Verbindung der Anlage mit dem Hafen und den Anschluß an die Strecke Velzen-Bewerwijk herstellen sollen. Durch den Erwerb von Anteilen an der Phoenix A. G. für Bergbau und Hüttenbetrieb in Hörde hat die N. V. Koninkl. Nederlandsche Hoogoven- en Staal-fabriken Vorsorge getroffen, daß ihr bei der Anlage ihres Unternnehmens die Erfahrungen der deutschen Gesellschaft zur Seite stehen werden.

Demnach bleibt die Tätigkeit des niederländischen Schiffbaues vorerst völlig von der Lieferfähigkeit der deutschen Stahlindustrie abhängig. Bei der Unsicherheit des Materialbezuges ist über das mutmaßliche Bauergebnis des laufenden Jahres wenig zu sagen. Die Zahl der bei den Werften vorliegenden Bauaufträge zeigt jedenfalls zurzeit eine Rekordhöhe, die in den Vorjahren auch nicht annähernd erreicht worden ist. Nach Lloyds Register, das nur die wirklich in Arbeit genommenen Neubauten zählt, lagen am Schlusse des vorigen Jahres 126 Schiffe mit 328 000 Br. R. T. in Holland auf Stapel. Die holländische Zeitschrift „In en Uitvoer“ die außerdem die kontrahierte, aber noch nicht in Arbeit genommene Neutonnage mit berücksichtigt, kommt auf 459 Schiffe und 745 000 Br. R. T. Sie gibt über die Bauergebnisse der einzelnen Jahre und den Umfang des jeweils am Jahresschlusse vorliegenden Auftragsbestandes folgende Übersicht:

	Zahl der Seeschiffe baudenden Werften	Bauergebnis (zu Wasser gelassene Seeschiffe) Br. R. T.	Am 31. 12. waren an Handelsschiffen im Bau oder bestellt:	
			a) insgesamt Br. R. T.	b) davon für fremde Rechnung Br. R. T.
1911....	?	—	128 400	7 500
1912....	9	99 000	158 050	5 110
1913....	13	104 300	172 050	5 400
1914....	24	118 200	185 000	18 000
1915....	44	113 000	406 050	49 360
1916....	69	180 200	442 100	84 525
1917....	108	148 800	429 560	63 750
1918....	113	74 000	477 850	62 630
1919....	129	137 100	745 000	114 450

Die am Schlusse des vorigen Jahres vorliegenden Bauaufträge gingen also um 55 % über die des Vorjahres hinaus und dürften seitdem weiter zugenommen haben. Auch die fremden Bestellungen zeigen einen bisher nie erreichten Umfang. Von den für fremde Rechnung in Auftrag gegebenen 114 450 Br. R. T. waren 80 815 für norwegische, 7010 für dänische, 5135 für französische, 4550 für schwedische, 2000 für englische, 850 für italienische und 550 für belgische Reedereien bestimmt. Damit wird indessen die für das Ausland im Bau befindliche Tonnage nicht in ganzer Größe wiedergegeben sein, denn manche Bauten werden von den Werften „auf eigene Rechnung“ gebaut und dürften später an ausländische Käufer abgegeben werden. Von den 459 im Bau befindlichen oder bestellten Schiffen haben 254 einen Bruttoreaumgehalt von weniger als 1000 R. T., 146 messen zwischen 1000 und 4000, 49 zwischen 4000 und 8000 und 10 zwischen 8000 und 10 000 Br. R. T. Über 10 000 t ist kein Schiff im Bau. Auf die einzelnen Werften — es sollen hier nur die wichtigsten aufgeführt werden — verteilten sich Bauarbeit und Aufträge am Jahresschluß wie folgt:

Werft:	Standort:	Am 31. 12. 19 im Bau und bestellt:		
		Br. R. T.	a) Schiffbau T.-Deplacem.	b) Maschinenbau Pferdestärken
Ned. Scheepsbouw Mij.	Amsterdam	75 100	+ 10 290	—
Scheepsbouw Mij. „Nieuwe Waterweg“	Schiedam	86 100	—	40 650
Koninkl. Mij. „De Schelde“	Vlissingen	34 370	+ 10 615	132 200
Rotterdamsche Droogdok Mij.	Rotterdam	34 400	—	18 000
Etabl. „Fijenoord“	Rotterdam	31 640	+ 3 270	25 025
C. v. d. Giessen & Zonen's Sch.	Krimpen a. d. IJssel	29 120	—	—
Werf „Gusto“	Schiedam	27 370	+ 2 000	16 050
A. Vuyk & Zonen	Capelle a. d. IJssel	23 900	—	—
v. d. Kuy & v. d. Ree's Mach. en Scheepsw.	Rotterdam-Schiedam	22 275	—	23 825
J. & R. Smit's Scheepswerven	Kinderdijk	21 345	—	—
Boele's Scheepswerven en Machinefabrik	Bolnes	19 920	—	8 100
Burgerhout's Machinefabrik en Scheepswerf	Rotterdam	18 450	—	14 540
Werf v. h. Rijkee & Co.	Rotterdam	18 000	—	—
Werf „de Noord“	Alblasserdam	16 300	—	—
Machinefabrik en Scheepswerf v. P. Smit jr.	Rotterdam	15 175	—	18 690
Int. Stalen en Gew. Betoon Scheepsbouw Mij. „De Maas“	Slikkerveer	14 100	—	—
Bonn & Mees	Rotterdam	14 000	—	—
Lobithsche Scheepsbouw Mij.	Lobith	13 900	—	—
Scheepswerf v. h. Wed. A. v. Duyvendijk	Papendrecht	13 800	—	—
Werf „Conrad“	Haarlem-Zaandam	11 300	—	—
Scheepswerf „Dordrecht“	Dordrecht	10 700	—	—

Nahezu bei allen Werften ist die Bautonnage größer als am Schlusse des Vorjahres, besonders starke Zunahmen zeigen Nederl. Scheepsbouw Mij. und Nieuwe Waterweg. Im Schiffsmaschinenbau nimmt die Maschinenfabrik Werkspoor, Amsterdam, die erste Stelle ein; bei ihr waren Maschinen von insgesamt 163 975 Pferdestärken (gegen 147 050 im Vorjahre) bestellt. Insgesamt hatte der holländische Maschinenbau am Schlusse des Jahres Schiffsmaschinen von 605 600 Pferdestärken in Arbeit und Auftrag (gegen 566 400 im Vorjahr). Hier ist also im Gegensatz zu der starken Zunahme der bestellten Tonnage nur eine geringe Steigerung festzustellen. Sie ist darauf zurückzuführen, daß eine Anzahl der auf niederländischen Werften zu bauenden Schiffe (z. B. 14 Dampfer der Holland-Amerika Linie) ihre Maschinen aus dem Ausland beziehen. Von den in Holland in Auftrag gegebenen Schiffsmaschinen entfallen (nach Abzug der für Kriegsschiffe bestimmten) etwa 61½ % der Pferdestärken auf Kolbenmaschinen, 23 % auf Turbinen und 15½ % auf Diesel- und andere Motoren. Turbinen- und Motorenbau haben in den letzten Jahren schnell zugenommen. Für den Turbinenbau kommen jetzt bereits fünf Fabriken in Betracht, während Schiffs-Dieselmotoren allein von der Fabrik Werkspoor hergestellt werden. Diese hatten am Schlusse des vorigen Jahres 26 Dieselmotoren von über 38 000 Pferdestärken im Bau und Auftrag, die jedoch sämtlich für das Ausland (Norwegen) bestimmt waren.

Die oben erwähnten ausländischen Bestellungen von Schiffsneubauten machen nur etwa ein Siebentel des gesamten Auftragsbestandes der holländischen Werften aus. Das Gros der bestellten Neubauten ist also für die heimischen Schifffahrtsgesellschaften und Reedereien bestimmt.

Wie groß ihr Bedarf an Neutonnage ist, geht aus dem Umstand hervor, daß sie außer den bei heimischen Werften untergebrachten Bauaufträgen noch in beträchtlichem Umfange Kontrakte mit ausländischen Werften abgeschlossen haben. „In en Uitvoer“ gibt folgende Übersicht über die von der holländischen Reederei erteilten Bauaufträge:

Am 31. 12. befanden sich für holländische Rechnung im Bau oder waren bestellt:

	a) bei holländ. Werften Br. R. T.	b) bei ausländ. Werften Br. R. T.	c) Zusammen Br. R. T.
1911	120 900	127 000 (52,6%)	247 900
1912	152 940	155 000 (52,3 „)	307 940
1913	166 650	103 600 (38,4 „)	270 250
1914	167 000	74 500 (30,7 „)	241 500
1915	356 685	85 700 (19,4 „)	442 385
1916	357 585	74 000 (17,1 „)	431 585
1917	365 810	36 000 (11,1 „)	401 810
1918	416 220	— (0,0 „)	416 220
1919	623 645	277 000 (30,7 „)	900 645

Man wird demnach annehmen können, daß gegenwärtig Neu-

bauten von etwa 1 Million Br. R. T. von den holländischen Reedereien in Auftrag gegeben sind. Die ins Ausland gegangenen Bestellungen sind durchweg bei englischen Werften untergebracht worden.

Schließlich noch ein paar Angaben über die lejtjährigen Betriebserweiterungen und den gegenwärtigen Umfang einzelner wichtiger Werften. Die Nederl. Scheepsbouw Mij., Amsterdam, hat ihr Aktienkapital auf 10 Mill. fl erhöht und im November vorigen Jahres 3 Mill. fl neuer Anteile ausgegeben. Sie verfügt jetzt über 7 Hellinge, von denen indessen 2 noch nicht völlig betriebsfähig sind. Die Scheepsbouw Mij. „Nieuwe Waterweg“, Schiedam, ist mit dem Ausbau ihrer Einrichtungen für Schiffs- und Maschinenbau beschäftigt, hat ebenfalls 7 Hellinge und beschäftigt durchschnittlich 2200 Arbeiter, deren Zahl nach Durchführung der geplanten Erweiterungen auf 3000 steigen dürfte. Die Einrichtungen der Koninkl. Mij. „De Schelde“, Vlissingen, sind während des vorigen Jahres um eine Maschinenfabrik und eine Kupferschmiederei vergrößert worden. Sie besitzt zurzeit 9 Hellinge und verfügt über eine Arbeiterschaft von 2110 Köpfen. „Fijenoord“ hat die Zahl seiner Hellinge um eine erhöht; die Werft besitzt deren jetzt 5. Sie beschäftigt durchschnittlich 1760 Arbeiter. Einen völligen Umbau hat Burgerhout's Machinefabrik en Scheepswerf, Rotterdam, im vorigen Jahre erfahren. Sie hat drei neue Hellinge, darunter einen für den Bau von Schiffen bis zu 15 000 t Tragfähigkeit angelegt, hat eine neue Maschinenfabrik in Bau und glaubt nach Durchführung aller Erweiterungen mit einer Jahresproduktion von 25 000 t d w nebst Maschinen rechnen zu können. Die Zahl ihrer Arbeiter stellt sich zurzeit auf 850. Von einigen weiteren größeren Werften, die durchweg ihre Anlagen im vergangenen Jahre verbessert und erweitert haben, seien hier nur kurz die Zahl der Hellinge und Arbeiter angegeben:

	Zahl der Hellinge	Arbeiter- zahl
G. v. d. Giessen & Zonen, Krimpen	3	512
Werf „Gusto“, Schiedam	6	1000
V. d. Kuy & v. d. Ree's Mach. en Scheepswerf, Rotterdam-Schiedam	3	850
Boele's Scheepswerven en Machinefab., Bolnes	4	950
Mach. en Scheepsfab. v. P. Smit jr., Rotterdam	?	1380
Rijkee & Co., Rotterdam	2	300
Lobithsche Scheepsbouw Mij., Lobith	4	386
Werf „Conrad“, Haarlem-Zaandam	3	570

Nach dem gegenwärtigen Stande ihrer Anlagen würden die holländischen Werften unschwer das Dreifache ihrer letzten Jahresproduktion liefern können, falls die Schwierigkeiten des Materialbezuges und der Arbeitermangel behoben würden. Veranlaßt durch die Hindernisse und die sprunghafte Erhöhung der Materialpreise und Löhne sind sie mehr und mehr zum „Regiebau“ übergegangen, haben also das unter den gegenwärtigen Verhältnissen besonders große Risiko der wachsenden Baukosten auf die Besteller abgewälzt.