

Wirtschaftsdienst

Deutscher Volkswirt

Herausgegeben vom Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv

(Zentralstelle des Hamburgischen Kolonialinstituts)

Der Wirtschaftsdienst erscheint wöchentlich einmal. Jahrespreis bei der Post und im Buchhandel 60.— Mark

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

Nr. 37

Hamburg, den 10. September 1920

5. Jahrg.

Die Aufhebung der Zwangswirtschaft in der großen Revolution

Es ist so gekommen, wie es sich einsichtsvolle Beurteiler unseres wirtschaftlichen Getriebes während des Krieges gedacht haben, daß es mit außerordentlichen Schwierigkeiten verknüpft sein würde, die Zwangswirtschaft nach wiederhergestelltem Frieden aufrecht zu erhalten. Weshalb konnte sie während des Krieges so verhältnismäßig erfolgreich durchgeführt werden? Weil die Sorge die Landleute quälte, was wohl aus den Feldgrauen an den Fronten und im feindlichen Lande, was aus den Rüstungsarbeitern, den fast unzähligen Beschäftigten in der Heeresindustrie und bei der Armierung werden würde, wenn sie die Gesetze der Zwangswirtschaft nicht pünktlich befolgten. Weil ferner vornehmlich Frauen und ältere und alte, geruhssame Leute auf den ländlichen Höfen saßen, mit denen die Regierung leicht fertig werden und die Durchführung jener Gesetze erzwingen konnte. Und schließlich weil der Abstand der Preise im Lande von den Weltmarktpreisen nicht so abgrundtief war wie jetzt, weil man nur mit inländischen Erzeugnissen zu rechnen hatte oder mit solchen aus Ländern, die man fest in der Hand hatte, bei denen die Preisbemessung relativ ohne Schwierigkeiten war. Wie hat sich das alles gewandelt! „Was, wir sollen uns um der Faulenzer und Spartakisten willen abrackern, die uns todefeindlich sind?“ heißt es jetzt bei den agrikolen Produzenten. Und dann sind es junge und meist kriegserprobte, freiheitsliebende Männer, die so reden. Endlich strömen jetzt die Waren aus dem Auslande, mit Preisen, die je nach dem Stande der Valuta schwanken! Jede Gewalt über die Preisbestimmung ist der Regierung entglitten.

Dies alles zugegeben, soll man aber nicht die Augen davor verschließen, daß der vollkommen freie Handel den Dornenweg durch die Wüste ungeheurer Teuerung bedeutet, um ein Wort Ballins zu gebrauchen. Es sind Märchen, wenn man von den billigen Waren redet, die das Volk unter der Herrschaft des freien Handels bekommen könnte, dieselben Märchen, die im Schwange waren, als die Freiwerdung des Handels von Eiern, Hafer, Leder und Schuhwerk verlangt wurde. Ich sage das nur, um zur Vorsicht bei den Spekulationen über kommende Preislagen zu mahnen, im Falle des freien Handels, nicht um die Beendigung der öffentlichen Bewirtschaftung bei jenen Artikeln zu beklagen. Die war wenigstens bei Leder, Schuhwerk und Eiern eine unaufschiebbare Maßnahme. Sollte die Valuta so schlecht bleiben, wie sie ist, sollte sie gar, was nicht unmöglich erscheint, noch elender werden, so wird z. B. der Kartoffelpreis beim freien Handel nicht so niedrig sein können, wie der Kartoffelhandel behauptet. Im kommenden Frühjahr wird er mindestens 1 M

betragen. Denn dann muß die Kartoffel rar sein, weil das Verfütern der Erdrucht in großem Maßstabe vor sich gegangen sein wird.

Alle Waren haben die Tendenz, sich im freien Handel nach dem Weltmarktpreise zu richten. Wir sehen es beim Hafer. Dessen Preis entspricht dem Preise, wie er auf dem Getreidemarkte in Chikago gezahlt wird. Zweifelt einer daran, daß es beim Brotkorn anders sein würde? Daß er ungefähr 6000—7000 M für die Tonne betragen würde? Daß also ein gewöhnliches Brot mindestens viermal teurer als heuer sein müßte? Das hätte sicherlich Preissteigerungen bei Fleisch, Kartoffeln usw. zur Folge. Denn alles richtet sich nach dem Getreidepreis. Ganz besonders tut es das Fleisch. Dessen ist man sich bei uns gewöhnlich nicht so bewußt, wie in Amerika. Dort weiß man genau, daß der Preis von Futterkorn, also von Mais, den Schweinepreis bestimmt. Ist die Maisernte gering, macht sich der Amerikaner stets auf teures Schweinefleisch gefaßt. Man weist häufig darauf hin, daß Fleisch im Fleischhandel auf Schleichwegen billiger zu haben sei als im öffentlichen Zwangshandel oder doch nicht teurer. Das wird möglicherweise ausnahmsweise der Fall sein, wenn es sich um unrechtmäßig erworbenes Gut handelt. Aber daß solche Preise möglich sind, ist doch nur die Folge der öffentlichen Kornwirtschaft mit ihrem verhältnismäßig niedrigen Preise gegenüber dem Weltmarktpreise. Lassen wir den Brotkornpreis sich vervierfachen, dem gegenwärtigen Weltmarktpreis gemäß, dann muß der Fleischpreis im freien Handel folgen, d. h. mindestens sich auch vervierfachen. Denn bei der freien Wirtschaft wird der Roggen wieder Hauptfutterkorn sein.

Unter diesen Umständen kann es so kommen, wie in dem Frankreich zu den Zeiten der großen Revolution, wohl nicht ganz so schlimm, weil unser Papiergeld bis jetzt noch nicht so entwertet ist wie damals die Assignaten, aber schlimm genug. Die Verhältnisse, wie sie im Frankreich der großen Revolution vorwalteten, sind nur wenig bekannt, und doch ist deren Kenntnis unendlich wichtig. All das, was uns seit Kriegsbeginn geplagt hat und noch plagt, Mangel an den zum Leben erforderlichen Lebensartikeln, eine unwirtschaftliche Finanzgebarung, unstabile staatliche Zustände, zerrüttete Geldwirtschaft bedrückte auch die Franzosen von 1789 an und mußte dieselben Probleme zeitigen. Wenn es bei uns die Absperrung vom Weltmarkte während des Krieges gewesen ist, der den Mangel erzeugte, neben dem Rückgang der Produktion durch den Krieg und seine Folgen, so waren es in Frankreich die schlech-

ten Ernten vor und nach 1789 sowie der Krieg und die produktionshemmenden Wirkungen der Revolution, die den Ackerbau aus den gewohnten Bahnen warf. Genau wie bei uns versuchte man durch eine Zwangswirtschaft die Übel zu bannen oder doch zu mildern. Sie funktionierte aber noch weit schlechter als bei uns, wegen der Wirren der Revolution, der Korruption, des Fehlens eines durchgebildeten Beamtentums. Dann äußerte die heillose Assignatenwirtschaft ihre Wirkungen und paralyisierte häufig alle Maßnahmen der Gesetzgebung. Das Volk schrie Zeter und Mordio und suchte genau wie bei uns heute in Deutschland den Schuldigen in der Zwangswirtschaft, die doch nur die Folge und Begleiterscheinung des Mangels und der Teuerung war. Ein allgemeiner Schrei gegen die Zwangswirtschaft ging durch das Land, und als am 28. Juli 1794 die Jakobiner gestürzt wurden, wurde das Zwangssystem zuerst durch Außerachtlassung der Bestimmungen beiseite geschoben und schließlich Dezember 1794 in seinen wesentlichsten Formen gesetzlich abgeschafft. Der freie Handel wurde wieder auf den Thron gesetzt.

Der Hungerschrei, anstatt abzunehmen, verdoppelte sich, und zwar gleich nach Abschaffung der Höchstpreise und der Zwangsmaßnahmen. Von Monat zu Monat wurde er stärker, besonders in dem Sommer 1795, als die neue Ernte heranrückte und die Kornscheuern leer wurden. Und nicht nur in den Städten, großen wie kleinen, auch in vielen Dörfern. Viele Bauern waren ganz von Korn entblößt, wegen der rücksichtslosen Requisitionen, die für das Heer und zur Versorgung der Stadt Paris veranstaltet wurden. So schrieb eine ländliche Gemeinde im Departement Seine und Marne, daß wenigstens 200 Bürger ohne Brot, ohne Korn und ohne Mehl wären, ihre Nahrung bestände nur noch aus Kleie und Hülsenfrüchten. „Wir haben den Schmerz zu sehen“, berichtete die Gemeinde weiter, „daß unsere Kinder ohne Nahrungsmittel bleiben, die ausgetrockneten Brüste können sie nicht nähren, die Greise fallen vor Entkräftigung um, die jungen Leute können vor Schwäche auf dem Felde nicht arbeiten.“

So groß auch die Hungersnot auf dem platten Lande war, noch schlimmer war sie in den Städten. Die Hungernden verbreiteten sich über das Land, um dort nach Lebensmitteln zu suchen. Schließlich mußten allenthalben die städtischen Magistrate das Prinzip des freien Handels durchlöchern, sie mußten mit Hilfe der Gendarmerie die Lebensmittel auf den Dörfern requirieren, und bisweilen erhielten sie von der Regierung ein Almosen von Korn, Hafer oder Reis. Auch erwies es sich, daß die Rationierung nicht zu vermeiden war. Die Rationen waren dabei jämmerlich klein. In Brionne betrugen sie je 8, 7, 6 oder 5, 4, 3 Unzen Korn auf jedes Individuum täglich, in den Städten des Departements Seine-et-Marne $\frac{1}{2}$ Pfund Brot auf den Kopf täglich im Sommer und Frühjahr 1795, in den Städten des Departements Seine-et-Oise, bei Paris und Versailles $\frac{1}{4}$ Pfund Brot, in Saint-Germain $\frac{1}{2}$ Pfund Mehl, nicht täglich, sondern dann und wann, in Troyes im Februar 1795 $\frac{1}{2}$ Pfund Brot, dann $\frac{1}{4}$, schließlich 2 Unzen, mit ein wenig Reis oder einigen getrockneten Hülsenfrüchten, in Amiens im Februar 1795 $\frac{1}{2}$ Pfund Brot; die Ration war nur nominell. Es kam oft vor, daß man jedem Individuum nur 4 Unzen täglich gab.

Natürlich galten die Rationen nur für die Armen. Die Ration wurde betrachtet als Stillung des dringendsten Bedürfnisses, indem angenommen wurde, daß die Bürger das übrige, was zum Leben nötig war, im freien Handel sich erwürben. Das konnten natürlich, bei den ungeheuren Preisen, nur die Reichen, die alles zu kaufen vermochten, wonach ihnen das Herz stand, wenn ihr Geldbeutel es erlaubte. .

Die Preise waren ungeheuerlich hoch. Am 2. Januar 1796 kostete in Paris das Pfund Brot 50 fr, das Pfund Fleisch 60 fr, ein Scheffel Kartoffeln 200 fr, eine Flasche Wein 100 fr. Um den Ärmern die Lasten, die ihnen aus dem Erwerb der rationierten Waren erwuchsen, erträglich zu machen, nahmen der Staat und die Municipalität die Lasten auf sich, mit schlechtem Erfolge. Denn die Preise blieben auch so eine erdrückende Last und verhinderten nicht den Ausbruch von Rebellionen, so in Verviers am 9. Prairial 1794, weil die Stadt, der das Pfund Brot 7 und 8 fr gekostet hatte, den Preis von 25 auf 50 sous erhöhte, in Lille, am 4. Messidor, wo der Magistrat das Pfund Brot, welches ihn 9 fr gekostet hatte, nicht unter 20 und 30 sous zu geben vermochte.

Am schrecklichsten wütete der Hunger in Paris. Die Stadt war tatsächlich ein Vulkan geworden, jeden Tag drohte die Gefahr, daß das vor Hunger und Entbehrung rasend gewordene Volk die Regierung umstürzte und ein Chaos schuf. War das Volk schon unter der Herrschaft des Zwanges und der Höchstpreise eben vor dem Hungertode geschützt, so wütete nun, da der freie Handel regierte, die Sterblichkeit als Folge des Hungers in furchtbarster Weise, vernichtete die wilde Jagd nach Nahrung jedes edle Gefühl, jede Moral. Es schien das Ende der Stadt gekommen zu sein. Die Feder der Zeitgenossen versagte, den Jammer zu schildern, wir finden nur knappe Berichte voll Nüchternheit, die aber in ihrer kurzen Fassung, ohne die sonst übliche gallische Eloquenz, um so erschütternder wirken. Die Regierung, voll Angst vor dem Toben des Volkes, tat alles, um Lebensmittel heranzuholen. Gendarmen trieben die Lebensmittel- und Holztransporte zur äußersten Schnelligkeit an, requirierten Pferde zu diesem Zwecke. Auch jetzt, genau wie zu den Zeiten der Zwangswirtschaft, nahm die Regierung den größten Teil des Einkaufspreises auf sich, was mit ungeheuerlichen Ausgaben verknüpft war. Im Konvent sagte Dubois-Crance am 16. Floréal 1795: „Ihr gebt das Pfund zu 3 sous, und es kostet Euch 4 fr, bei den 8000 Zentnern Mehl, welche Paris täglich verzehrt, würde die Ausgabe dafür 1200 Mill. fr jährlich betragen.“ Als 7 Monate später der Sack Mehl 13 000 fr kostete, belief sich die Ausgabe auf 546 Mill. fr monatlich.

Das Stehen vor den Läden, um die Waren zu erhalten, die Bildung von endlosen Käuferpolen, blieb ebenso üblich wie zu den Zeiten der Zwangswirtschaft. Entsetzliche Szenen sah das Paris von 1795 und 1796. Die Nächte hindurch stand das Volk vor den Läden, um morgens, wenn die Läden offengemacht wurden, zur Stelle zu sein. Und das im strengen Winter von 1794 auf 1795, der Wochen hindurch eine gefrorene Seine erleben ließ. Als der Ventöse, der Windmonat (vom 19. Februar bis 20. März) kommt, wird die Ration auf $1\frac{1}{2}$ Pfund reduziert. Als der Ventöse beendet ist, wird die Ration auf 1 Pfund gesenkt; in Wahrheit empfangen viele nichts, viele nur $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ Pfund. Und so wird von Monat zu Monat die Ration schmaler oder verschwindet ganz. Die Wohlhabenden essen Kartoffeln, die nur ihnen erschwinglich sind, ebenso ist es mit Butter, Gemüse, Obst, Fleisch.

Dabei sind die Läden voll von Waren. Der Mann mit gefüllter Börse hat nur hineinzugehen und zu kaufen. Die alten Reichen, die Grundbesitzer, die Rentiers können sich wohl satt essen, wenn sie große Pakete von Assignaten hergeben können oder noch Louisdors in den Verstecken haben oder Schmuck, Uhren, Mobilien, Wollzeug, Leinenzeug zu verkaufen. Die neuen Reichen, die Spekulanten, die Heereslieferanten, die glücklichen und vorsorglichen Diebe und Spitzbuben, die für ihre Diners 400, dann 1000, später 3000, noch später 5000 fr aufzuwenden

vermögen, dürfen natürlich alles haben, wonach sich ihr Herz sehnt.

Das waren aber nur wenige. Der ungeheuren Mehrheit des Volkes erging es anders. Die Sterblichkeit nahm ungeheuerliche Dimensionen an. Frankreich schien verkommen zu wollen und sich aufzulösen. Das waren die Früchte des freien Handels, errungen in der Zeit einer maßlosen Geldentwertung. Erst im Herbst 1796 erfolgte ein Wandel, und zwar durch den Sturz der Papiergeldwirtschaft, dem nach einer schrecklichen Krise, deren Schrecken alles bis dahin Erlebte in den Schatten stellten, allmählich normale Geld- und Preisverhältnisse folgten: eine sehr gute Ernte und das Aufhören des Requirierens für das Heer schufen Erleichterung. Die militärischen Ereignisse, die das Heer siegreich in Feindesland vordringen ließen, erlaubten, es auch dort zu ernähren und die französischen Ernten ganz der Heimat zu überlassen. Frankreich konnte wieder aufatmen.

Wenn nicht alles täuscht, so werden wir vieles von dem erleben müssen, was die Franzosen vor 125 Jahren durchzumachen hatten, wenn der völlige freie Handel uns beschert würde. Die so häufig prophezeite, bislang nicht Wahrheit gewordene zweite Revolution könnte über uns kommen, die Mühlen der radikalen Schwarmgeister würden überlaufen, uns zum Unheil. Wir müssen uns bescheiden, dort, wo die Zwangswirtschaft sich überlebt hat, sie zu beseitigen, sie aber bei Getreide soviel wie möglich beizubehalten, bei Kartoffeln für eine Reserve zu sorgen, für den Fall der Not, und die Viehpreise unter Kontrolle zu halten. Nur dann vermag der Abbau der öffentlichen Bewirtschaftung uns vor folgenschweren Erschütterungen zu bewahren und dem Handel zum dauernden Genuß der Freiheit zu verhelfen. Im anderen Falle könnte diese leicht in Gefahr kommen, aufs neue beschnitten zu werden.

Kuno Waltemath

Spanien

Der Außenhandel 1913—1919 *)

Spanien hat es verstanden, die schweren und zahlreichen Kraftproben, vor die es während der langen Kriegsjahre gestellt wurde, glücklich zu überwinden. Von dem festen Willen eines hellsehenden und selbstbewußten Volkes getragen, haben die spanischen Staatsmänner trotz aller Versuchungen und trotz schweren Druckes von außen dem Lande die Neutralität erhalten. Jetzt sieht Spanien, daß es den rechten Weg eingeschlagen hat, daß es zwar von den nachteiligen Einwirkungen des Krieges nicht freigeblichen ist, aber auch an dessen Gewinnmöglichkeiten in denkbar größtem Maße Anteil gehabt hat. Das zeigt vor allem die Entwicklung seines Außenhandels. Die Veränderungen, die Spaniens Wirtschaftsleben während des Krieges und in dem ersten Jahre nach dem Waffenstillstand durchgemacht hat, lassen sich aus den Zahlen seiner Handelsbilanz (in Mill. Pesetas) am besten erkennen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Saldo		Einfuhr	Ausfuhr	Saldo
1913.....	1306	1058	— 248	1917.....	734	1311	+ 577
1914.....	1022	868	— 154	1918.....	590	1000	+ 410
1915.....	970	1248	+ 278	1919.....	899	1316	+ 417
1916.....	913	1362	+ 449				

Es ergibt sich also die bemerkenswerte Tatsache, daß die spanische Handelsbilanz, die vor dem Kriege passiv gewesen ist, seit dem zweiten Kriegsjahre schnellwachsend aktiv geworden ist. Der Wert der Einfuhr ist zurückgegangen, während sich der Wert der Ausfuhr stark gehoben hat.

Einfuhr in Mill. Pesetas:

	Lebendes Vieh	Rohstoffe	Fertigwaren	Lebensmittel
1913...	30,3	520,7	483,5	271,5
1914...	8,3	451,1	311,1	251,5
1915...	3,6	534,8	207,3	222,0
1916...	5,1	456,9	254,1	196,9
1917...	5,8	347,5	249,1	131,5
1918...	6,2	276,2	165,7	141,7
1919...	14,2	377,1	292,5	214,7

Ausfuhr in Mill. Pesetas:

	Lebendes Vieh	Rohstoffe	Fertigwaren	Lebensmittel
1913...	18,9	333,1	251,3	454,3
1914...	6,0	255,9	250,0	355,8
1915...	2,3	232,9	605,1	402,1
1916...	10,8	259,5	558,5	532,7
1917...	4,6	241,7	533,0	528,8
1918...	8,0	185,4	429,9	376,3
1919...	1,3	218,3	471,2	625,5

Vgl. „W.-D.“ Nr. 35 v. 27. 8. 1920.

Lebendes Vieh z. B. führte Spanien 1913 für 30,3 Mill. Pesetas, 1918 dagegen nicht den vierten Teil davon ein; der Wert der Einfuhr von Fertigwaren und Lebensmitteln ist von 1913 auf 1918 weit über, der von Rohstoffen nahezu um die Hälfte zurückgegangen. 1919 hat, wie zu erwarten war, wieder eine Zunahme stattgefunden, gleichwohl ist die Höhe der Einfuhrziffern des Jahres 1913 noch längst nicht erreicht.

Wenngleich die Einfuhr von Rohstoffen während der Kriegsjahre außerordentlich zu wünschen übrig ließ — 1915 auf 1916 setzte eine erschreckende Abwärtsbewegung ein, die bis 1918 fest anhielt und erst 1919 zurückgeschraubt wurde —, so war doch die Ausfuhr von Fertigwaren im Werte sehr gesteigert. Sie hob sich von 1914 auf 1915 fast um das 2½fache im Werte und blieb 1916 und 1917 auf ansehnlicher Höhe. Erst 1918 setzte eine Abwärtsbewegung ein, die 1919 nur unwesentlich hoben wurde. Die Lebhaftigkeit in der Ausfuhr von Fertigwaren bei sichtlichem Rohstoffmangel stellt der spanischen Industrie ein gutes Zeugnis aus. Die Ausfuhr von Lebensmitteln war trotz Lebensmittelmangels im Lande anhaltend groß; erst 1918 wurden durch Ausfuhrverbote und -einschränkungen gesetzliche Riegel vorgeschoben. 1919 hat der Wert der Lebensmittelausfuhr eine Höhe erreicht, hinter der die Vorkriegsjahre weit zurückstehen.

Der starke Rückgang, der sich aus den Kriegsverhältnissen für die Einfuhr der Rohstoffe nach Spanien ergab, betrifft in erster Linie die Kohle. England, der Hauptkohlenlieferant Spaniens, hielt trotz aller Versprechungen und trotz der dringlichen Forderungen, die in Spanien laut wurden, mit der Lieferung der Brennstoffe zurück. Zwar machte die Förderung im Lande nicht unwesentliche Fortschritte, doch reichte die spanische Produktion bei weitem nicht aus, um den Bedarf für Transport, Industrien und Hausgebrauch voll zu befriedigen. 1918 erhielt Spanien nur eben den fünften Teil der Kohlenmenge, die es vor dem Kriege und noch bis in die ersten Kriegsjahre hinein aus dem Ausland bezogen hatte. 1919 ist allerdings, mit schwachem Zutun der U. S. A., eine Besserung eingetreten. Doch stellen die 805 000 t, die in diesem Jahre eingeführt wurden, im Verhältnis zu den 2,5 Mill. t, die Spanien 1914 und zu den 2,7 Mill. t, die es 1913 erhalten hatte, eine gar bescheidene Menge dar. Immerhin ist durch die Stärkung der Eigenproduktion ein gewisser Ausgleich

geschaffen worden. Diese ist allerdings in hohem Maße von den Transportmitteln abhängig. Das große Eisenbahnbauprogramm, das der katalanische Minister Fr. Cambó während seiner achtmonatlichen Tätigkeit als ministro de Fomento (März—November 1918) aufgestellt hatte, und das auf den Ausbau der für die Kohlenabfuhr notwendigen Linien hinzielte, ist nur zu einem kleinen Teil verwirklicht worden. Die Linie Villablino-Ponferrada ist endlich gebaut und dem Verkehr übergeben worden. Das Ministerium Sánchez de Toca arbeitete ein Projekt für die Erweiterung der strategischen und Nebenbahnlinien aus und in dem 1919 veröffentlichten programa de reconstitución nacional sind 1270 Mill. Pesetas für neue Linien eingestellt. Was von diesen Projekten verwirklicht werden wird, muß die Zeit lehren. Das Kohlenproblem bleibt so lange akut, als das Transportproblem nicht gelöst ist.

Wegen des fehlenden Frachtraumes gestaltete sich die Einfuhr von Düngemitteln und der hauptsächlichsten Rohstoffe zu deren Herstellung während des Krieges außerordentlich schwierig. Die Lage wurde um so ernster, weil Frankreich seinen vertraglichen Verpflichtungen bezüglich der Phosphatlieferung aus Algier nicht nachgekommen ist. Eine Körperschaft, die eingesetzt wurde, um die für die spanische Landwirtschaft außerordentlich bedrohliche Krisis zu beheben, scheint keine wesentlichen Erfolge erzielt zu haben. Die Salpeterereinfuhr aus Chile war im großen und ganzen befriedigend; erhielt doch Spanien 1916 und 1917 mehr als selbst in Friedenszeiten bezogen hatte (44 700 t bzw. 52 324 t), 1918 ist die Salpeterereinfuhr allerdings stark zurückgegangen (18 750 t). Die Einfuhr von Superphosphaten ist von 150 235 t im Jahre 1913 auf 116 897 t im Jahre 1914 zurückgegangen und in den darauffolgenden Jahren auf 63 013 t (1915), 23 057 t (1916), 12 106 t (1917) und 1 t (1918) gesunken. Schwer hatte Spanien unter dem Mangel an Phosphaten zu leiden: erhielt es doch 1913 die im Verhältnis zu seinen Bedürfnissen ansehnliche Menge von 254 400 t, 1917 dagegen nur 130 420 t und 1918 gar nur 115 000 t, während es nach einer kürzlichen Mitteilung des „Echo des mines et de la métallurgie“ wenigstens 200 000 t jährlich braucht. 1919 hat allerdings wieder eine Aufwärtsbewegung stattgefunden, die für Salpeter (62 566 t) erfreulich, aber für Superphosphate (5696 t) und Phosphate (117 800 t, davon 47 900 aus Algier und 24 183 aus den U. S. A.) noch immer durchaus unbefriedigend ist. Welche Erträge die während des Krieges in Katalonien entdeckten Kalilager abwerfen werden, ist bis jetzt noch nicht zu übersehen.

Die Lage der Textilindustrie, die ihre Hauptpflegestätte in Barcelona hat, war während des Krieges zeitweise nicht so, wie es sich die Industriellen Kataloniens wünschten. Die Absatzmöglichkeiten für Textilwaren waren außerordentlich günstig, was Wunder, daß man nach der Baumwolle schrie, die von 1917 ab nicht mehr in den Mengen in das Land kam wie vorher. Die U. S. A. sind die Hauptversorger Spaniens mit Baumwolle; nur ein geringer Teil kommt aus Ägypten und Asien. Erhielt Spanien 1915 und auch noch 1916 mehr Baumwolle (143 000 t bzw. 102 120 t) als selbst vor dem Kriege (1911—1913 durchschnittlich 90 000 t), so sank nach dem Eintritt der U. S. A. in die Reihe der Alliierten die Baumwolllieferung auf 96 800 t im Jahre 1917 und 60 000 t im Jahre 1918. Auch 1919 war die Bedienung nicht viel besser (73 900 t).

Hingegen ist der Mangel an Petroleum durch die Einfuhr im letzten Jahre behoben worden. Nach dem Eintritt Amerikas in den Krieg hatten die Lieferungen von Petroleum ganz außerordentlich nachgelassen. Insbesondere

empfiand Spanien 1918 das Ausbleiben des amerikanischen Petroleums; in diesem Jahre erhielt es nur 3465 t an 20—80 %igem Petroleum gegenüber dem Zehnfachen in den vorausgehenden Jahren. 1919 haben die Lieferungen wieder im normalen Umfang eingesetzt: Spanien erhielt 1919 25 910 t an 20—80 %igem Petroleum und 14 303 t Schmieröle.

Mit der Lieferung von Lebensmitteln aus dem Auslande im Jahre 1919 kann Spanien zufrieden sein. Die Mengen, die ihm in diesem Zeitraum zugeführt wurden, übertreffen die des Vorjahres und zum Teil die der ersten Kriegsjahre nicht unbeträchtlich. Wir stellen die Hauptprodukte der Abkürzung halber zusammen. Spanien erhielt (in t):

	1913	1915	1917	1918	1919
Stockfische	54 749	43 528	24 774	28 763	44 979
Weizen	174 311	371 425	50 570	187 614	356 121
Mais	569 072	206 621	55 357	9 722	63 734
Zucker	37	42	39 171	15 194	29 712

Als Versorger mit optischen, medizinischen wie überhaupt zu wissenschaftlichen Zwecken benötigten Instrumenten, ferner von Glaswaren ist Deutschland 1919 wieder auf den Plan getreten. An optischen Instrumenten bezog Spanien von uns 2097 kg, d. h. etwa die Hälfte der gesamten auf rund 280 000 Pesetas bewerteten Einfuhr; in der Lieferung der übrigen Instrumente steht Deutschland aber noch weit hinter Frankreich, das die Hälfte der im Werte von 338 000 Pesetas eingeführten medizinischen Instrumente lieferte und hinter den Vereinigten Staaten, die über die Hälfte der im Werte von 1,2 Mill. Pesetas eingeführten Instrumente zu sonstigen wissenschaftlichen Zwecken absetzten. Auch der Anteil Deutschlands an der Einfuhr von Glaswaren war 1919 noch sehr gering.

An Dynamos, Elektromotoren usw. führte Spanien seit Kriegsanfang bedeutend weniger ein als früher. Auch 1919 ist keine wesentliche Zunahme zu verzeichnen. Bemerkenswert ist der große Absatz, den 1919 Schreibmaschinen aus den U. S. A. fanden. Ebenso gingen große Mengen von landwirtschaftlichen Maschinen von dort nach Spanien; die beträchtliche Zunahme, die der Import landwirtschaftlicher Maschinen im Jahre 1919 gegenüber den vorausgehenden erfahren hat, ist ausschließlich auf das Gewinnkonto der U. S. A. zu buchen: vier Fünftel des Gesamtimports (im Werte von 5,78 Mill. Pesetas) entfällt auf diese. Auch an den großen Lieferungen von Automobilen sind in erster Linie die Nordamerikaner beteiligt.

Wenn sich auch die Eisenerzausfuhr im Jahre 1919 gegenüber der des Vorjahres gehoben hat — sie betrug 1919 4,7 Mill. t im Werte von 51,7 Mill. Pesetas —, so hat sie noch bei weitem nicht die Höhe der Vorkriegszeit erreicht. Setzte doch Spanien im letzten Friedensjahre 8,9 Mill. t Eisenerze ab. Wie schon während des Krieges ist auch 1919 England der Hauptabnehmer der spanischen Erze (1919 4,4 Mill. t). Den starken Unterschied in der Ausfuhr zwischen den beiden Jahren 1913 und 1919 wird man vor allem durch den Ausfall Deutschlands, das vor dem Kriege in steigendem Maße spanische Eisenerze kaufte (1913 annähernd 3,5 Mill. t, nach spanischer Statistik¹⁾), erklären, wenn auch die spanische Hüttenindustrie, was zurzeit statistisch nicht leicht nachweisbar ist, Fortschritte gemacht und heimische Erze in größerem Maße als früher verbraucht haben mag. Der Rückgang in der Ausfuhr der Eisenerze gegenüber den letzten Kriegsjahren, der sich vor allem durch eine geringere Abnahme Englands erklärt, hielt 1919 an. 1913 führte Spanien 2,9 Mill. t Eisenkies aus, 1917 nur 1,96

¹⁾ Über die Erzförderung und -ausfuhr von 1903/17 vgl. Pothmann, „Zur Frage der Eisen- und Manganerzversorgung der deutschen Industrie“. Jena 1920 S. 190 ff.

Mill. t, 1918 1 Mill. t und 1919 gar nur 609 000 t (im Werte von 7,9 Mill. Pesetas).

Gewaltig hat sich dagegen die Kupfererzausfuhr gehoben, die in den Kriegsjahren stark gesunken war (von 160 000 t im Jahre 1913 auf 82 200 t im Jahre 1914, 45 600 t im Jahre 1916, 22 300 t im Jahre 1918). Durch die ungeheure Nachfrage der U. S. A., die 1919 allein 136 740 t gegenüber 5450 t im Jahre 1918 bezogen, ist es zu erklären, daß die Kupfererzausfuhr im Jahre 1919 selbst die der zwei letzten Vorkriegsjahre erheblich übertrifft.

Die Ausfuhr von Metallen, die schon 1918 stark gesunken war, fiel 1919 weiter und zwar beträchtlich.

Gewaltig ist dagegen die Ausfuhr der Lebensmittel in die Höhe geschellt. Nachdem die Einfuhrverbote bzw. -beschränkungen von seiten der Alliierten und auch die Ausfuhrbeschränkungen von seiten Spaniens in Wegfall gekommen sind, hat sich die Lebensmittelausfuhr 1919 stark gehoben. Wir machen der Kürze halber die Veränderungen an der Hand einer Statistik klar:

Ausfuhr von:	1913	1916	1917	1918	1919
Öl in t	30 199	88 852	81 616	38 780	112 272
Gew. Rotwein in Mill. hl	1,8	3,5	5,6	1,9	4,5
Jérez amontilladas in hl	37 545	65 010	42 512	26 117	65 138
Andere Jérezweine „ „	100 652	97 085	53 563	49 273	97 569
Málaga weine „ „	218 807	223 567	224 278	171 273	379 091
Apfelsinen in t	569 000	382 730	246 390	172 600	379 000
Trockene Feigen „ „	5 456	10 033	20 111	16 493	31 227

Auch die Trockenfrüchte, wie Bohnen und Linsen, ferner Zwiebeln, Knoblauch, Tomaten sind 1919 in weit größeren Mengen als in den Vorjahren ausgeführt worden. Nur Reis ist durch Ausfuhrbeschränkungen im Lande behalten worden.

Wie die Bergwerkseigentümer und die Industriellen, so haben auch die Weinbergbesitzer, weniger wohl die übrigen Landwirte, aus dem Kriege große Vorteile gezogen. Was zunächst die Edelweine angeht, so war ihr Absatz, namentlich der der Málaga weine, bis 1917 — entsprechend den vorzüglichen Ernten in den Jahren 1916 und 1917 —, recht erheblich. Namentlich England bezog ansehnliche Mengen. Erst 1918, das Jahr des spanischen Weinboykotts, brachte einen erheblichen Rückgang, der die Weinbergbesitzer, die über große Reserven verfügten, schwer traf.

Was die *poilus* an spanischen Rotweinen konsumiert haben, erweist die obige Statistik. 1915 gingen allerdings nur 628 000 hl Rotwein nach Frankreich, 1916 aber 2,87 Mill. hl und 1917 gar 3,41 Mill. hl (im Werte von 85,20 Mill. Pesetas). 1918 brachte dann den von den spanischen Winzern und Exporteuren so unangenehm empfundenen Rückgang. Frankreich ließ nur geringe Quanten Wein in sein Land und wochen-, ja monatelang blieb die spanisch-französische Grenze von Frankreich aus gesperrt. Durch die starke Weinausfuhr im Jahre 1919 wurden Winzer und Exporteure reichlich entschädigt.

Dr. F. Krüger

Rußland

Zur Diskussion über den Bolschewismus — Ein Kommissariat für auswärtigen Handel — Die russischen Genossenschaften in England — Eine Genossenschaft der deutschen Kolonisten

Der Streit um den Anschluß der deutschen unabhängigen sozialdemokratischen Partei an die 3. Internationale hat viel dankenswertes Material über die Verhältnisse in Rußland der breitesten Öffentlichkeit bekanntgemacht. Was auf Grund russischer Quellen bisher nur lückenhaft festzustellen war: daß die Sowjetregierung ihr kommunistisches Wirtschaftsprogramm längst aufgegeben hat und von der Anwendung kommunistischer Prinzipien in ihren Betrieben nichts mehr wissen will, daß der Zwölfstundenarbeitstag neben der Zwangsarbeit und der Anwendung anderer diktatorischer Maßnahmen zur Regel geworden ist, haben deutsche Abgeordnete jetzt persönlich feststellen können. Unsere Massen werden überrascht und enttäuscht sein, — was Neues haben aber die Angaben der Dittmann, Crispian, Stöcker nicht zutage gefördert. Es ist an dieser Stelle fortgesetzt darauf hingewiesen worden, daß der Bolschewismus eine Agitationsfassade besitzt, die mit der düsteren russischen Wirklichkeit längst nicht mehr übereinstimmt. Hoffentlich trägt die jetzt vom rechten Flügel der Unabhängigen eingeleitete Aufklärung dazu bei, alle verderblichen Illusionen im deutschen Volke endgültig zu zerstören.

Noch wesentlicher jedoch wie jede Warnung vor dem Bolschewismus ist das Resultat der Lehren, die dem Fiasko der bolschewistischen Wirtschaftspolitik zu entnehmen sind. Historisch gesehen stellt der Bolschewismus der Sowjetregierung die äußerste Konsequenz staatssozialistischer Versuche dar, die deshalb gescheitert sind, weil sie rein theoretischen Erwägungen und nicht praktischen Erfahrungen entstammten und Folgen utopischer Ideen waren, die vor den Notwendigkeiten der Wirtschaft zerschellten. Die nunmehr aufgegebenen kommunistischen Ziele haben sich in dem Augenblick als verderblich, z. T. praktisch unausführbar und widersinnig

erwiesen, wo sie eine bestehende Wirtschaft umgestalten sollten. Die russische bolschewistische Revolution hat uns daher um eine Erfahrung bereichert, die einmal, um die zu belehren, die es nicht wahr haben wollten, gemacht werden mußte: daß das Leben eines Staates und einer Volkswirtschaft nicht als bloß ökonomischer Prozeß gesehen werden darf, der beliebig umgeschaltet werden kann, sobald man die ökonomischen Gesetze entdeckt zu haben glaubt. Die Bolschewisten hatten alle realen Gewaltmittel zur Verfügung — es ist ihnen so gut wie nichts gelungen, weil sie das Volk und den Staat zu wenig kannten, weil sie mit den seelischen, geistigen und physischen Grundbedingungen des Lebens nicht rechneten, weil sie einen Staat, ein Volk, lebendige Menschen und Grundelemente der Natur vergewaltigen wollten. —

In Moskau ist soeben ein Kommissariat für auswärtigen Handel gebildet worden, welches als einziges Vollzugsorgan für die Ein- und Ausfuhr zu gelten hat. Alle aus dem Auslande eintreffenden Waren sollen von diesem Amte aus an die zuständigen Wirtschaftszentren verteilt und weitergeleitet werden. Damit hat die Sowjetregierung den großen genossenschaftlichen Verbänden einen Teil ihrer Selbständigkeit genommen. Die Bureaukratisierung geht also weiter und die Verbände sollen wohl völlig zu Organen der Regierung umgeschaffen werden. Nominell heißt es allerdings, dadurch würden die Genossenschaften zu einem „Teil der Arbeiterbewegung“, wie dies auf dem zweiten Kongreß der 3. Internationale in Moskau behauptet worden ist. Nun sind aber die Genossenschaften vorwiegend ländliche Verbände der Bauern, haben mit dem städtischen Proletariat und der kommunistischen Partei also nichts gemein. Die Sowjetregierung usurpiert also die Genossenschaften ebenso, wie in einem früheren Stadium

die Gewerkschaften von der kommunistischen Partei aufgesogen worden waren. Die Folge ist nicht eine Radikalisierung, nicht einmal die Ersetzung der Arbeitsweise durch kommunistische Methoden, sondern die Schaffung von neuen Verwaltungsbehörden, bestehend aus Mitgliedern der kommunistischen Partei, ist im Resultat nichts anderes wie Überbureaukratisierung in allen bisher solidaristisch sich selbst verwaltenden Organisationen. Der Staat schluckt im Interesse der kommunistischen Partei alles und duldet keine Selbständigkeit. Dies nennt man dann: Vereinheitlichung der Arbeiterbewegung, Dreiteilung derselben in Partei, Gewerkschaften, Genossenschaften!

Diese neueste Maßregel der Sowjetregierung, die Verbände restlos zu majorisieren, dürfte in allen den Kreisen des Auslandes, die mit den Verbänden in engerer Beziehung stehen, einen peinlichen Eindruck hervorrufen und es ist anzunehmen, daß die weiteren Verhandlungen der Auslandsvertretungen der Verbände mit einzelnen Unternehmungen und Finanzgruppen dadurch beeinträchtigt werden.

Vorläufig gewinnen die Bestrebungen der Verbände der Genossenschaften jedoch immer mehr Boden: besonders in England ist das Interesse für eine Regelung der Handelsbeziehungen mit Rußland mit Hilfe der Verbände, trotz aller politischen Gegensätze, groß. So ist kürzlich in London eine All Russian Cooperativ Society mit einem Kapital von 15 000 £ gegründet worden, die Waren nach Rußland exportieren will. Die Londoner Vertretung des Sakupsbyt hat im Laufe des letzten Jahres Waren im Werte von 345 000 £ gekauft, davon in England für rund 108 000 £, in Skandinavien für 200 000 £, in Japan für 15 000 £ und in Amerika für 6000 £. Ihr stand ein Kredit von rund einer halben Million £ zur Verfügung, den sie aber nur zum Teil in Anspruch genommen hat. Die Tätigkeit der Londoner Vertretungen des Sakupsbyt und Centrosojus findet Ergänzung im neugegründeten Russo-British Cooperative Informations Bureau. Dieses Bureau entwickelt eine rege Tätigkeit, gibt eine Zeitschrift „The Russian Cooperator“ heraus und trägt wesentlich dazu bei, das englische Interesse für die russischen Genossenschaften zu erwecken. Diesen Organisationen ist es wohl auch zuzuschreiben, daß trotz allen Kursveränderungen und Schwankungen der großen Politik der Handel mit Rußland immer größere Bedeutung gewinnt: man hat in England erkannt, daß die Verbände ebenso solid wie zukunftsreich sind und daß aus den Beziehungen zwischen den englisch-russischen Genossenschaften ein Warenaustausch größten Maßstabes sich entwickeln dürfte.

Auch die italienisch-russischen Handelsbeziehungen gestalten sich enger. In Moskau, Odessa und Reval werden Abteilungen der italienischen Cooperativa für den Warenaustausch eröffnet. Der italienische Vertreter derselben ist der Abgeordnete Rondoni. Es sollen bereits vier Schiffe, vorzugsweise mit Medikamenten, für Sowjetrußland in italieni-

schen Hafen verfrachtet werden. Außerdem liefert Italien gemäß dem hier erwähnten Vertrage mit den russischen Genossenschaften landwirtschaftliche Maschinen, Telegraphen- und Telefonmaterial und verschiedene Industrieerzeugnisse.

Nichts jedoch hört man von deutsch-russischen Wirtschaftsverhandlungen und -beziehungen. Wohl hat der Außenminister Verhandlungen in Aussicht gestellt, wohl haben fast alle Parteien den Wunsch ausgesprochen, es möge nun endlich eine Klärung unseres Verhältnisses mit Rußland geschaffen werden, — noch aber ist man keinen Schritt vorwärts gekommen. Dabei sind viele Kräfte am Werke, praktische Arbeit zu leisten, die aber erst Erfolge zeitigen könnte, wenn offizielle Verhandlungen die Grundlagen für einen Warenaustausch schaffen würden. So haben die Vertreter der deutschen Ansiedlungsgruppen im ehemaligen russischen Reiche kürzlich eine Organisation geschaffen, die es sich zur Aufgabe gestellt hat, den deutschen Kolonisten Rußlands die notwendigen Waren und Geräte zuzuführen. Diese Handelsgenossenschaft der deutschen Kolonisten in Rußland „Dekoru“ e. G. m. b. H. dürfte in Zukunft einen wesentlichen Faktor deutsch-russischen Handels abgeben. Es gibt vielleicht 2½—3 Millionen deutscher Kolonisten in Rußland, die z. T. in den fruchtbarsten Gegenden des Schwarzerdgebietes sesshaft, Abnehmer für sehr große Mengen landwirtschaftlicher Maschinen, Geräte, Chemikalien, Fabrikate werden dürften. Wenn die Kolonisten auch schwer unter dem Krieg und den Bürgerkriegen gelitten haben, so dürfte es ihnen doch eher wie den russischen Bauern gelingen, sich wieder emporzuarbeiten. Man hat ihre Bedeutung für die russische Volkswirtschaft erkannt und hat ihnen jeglichen Schutz zugesagt und sich gegen ihre Abwanderung in entschiedenster Weise ausgesprochen. Tatsächlich sind die deutschen Kolonisten an der Wolga und im Schwarzmeergebiet, in Podolien, Wolhynien und Beßarabien die Produzenten von circa 40 % der gesamten russischen Getreideausfuhr, sind die Besitzer fast der gesamten Mühlen- und der Brauindustrie jener Gouvernements, waren bisher berühmt durch ihren Viehreichtum und die von ihnen zur Ausfuhr gelieferten Mengen von Pferden, Hornvieh, Schafen, Fleisch, Wolle, Fett, Butter, Milch, Geflügel, Eier. Was ihnen bisher fehlte, waren Kreditinstitute, große Organisationen gegenseitiger Wirtschaftshilfe und direkte Beziehungen zu den Exporteuren. Diese Lücke will von Deutschland aus die Handelsgenossenschaft der deutschen Kolonisten in Rußland ausfüllen. Der Mangel an eigener Industrie, die Zerrüttung des russischen Wirtschaftslebens wird einen ganz außerordentlichen Bedarf an Einfuhrwaren hervorrufen, und arbeiten hier die deutschen Kolonistenverbände erst einmal mit den russischen Genossenschaftsverbänden Hand in Hand, dann werden sich Mittel und Wege finden lassen, dem russischen Notstand abzuhelpen und der deutschen Industrie zu aussichtsreichem Absatz zu verhelfen. Dr. Hans von Eckardt

Italiens afrikanische Kolonien

Italien sucht seine Kolonien mit dem nötigen wirtschaftlichen Rüstzeug auszustatten, um aus ihnen in höherem Maße als bisher in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht Nutzen zu ziehen. Über seine diesbezüglichen Absichten gibt ein Bericht Corsis Aufschluß, der dem Kolonialkongreß in Rom (15.—21. Januar 1919) vorlag, und in dem verlangt wird:

der Bau von Eisenbahnlinien in den Kolonien und deren Fortführung bis in das Hinterland, d. h. in Ostafrika: Eindringen in Abessinien über Erythräa (Massäua-Asmara-Setit-Elagham) und Somaliland (Mogadischu-Buracaba-Baidoa-Lugh), in Libyen: zur Erschließung des Hinterlandes;

Verbesserung der Schiffsgelassenheiten, insbesondere Entwicklung der Küstenschifffahrt für die Hebung der kleinen Häfen, Schaffung einer unmittelbaren Schiffsverbindung mit den Kolonien in Italien und Anschluß des Handels der Kolonie an die großen internationalen Schifffahrtslinien;

Ausbau der Häfen nach einem allmählich und folgerichtig durchzuführenden Arbeitsplan;

Vornahme von Erhebungen über die Hilfsquellen der Gebiete von amtswegen oder durch Sondermissionen, um neue Erzeugnisse und neue Nutzungen derselben zu entdecken (wirtschaftsgeographische Forschungen, Ausnützung der Flußläufe für Be-

wässerungs- und Schiffahrtzwecke, Hebung der Viehzucht und des Baumwollanbaues).

Es soll im folgenden gezeigt werden, wie weit diese Grundsätze in die Wirklichkeit übertragen worden sind.

Libyen

Die Eisenbahnen Tripolis-Azizia und Tripolis-Zuaga sind wieder im Betrieb, und die Landschaft bis etwa 15 englische Meilen südlich der Oase Tripolis dem Handel eröffnet worden. Die Bewilligung eines Kredits von 100 Mill. Lire für den Bau der libyschen Bahnen, deren Einstandpreis (Bau, rollendes Material, Betrieb) vor dem Kriege 58 000 fr für den km betrug, dürfte eine beträchtliche Ausdehnung des bestehenden Netzes gestatten. Über die Schaffung eines Netzes von Straßen für Kraftfahrzeuge, das in nordafrikanischen Ländern eine unbedingt nötige Ergänzung des Eisenbahnnetzes bildet, liegen vorläufig keine Nachrichten vor. Zwischen Tripolis und Murzuq ist eine Verbindung durch Flugzeuge (800 km) geplant. Nachdem die Hoffnungen der italienischen Kolonialpolitiker auf Erwerb des tripolitanischen Hinterlandes bis zum Tschadsee durch die im September v. Js. erfolgte Festlegung der tunesisch-tripolitanischen Grenze um Ghat, Ghadames und Tummoo und damit die Eisenbahnbaupläne Tripolis-Murzuq-Tschadsee zunichte geworden sind, unterstreicht man gegenwärtig die Bedeutung, die mit der Schaffung eines großen transsaharischen Schienenweges verbunden wäre, der von der Umgebung des Tschadsees ausgehen, Wadai, Darfur, Kordofan durchziehen und an den Grenzen Äthiopiens und Erythraas enden würde. Dr. Angelo Nicola möchte sogar, daß er Libyen erreichte, dessen wirtschaftliche Bedeutung von der Möglichkeit, in Mittelafrrika einzudringen, abhängt. Tatsache ist jedenfalls vorläufig nur soviel, daß in dem oben genannten Abkommen Frankreich und Italien sich gegenseitig das Recht zuerkennen, ihre gebauten und zu bauenden Linien in Tripolitanien und Tunesien aneinander anzuschließen und die Verpflichtung übernehmen, dieselben Tarif- und Beförderungssätze auf die Angehörigen und Waren beider Nationen anzuwenden. Die Compagnia Sicilia hat den Verkehr ihrer Linie Tobruk, Syrakus, Tripolis, Benghazi, Derna wieder aufgenommen.

Neben den Zweigniederlassungen des Banco d'Italia und des Banco di Sicilia befassen sich die in Tripolis für Tripolitanien, in Benghazi für die Cyrenaica gegründeten Camera di Commercio e di Industria mit der Pflege der Handelsbeziehungen. Die unter dem Namen Societa-Tripolina — bis 1930 — gegründete Vereinigung tripolitanischer Geschäftsleute verfolgt den Zweck, den Eingeborenen des Innern aus den Beständen in Tripolis-Stadt Nahrungsmittel, Kolonialwaren, Manchesterwaren u. a. gegen Landeserzeugnisse zu verkaufen. Das Gesellschaftskapital beträgt 4 Mill. Lire, von denen 10 % eingezahlt sind. Die Gesellschaft hat bis jetzt wenig Geschäfte gemacht. Die geringe Nachfrage nach Manchesterwaren hat enttäuscht. Die von der tripolitanischen Küste abgeschnitten gewesenen Eingeborenen des Innern versorgen sich vorläufig noch über Benghazi.

Zwecks planmäßiger Ausbeutung der Schwammfischerei in den libyschen Gewässern, deren jährlicher Ertrag auf etwa 2 bis 3 Mill. fr gewertet wird, ist von der italienischen Verwaltung mit dem Sindicato Coloniale ein Vertrag abgeschlossen worden, demzufolge dieses die Verpflichtung übernommen hat, in Tripolis, Benghazi und Derna Niederlassungen zur Förderung der Schwammfischerei zu gründen und die Eigentümer der Fischerbarken durch Gewährung von Darlehen zu unterstützen.

Um das Entstehen von Industrien und Neubauten zu begünstigen, sind für die Dauer von zehn Jahren die Industrien aller Art, einschließlich der landwirtschaftlichen

Betriebe, von allen direkten Staats- oder Gemeindeabgaben befreit. Zu demselben Zweck ist die zollfreie Einfuhr für Maschinen und Zubehör, die zur Bearbeitung der Rohstoffe der Kolonie dienen, sowie für Zement, Kohlen, Mineralöle u. a. verfügt worden. Besondere Aufmerksamkeit wendet man den zwischen Derna und Cyrenaica entdeckten Phosphatlagern zu, die nach dem „Giornale d'Italia“ vielleicht die ausgedehntesten und reichsten der Welt sein sollen. Aber es liegen noch keine abgeschlossenen Untersuchungen vor. Die amtlichen italienischen Sachverständigen in Bergsachen haben in der Bodengestaltung der fraglichen Phosphatlager bei Kyrene, Wad Derna und Wad Bent sehr viel Ähnlichkeit mit der Beschaffenheit von Landstrichen gefunden, in denen sonst Phosphate vorliegen. Aber es bleibt noch zu untersuchen, ob und in welcher Bodenschicht praktisch nutzbare Lager vorhanden sind.

Die Ansiedlung italienischer Bauern hat unter den Umständen besonders gelitten; genauere Angaben sind aber schwer erhältlich.

Libyen interessierte vor dem Kriege den deutschen Handel nur sehr wenig. Aber selbst, wenn sein Anteil größer gewesen wäre, so würde das wenig für seine dortigen Zukunftsmöglichkeiten besagen. Aus den Handelsstatistiken läßt sich darüber ebenfalls nur wenig entnehmen. Die letzten Jahre vor dem Weltkriege standen im Zeichen der italienischen Besetzung, die den Einfuhrhandel zunächst günstig beeinflusste, bis die Überspekulation einen Rückschlag hervorrief, während die Zufuhren aus dem Innern ins Stocken gerieten. Während des Weltkrieges übten die Zurückziehung der Truppen aus dem Innern des Landes, die Abschneidung des Verkehrs mit dem Hinterland, die Ausfuhrverbote in den kriegführenden Ländern und die Monopolisierung des Lebensmittelhandels durch das Consorzio Autonomo Tripolino dei Consumi auf Ein- und Ausfuhrhandel ebenso fühlbare wie künstliche Einflüsse aus. Und wenn seit Mai 1919 die Eisenbahn bis etwa 15 Meilen südlich der Oase Tripolis vorgetrieben wurde, die Landschaften des Djebel und der Syrteküste dem Handel wieder geöffnet sind und die geräumten Posten im Innern des Landes nach und nach von den Italienern wieder in Besitz genommen werden, so ist die politische Regelung noch zu frischen Datums und die wirtschaftliche Erschließung noch zu neu, als daß man daraus einigermaßen zuverlässige Schlüsse auf den künftigen Verlauf des Handels ziehen könnte.

Die Ausfuhr aus Libyen, die 1917 für Tripolitanien auf 3 Mill. Lire gegen 4 Mill. Lire in 1912 sank, für die Cyrenaica dagegen auf 2,2 Mill. Lire gegen 0,7 Mill. in 1912 stieg, besteht in der Hauptsache aus: Häuten und Fellen, Wolle, Schwämmen, Hörnern und Knochen, Henna und Halfa. Die Libyen eigentümlichen Erzeugnisse, die vielleicht die beste Hilfsquelle der Kolonie bilden werden, wie Datteln, Gerste, Kartoffeln, Wachs, Honig, sind in den Statistiken nur mit unbedeutenden Zahlen vertreten. Vollkommen fehlen darin Ziffern für Ausfuhr von Bodenschätzen. Ob die Mutungen zwischen Djebel Nefusa und der großen Syrte, wo man wichtige Erzlager und die Fortsetzung der im benachbarten Südtunesien gefundenen Salpeterorkommen anzutreffen hofft, von Erfolg begleitet gewesen sind, darüber verlautet nichts Bestimmtes. Günstiger scheint es — wie bereits oben gesagt — mit den Lagerstätten von Phosphaten zwischen Derna und Cyrene zu liegen. Eingeführt wurden insbesondere Getränke, Gewürze, Getreide, Vieh, Gewebe. Der Wert der Einfuhr in Tripolitanien stieg von 27,8 Mill. Lire i. J. 1912 auf 33,0 Mill. i. J. 1917, der Anteil Italiens von 30 auf 60 %. Noch erheblicher war die Steigerung des Wertes der Einfuhr in die Cyrenaica, die 1912: 6,5, 1917: 27,4 Mill. Lire wertete.

Jedenfalls werden erst die nächsten Jahre erkennen lassen, worin der wirtschaftliche Wert Libyens bei neuzeitlicher Erschließung des Landes besteht. Für die Entwicklung der Landwirtschaft wird sehr viel von der Ausnutzung der Witterungsverhältnisse, der Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse und der Art des Besiedelungsverfahrens abhängen.

Erythräa

In Erythräa sind im Laufe von 1918 wesentliche Umgestaltungen im Verwaltungswesen, anscheinend nach dem Vorbild des französischen Protektorats in Marokko, vorgenommen worden. Es wurden u. a. geschaffen: ein Regierungsbeirat, der zu den großen Fragen der wirtschaftlichen Erschließung des Landes sich gutachtlich zu äußern berufen ist, eine Aufsichtsbehörde für die Finanzverwaltung, die Direktion der Eisenbahnen in Asmara, ein Bergwerksamt, eine landwirtschaftliche Amtsstelle zwecks Pflege des Waldbestandes der Kolonie und Ausschüsse für die Verwaltung. Die Einteilung des Sanitätswesens in einen bürgerlichen und einen militärischen Zweig wurde aufgehoben und die Zuständigkeiten der verschiedenen Dienststellen in Erythräa abgegrenzt. Die Einteilung des Landes- und Verwaltungsgebietes ist abgeändert; ein Bezirkskommissariat des Sahel mit Sitz in Uarfa, ein besonderes Kommissariat in Asmara, dem Sitz der Regierung, und eine Residenz von Nord-Dankala in Mana-Fatma-Eri geschaffen worden.

In wirtschaftlicher Hinsicht macht den Kolonialpolitikern der Ausbau der für den Handel so wichtigen Verkehrswege viel Sorge. Die Bahn Massaua-Agordat war 1918 bis zum 50. km jenseits Asmara weitergeführt, die Erdarbeiten bis Keren vollendet und die Messungen bis Agordat, den wahrscheinlichen Endpunkt der Bahn, vorgenommen. Zur schnellen Fertigstellung dieser Verbindung, die nach dem ägyptischen Sudan geht, hat man neuerdings die Einrichtung eines Kraftwagenverkehrs von Asmara bis Keren vorgeschlagen. Für den Bau der zur Erschließung Abessinien bestimmten Zweigbahn Asmara-Setit-Elaghim ist 1918 ein Kredit von 24 Mill. bewilligt worden. Nach einer Meldung des „Corriere de la Sera“ hat man Ende v. Mts. 20 Flugzeuge zwecks Einrichtung eines Luftpostverkehrs nach Erythräa und Somaliland verschickt und Keren zum Mittelpunkt des neuen Luftverkehrs ausersehen, von wo demnächst die erste Linie nach Massaua eröffnet werden soll. Die Società marittima Italiana (vorm. Società Nazionale dei Servizi marittimi) unterhält einen regelmäßigen Dienst Genua-Massaua-Mogadischu. Die italienisch-abessinische Handelsgesellschaft, die ihren Sitz in Asmara hat, beabsichtigt ihr Kapital von 5 auf 25 Mill. Lire zu erhöhen.

Die italienischen Handelsstatistiken geben für Erythräa günstigere Ziffern als für Lybien. Die Einfuhr wertete 1917: 47,6 gegen 16 Mill. Lire 1912, die Ausfuhr 21,7 gegenüber 8 Mill. Lire 1912. Am Gesamthandel war Italien mit 38,4 Mill. Lire beteiligt. Im weiten Abstände folgten Aden, Indien und Arabien. Die Hauptausfuhrartikel waren 1917:

Trockene Großhäute.....	17 472 dz i. W.	v. fast	7 Mill. Lire
Büchsenfleisch.....	10 275 „	über	2,5 „
Kali.....	35 787 „	„	2,8 „
Trockene Schaffelle.....	2 890 „	„	1,0 „
Meersalz.....	321 760 „	fast	2,0 „
Kaffee.....	2 388 „	„	0,85 „
Palmkerne, roh.....	24 936 „	gut	0,8 „

Die Kaliausbeute, die 1915 nur 12 082 Lire betragen hatte, war bereits 1916 auf 1 029 160 Lire gestiegen.

Die ausgeführten Artikel stammen zu einem erheblichen Teile aus dem Hinterland von Erythräa.

Somaliland

Durch die im Herbst d. J. erfolgte Grenzregulierung mit England hat Italien auf dem rechten Djubauer ein Gebiet von 81 000 qkm erhalten, das gegebenenfalls noch weiter ausgedehnt werden kann, mit Kisimayu, dem wirklichen und einzigen Seehafen Somalilands und dem Flußhafen Gowen am Djuba, der dem italienischen Djumbo bisher lebhaft Konkurrenz machte. Das Flußtal des Djuba wird das Eingangstor Italiens nach dem Innern bilden. Der Hafen von Mogadischu soll ausgebaut werden. Für den Bau der Bahn Mogadischu-Lugh, deren erster Teilabschnitt in Lugh endet, ist ein Kredit von 18 Mill. Lire bewilligt worden. Zu Beanstandungen gibt der Umstand Anlaß, daß die geplante Spurweite der Bahn 0,75 m mißt, während die Kap-Kairo-Bahn, an die jene anschließen soll, eine solche von 1,067 m und die erythräische Bahn, die gemäß dem englisch-französisch-italienischen Abkommen vom 13. 12. 06 mit dem Somalinetz verbunden werden soll, eine solche von 0,95 m hat. In Erwartung der Verwirklichung dieser Pläne hat der Banco d'Italia eine Niederlassung in Mogadischu gegründet. Man beabsichtigt, wichtige Bewässerungsarbeiten vorzunehmen, um die wirtschaftliche Erschließung der Kolonie, die auf Baumwolle und Reibgummi beruht, zu sichern.

Der Außenhandel Somalilands hat sich stabiler gezeigt als der Erythräas und Libyens. Die Einfuhr wertete 1917: 6 065 000 Lire (1912: 6 088 000), die Ausfuhr 3,9 (1912: 2,1). Die Abnahme der Einfuhr erklärt sich durch die Minder-einfuhr an Baumwollwaren, die Zunahme der Ausfuhr durch die Steigerung des Fell-, Häute- und Wollhandels. Die Hauptabsatzmärkte Somalilands waren: Italien, Zanzibar, Aden, Indien, Engl. Ostafrika und Arabien.

Al.

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

	Hamburg	Berlin	Amsterdam	Zürich
	7. 9.	7. 9.	7. 9.	7. 9.
	fl	fl	fl	fr
Amsterdam .. 100 fl	1628,75	1628,35	—,—	—,—
Barcelona ... 100 Pesetas	758,65	761,70	46,80	90,75
Berlin	100 fl	—,—	6,17 ¹ / ₂	11,95
Brüssel	100 fr	375,—	373,60	23,10
Budapest'.... 100 K	—,—	18,60 ¹ / ₂	—,—	—,—
Buenos Aires. 100 Pesos .	—,—	—,—	—,—	227,—
Helsingfors .. 100 F.M. ...	163,50	168,80	—,—	—,—
Kopenhagen : 100 Kr	736,75	741,75	45,50	87,80

	Hamburg	Berlin	Amsterdam	Zürich
	7. 9.	7. 9.	7. 9.	7. 9.
	fl	fl	fl	fr
Kristiania ... 100 Kr	737,50	739,25	45,70	88,—
London	1 £	182,62 ¹ / ₂	183,30	11,22
Madrid	100 Pesetas	758,65	761,70	46,80
New York.... 1 \$	51,31 ¹ / ₄	51,70	3,15 ¹ / ₂	6,09 ¹ / ₂
Paris	100 fr	353,50	350,65	21,70
Prag	100 K	81,—	80,40	—,—
Rom	100 Lire ..	238,75	230,75	14,50
Stockholm ... 100 Kr	1032,50	1039,—	63,75	122,40
Wien	100 K neu.	22,—	21,72	1,40
Zürich	100 fr	848,50	846,65	51,85

	Wien 7. 9.	Prag 7. 9.	Paris fr	London 6. 9.	New York \$
Amsterdam. 100 fl	8100,—	—	—	11,17	—
Berlin 100 M	536,50	121,75	—	178,25	—
Kopenhagen 100 Kr	3750,—	—	—	—	—
London 1 £	—	—	—	—	—
New York . . . 1 \$	—	—	—	3,55 $\frac{3}{4}$	—
Paris 100 fr	—	—	—	51,52 $\frac{1}{2}$	—
Wien 100 K	—	22,62	—	—	—
Zürich 100 fr	4150,—	—	—	21,65	—

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

Abweichungen von der Münzparität in:

	Amsterd. 7. 9.	Zürich 7. 9.	Kopenh. 7. 9.	Stockh. 7. 9.	Wien 7. 9.
Reichsmark	-89,58	-90,32	-84,42	-88,92	—
Dt. österr. Krone	-97,22	-97,58	—	—	—
Französ. Frank.	-54,79	-58,10	-33,33	-52,10	—
Pfund Sterling . .	-7,35	-14,27	+35,90	-2,86	—
Dollar	+26,83	+17,61	+86,33	+33,60	—

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	26. 8.	2. 9.
Alexandrien	97 $\frac{7}{16}$ d pari	97 $\frac{7}{16}$ d pari
Bombay/Kalkutta . .	1 s 10 $\frac{7}{16}$ d—1 s 10 $\frac{9}{16}$ d	1 s 10 $\frac{1}{4}$ d—1 s 10 $\frac{1}{2}$ d
Hongkong	4 s 4 d—4 s 5 d	4 s 1 $\frac{1}{2}$ d—4 s 2 $\frac{1}{2}$ d
Shanghai	6 s 0 $\frac{1}{2}$ d—6 s 2 d	5 s 9 d—5 s 10 $\frac{1}{2}$ d
Singapore	2 s 3 $\frac{23}{32}$ d—2 s 4 $\frac{1}{32}$ d	2 s 3 $\frac{23}{32}$ d—2 s 4 $\frac{1}{32}$ d
Yokohama	2 s 10 d—2 s 10 $\frac{1}{2}$ d	2 s 10 d—2 s 10 $\frac{1}{2}$ d
Montevideo T. T. . .	—	57 $\frac{1}{4}$ d—57 $\frac{3}{4}$ d
Rio de Janeiro . . .	13 $\frac{3}{8}$ s d	13 $\frac{3}{8}$ s d
Buenos Aires T. T. .	56 $\frac{1}{8}$ s d—56 $\frac{3}{8}$ s d	57 $\frac{1}{4}$ d—57 $\frac{1}{2}$ d
Valparaiso 90 T. . .	12 $\frac{9}{32}$ d	12 $\frac{1}{2}$ d

Geldverfassung und Währungspolitik

Der schlechte Stand der dänischen Valuta hat die Regierung zur Einsetzung einer Valutakommission veranlaßt. Die Kommission soll nicht wie der frühere, ähnlich zusammengesetzte Valutarat administrativen, sondern nur beratenden Charakter haben. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 194 v. 31. 8. 20.)

Um Spekulationen auf einen Sturz der jugoslawischen Valuta zu verhindern, beschloß der Belgrader Ministerrat, daß kein Geldinstitut oder Unternehmen dem Auslande ohne vorherige behördliche Genehmigung Kredite geben dürfe. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 198 v. 4. 9. 20.)

Der Umtausch der österreichisch-ungarischen Kronen gegen Lei wird durch die Nationalbank von Rumänien vom 1. bis 10. 9. erfolgen. („Information“, Nr. 244 v. 2. 9. 20.)

In Tiflis wurde eine Staatsbank für Transkaukasien gegründet. („Near East“, Nr. 487 v. 2. 9. 20.)

Die Goldproduktion in den französischen Kolonien gestaltete sich folgendermaßen (in kg):

	1914	1915	1916	1917	1918
Guayana	3022	3379	3054	2823	1796
Madagaskar	1782	?	?	?	743
Westafrika	110	158	137	122	85

In Indochina wurden durchschnittlich unter 100 kg jährlich gewonnen. Der Goldpreis hat gegenwärtig eine Höhe erreicht, die einen bedeutenden Antrieb für die Goldgewinnung in den Kolonien bewirkt. („Dépêche Coloniale“, Nr. 6802 v. 25. 8. 20.)

Staatsanleihen

Die 4 % Deutsche Schutzgebiets-Anleihe, für die der bisherige deutsche Kolonialbesitz solidarisch haftete und das Deutsche Reich die Bürgschaft übernommen hatte, soll von England demnächst zur Einlösung gebracht werden, da England nach Übernahme der Kolonien für die in ihrem Interesse aufgenommenen Verpflichtungen des Reichs haftet. Da die Anleihe in englischen Pfund eingelöst werden dürfte, hat der deutsche Besitzer mit einem hohen Agiogewinn zu rechnen. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 198 v. 4. 9. 20.)

Nach dem Friedensvertrag mit der Türkei übernimmt England die von der Türkei für Ägypten garantierten Anleihen, die 4 % Anleihe von 1855, die 4 % von 1891 und die 3 $\frac{1}{2}$ % von 1894. Auf die Anleihe von 1855 sind seit 1875 keine Zinsen gezahlt worden. („Times“, Nr. 42 498 v. 25. 8. 20.)

Von den englischen Kolonien und Protektoraten sind folgende Beiträge zur Abtragung der englischen Kriegsschuld zu zahlen: Bermuda 40 000 £, Ceylon 2 Mill. £; Goldküste 200 000 £; Falklandinseln $\frac{1}{10}$ der Zolleinnahmen für 10 Jahre ab 1. 1. 17; Straits Settlements 200 000 £ auf 5 Jahre ab 1. 1. 16 und auf weitere 5 Jahre, wenn die Kolonie dazu imstande ist; Savarak 5000 £ auf 6 Jahre ab April 1919. Nigeria erklärte sich zur jährlichen Zahlung von 6 Mill. £ bereit, wenn seine finanzielle Lage dies nach Friedensschluß erlaubte. Jamaika will 60 000 £ auf 40 Jahre zahlen. („Times“, Nr. 42 504 v. 1. 9. 20.)

England hat von Uruguay eine Frist von drei Jahren zur Zahlung seiner Restschuld in Höhe von 20 Mill. Pesos verlangt. Ursprünglich hatte England eine Schuld von 30 Mill. für den Einkauf von Landesprodukten. („Lateinamerikanischer Zeitungsdienst“, Nr. 64 v. 24. 8. 20.)

Nach dem Ausweis der Staatsbank von Uruguay betrugen am 30. 6. 20 die Vorschüsse an die englische Regierung 23,44 Mill., an die französische Regierung 15,26 Mill. („South American Journal“, Nr. 9 v. 28. 8. 20.)

Nach dem „Vorläufigen Abkommen über die Wiederaufnahme der Beziehungen zwischen dem Deutschen Reich und Lettland“ vom 15. 7. 20 wird sich die deutsche Regierung dafür einsetzen, daß Lettland nach Maßgabe der von einer besonderen Kommission festzusetzenden Bedingungen ein Warenkredit gewährt wird. („Reichs-Gesetzblatt“, Nr. 183, S. 1626.)

Die litauische Nationalversammlung beschloß die Aufnahme einer inneren Staatsanleihe im Betrage von 100 Mill. M. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 183 v. 18. 8. 20.)

Das rumänische Parlament bewilligte einen Kredit von 450 Mill. Lei zum staatlichen Ankauf von Land. („Near East“, Nr. 487 v. 2. 9. 20.)

Die amtlichen Valutadarlehen der Schweiz haben die Höhe von 588,5 Mill. fr erreicht, davon entfallen auf Deutschland 248, auf die Entente 340,5 Mill. (Frankreich 239,5; England 84; Belgien 17). Bisher wurden davon 266,5 Mill. zurückbezahlt (Deutschland 80; Frankreich 102,5; England 84). Danach stehen noch 322,5 Mill. aus (Deutschland 168; Frankreich 137,5; Belgien 17). („Frankf. Ztg.“, Nr. 628 v. 26. 8. 20.)

Eine Verordnung des ungarischen Finanzministeriums über die Heranziehung gesperrter Guthaben zur Zwangsanleihe ist auch für deutsche Interessenten wichtig. Alle 10 000 K übersteigende Guthaben, die bei Geldinstituten oder anderen Firmen auf Einlagegebühr, laufende Rechnung, Kassenscheinen oder als verzinsliche Depots untergebracht und nach den Bestimmungen über die Überstempelung der Noten der österreichisch-ungarischen Bank unter Sperre waren, werden in Anspruch genommen. Beträgt das Guthaben über 25 000 K, so wird der ganze Betrag in Anspruch genommen, bei 25 000 K oder weniger bleiben 10 000 K frei. Die ungarische Regierung vergütet ab 1. 8. 20 4 % Zinsen. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 197 v. 3. 9. 20.)

Am 1. 7. 20 waren in den Vereinigten Staaten Anleihen fremder Staaten im Gesamtbetrage von 1 555 744 000 \$ untergebracht. Hierin sind diejenigen Zeichnungen nicht eingerechnet, die in den Vereinigten Staaten auf innere Anleihen fremder Staaten erfolgten. Der Betrag verteilt sich auf die einzelnen Staaten wie folgt (in 1000 \$): Kanada und Neufundland 152 500, Mexiko 500, Kuba 10 000, Panama 2705, St. Domingo 10 806, Bolivien 4048, England 772 633 (davon fällig am 15. 10. 20 250 Mill. \$), Frankreich 250 000 (fällig am 15. 10. 20), Belgien 75 000, Rußland 75 000, Deutschland 2000 (6 % einjährige Schatzanweisungen im ursprünglichen Betrage von 10 Mill., die bei ihrer Fälligkeit am 1. 4. 17 verlängert wurden und jetzt bis auf ungefähr 2 Mill. zurückgekauft wurden), Italien 25 000, Norwegen 5000, Schweden 25 000, Schweiz 30 000, China 13 000, Japan 102 552. Von den Vereinigten Staaten waren Kredite im Gesamtbetrage von 9 598 855 000 \$ bewilligt worden, die sich folgendermaßen verteilen (in 1000 \$): Kuba 10 000, England 4 277 000, Frankreich 2 997 477, Rußland 187 723, Belgien 238 745, Italien 1 631 338, Griechenland 48 236, Rumänien 25 000, Serbien 26 780, Tschecho-Slowakei 56 524, Liberia 26 000. („American Goods and Foreign Markets“, 2. 8. 20.)

Am 1. 4. 20 betrug die Staatsschuld Mexikos 425,1 Mill. \$, davon 95 Mill. fällige Zinsverpflichtungen. Die äußere Schuld belief sich auf 173,5 Mill. (fällige Zinsen 51,5), die innere Schuld auf 66,6 (Zinsen 19,1), die Eisenbahngarantien auf 57,7 (Zinsen 14,3), andere Verpflichtungen auf 32,2 (Zinsen 10,1). Die jährlichen Zinszahlungen für die Schulden würden 14,9

Mill. \$ erfordern und auf etwa 20 Mill. steigen, wenn die schwerwiegenden Zinsverpflichtungen in eine fundierte Anleihe umgewandelt würden. Daneben hat Mexiko Entschädigungen zu zahlen, die von Carranza auf 50 Mill., von anderer Seite bedeutend höher eingeschätzt worden sind. („Nieuwe Rotterdamse Courant“, Nr. 236 v. 26. 8. 20.)

Die Regierung von Uruguay erklärte auf eine englische Anfrage hin, daß sie ihren Schuldendienst ohne Einschränkungen auch gegenüber deutschen Eigentümern uruguayischer Staatspapiere ausführen werde. („Times“, Nr. 42505 v. 2. 9. 20.)

Das Parlament von Britisch-Columbien bewilligte

die Aufnahme von Krediten in Höhe von 20 Mill. \$. Davon sollen 9 Mill. zur Anlage von Eisenbahnen, Straßen, Brücken usw. verwendet werden; 4,8 Mill. zu Vorschüssen an die Pacific Great Eastern Railway Co.; 3 Mill. zum Bau einer Universität in Vancouver. („Commerce Reports“, Nr. 182 v. 4. 8. 20.)

Durch französisches Gesetz wurde Algerien zur Aufnahme einer Anleihe von 285 Mill. fr ermächtigt. („L'Economiste Français“, Nr. 34 v. 21. 8. 20.)

Japan wird von seinem Rechte, die 4 % Anleihe von 1910 zu pari zurückzuzahlen, Gebrauch machen. („Times“, Nr. 42504 v. 1. 9. 20.)

Jahresergebnisse deutscher Aktiengesellschaften 1919 bzw. 1919/1920

Namen Ort	Rechnungs- jahr endend	Aktien- Kapital	Vorraths- Anleihen	Hypotheken	u. Spezial- Reserve	Sonstige Rücklagen u. Vortrag	Abschreibungen		Reingewinn (nach Abschreibungen) in 1000 M.	Rentabilität: (7+8) in % v. Spalte 3—6	Dividenden				
							Summe in 1000 M.	in % vom Wert			1919 1920	1918 1919	1917 1918	1916 1917	1915 1916
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
Deutsche Gold- und Silberscheideanstalt (vorm. Raesler), Frankfurt	31/3	40000	—	12610	6223	2293	17,40	10067	21,01	17	25	27	25	25	
Hohenlohe-Werke A.-G., Hohenlohehütte	31/3	80000	59132	8000	1777	6712	6,78	10180	11,34	5	8	6	6	0	
Rawark & Grünfeld A. G., Charlottenbg..	31/12	10000	—	1250	42	—	—	1411	12,54	?	23	22	18	10	
Duxer Kohlenverein, Großzössen	31/12	5000	1688	2440	?	1571	10,38	705	24,93	10	10	16	16	16	
Niederlausitzer Kohlenwerke	31/3	25000	26678	9639	190	4006	10,—	3283	11,85	12	14	14	14	12	
Werschen-Weissenfelder Braunkohlen A.-G. Halle	31/3	14000	2712	2485	1484	1274	9,10	1964	15,65	11	8	10	10	10	
H. B. Sloman & Co., Salpeterwerke A. G., Hamburg	31/12	16320	—	2652	3338	176	2,53	1700	8,41	10	20	20	20	15	
A. G. Deutsche Kaliwerke, Bernterode ..	31/12	40850	24279	12244	?	7009	11,92	43359	65,01	25	8	8	5	0	
Deutsche Erdöl A.-G., Berlin	31/12	30750	6561	12500	4408	8949	13,70	19508	52,49	45	20	25	25	20	
Deutsche Solvay-Werke, Bernburg	31/12	40000	19303	48319	?	—	—	7985	7,42	?	10	10	5	5	
Ba.-alt-A.-G., Linz a. Rhein	31/12	8550	7168	1057	422	1926	17,07	1576	20,36	12	8	8	6	6	
Eisenbahn-Verkehrsmittel A.-G., Berlin ..	31/3	12500	2931	2631	11410	2689	14,51	4292	23,69	45	18	22 1/2	15	10	
Eisenhüttenwerk Marienhütte b. Kotzenau, A. G., vorm. Schlittgen & Haase	31/3	4800	635	760	162	499	14,28	1147	23,87	17	10	6	0	0	
Waggonf. Jos. Rathgeber A.-G., München	30/4	5500	2500	921	48	222	8,68	1698	21,40	14	10	9	9	9	
Hamburger Elbe-Schiffwerft A.-G.	31/12	4500	—	—	—	120	5,18 *)	10	—	0	—	—	—	—	
Ostsee-Werft, Schiffbau und Maschinen- fabrik A.-G., Stettin	31/12	6000	380	—	?	386	13,97	2	20,60	0	—	—	—	—	
Schiffwerfte und Maschinenfabrik (vorm. Jaussen & Schmilinsky) A.-G., Hamburg	31/12	3000	144	300	30	493	16,33	201	19,99	6	10	10	10	6	
A.-G. Kraftübertragungswerke Rhein- felden, Badisch-Rheinfelden	31/12	12000	9732	—	98	400	1,85 *)	1179 1)	—	0	6	8	8	8	
Brown, Boveri & Cie. A. G., Mannheim ..	31/12	9000	7836	1000	?	1327	19,45	789	11,86	6	15	12	10	5	
Cont. Ges. f. elektr. Unternehmung, Nürnberg	31/3	32000	5375	868	?	—	—	1305	3,42	St. 0 V. 3	0	0	0	0	
Elektrizitäts-A.-G. vorm. Lahmeyer & Co., Frankfurt	31/3	40000	27448	4000	?	125	11,51	3015	4,40	8	8	7	7	7	
Fränk. Ueberlandwerk A.-G., Nürnberg ..	31/12	4000	9006	68	3278	917	5,43	251	7,14	5	5	5	5	5	
Thür. Electricitäts-Lief.-Ges. A.-G., Gotha	31/3	15000	13026	182	3040	829	3,08	651	4,73	?	5	5	6	6	
Accumulatoren-Fabr. A.-G., Berlin-Hagen	31/12	12000	438	2003	4891	445	5,82	2470	15,08	17	20	25	25	20	
Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co. A.-G., Braunschweig	31/12	8000	—	2200	280	197	15,94	513	6,77	4	12	15	14	14	
Holzverkohlungs Ind. A.-G., Konstanz ..	31/3	18000	212	7990	1756	—	—	10390	37,16	20	22	17	15	11	
Deutsche Gasges. A.-G., Berlin	31/12	83000	41500	74	7755	7000	?	4703	12,78	?	3 1/3	—	—	—	
Frankfurter Gasges. A.-G., Frankf. a. M.	31/3	13600	9980	1466	2109	1299	6,86	1597	10,82	?	6	10	10	10	
Continental Wasserwerks-Ges., Berlin ..	31/12	5000	4968	232	912	51	0,70 *)	108	—	0	0	4	4	6	
Oelwerke Stern-Sonneborn A.-G., Hambg.	31/12	4000	—	438	3012	378	16,27	1890	30,45	?	12	23	20	33	
Dt. Textilwke. Mautner A.-G., Langenbielau	31/12	5000	372	350	2837	706	12,20	982	19,60	10	6	0	0	—	
Reichs-Textil-A.-G., Berlin	31/12	16000	—	7600	2000	106	?	63542 3)	—	—	—	—	—	4	
Conrad Tack & Cie. A.-G., Berlin	31/12	15000	596	2828	1576	377	19,04	1344	8,61	6	10	12	15	20	
Natronzellstoff- u. Papierfabr. A.-G., Berlin	30/9	17000	815	850	97	382	7,20	284	3,55	?	0	0	0	0	
„Papyrus“ A.-G., Mannheim	31/12	5000	—	225	?	140	4,98	—	—	10	15	12	6	0	
Georg A. Jasmatzki A.-G., Dresden	31/12	14000	—	1400	3216	593	17,22	2817	18,32	St. 25 V. 5	25	25	15	0	
Bibliographisches Institut A.-G., Leipzig	31/12	4500	900	18	35	192	11,68	351	9,96	6	0	0	0	0	
Gesellschaft für die Kohlenversorgung Ostpreußens A.-G., Berlin	31/3	6000	—	175	3230	—	—	141	7,66	?	?	?	—	—	
Süddt. Handelsverein. A.-G., Konstanz ..	31/12	10000	—	31	6	98	50,—	628	6,28	8	—	—	—	—	
Berliner Terrain- und Bau-A.-G., Berlin ..	31/12	12000	5001	3	247	480	?	26	—	5)	—	—	—	—	
„Landbank“ A.-G., Berlin	31/12	20000	21259	—	—	—	—	423	—	0	0	0	0	0	
Lichtenberger Terrain-A.-G., Berlin	31/12	5000	278	—	903	—	—	12	0,2	0	0	0	0	0	
Neue Boden-A.-G., Berlin	31/12	21500	31975	6550	—	93	?	71	—	0	0	0	0	0	
Wittenauer Boden-A.-G., Berlin	31/12	5000	3492	—	—	—	—	365	—	5)	—	—	—	—	
Bank für Brau-Industrie, Berlin	31/3	7000	2875	700	161	—	—	740	7,20	7	6	6	5	4	

*) Verlust. 1) Saldiverlust 1240669 M. 2) Eingez. 41575000 M. 3) Eingez. 4750000 M. Dividende lt. Statut höchstens 5%. In Liquidation getreten. Überschuß für gemeinnützige Zwecke zu verwenden. 4) Verpachtet an Zellstofffabrik Walldorf. 5) Dividende wird (laut Statut) nicht verteilt.

Fab. Landau

(Fortsetzung folgt.)

Schifffahrt und Schiffbau

Deutschland

Hamburg—Zentralamerika-Westküste. Die dänische Schifffahrtsgesellschaft Det Ostasiatiske Kompani, Kopenhagen, die am regelmäßigen hamburgischen Überseeverkehr bereits mit einer in Gemeinschaft mit der schwedischen Reedereigesellschaft Transatlantic unterhaltenen Linie nach Niederländisch-Indien und mit einer weiteren in Gemeinschaft mit der Svenska Ostasiatische Kompaniet unterhaltenen Linie nach Ostasien beteiligt ist, beabsichtigt, Ende dieses Monats einen regelmäßigen Dienst ab Hamburg über Christobal nach zentralamerikanischen Häfen und direkt nach Guayaquil, Callao, Mollendo, Iquique, Antofagasta, Valparaiso und Talcahuano zu eröffnen. Das erste Schiff der neuen Route, der Dampfer Franquebar, wird voraussichtlich am 25. 9. ab Hamburg abgefertigt werden. A. K.

Wiederaufnahme des Passagierverkehrs Bremerhaven—New York. Mit der Abfertigung des jetzt unter dem Namen Susquehanna im Dienste der U. St. Mail Steamship Co., New York fahrenden früheren Lloyd dampfers am 4. 9. ist der Passagierdienst Bremerhaven—New York wieder aufgenommen worden. Der Dampfer nahm etwa 2000 Passagiere an Bord. Die Abfertigung lag in den Händen des Norddeutschen Lloyd. A. K.

Frankreich

Neue Schifffahrtslinien. Die Compagnie Générale Transatlantique beabsichtigt, eine neue Verbindung von Europa nach Chile zu schaffen. Der Ausgangspunkt dieser Linie wird Hamburg sein. Die Dampfer werden Antwerpen und Havre anlaufen. Bisher wurden die chilenischen Häfen durch die von Havre ausgehenden Linien nach dem Pazifischen Ozean der Compagnie Générale Transatlantique bedient, auf der die Dampfer „Saint-Jean“, „Saint-Louis“, „Saint-Joseph“, „Saint-André“ und „Maryland“ liefen.

Man versucht in Frankreich nach jeder Hinsicht auf den Verkehr mit Südamerika auch in bezug auf die Passagierfahrt größeren Einfluß zu gewinnen. Der Präsident der Handelskammer in Bordeaux, Huyard, hatte eine Besprechung mit Vertretern der Reedereien und Eisenbahngesellschaften, die zum Zweck hatte, den Ausbau des Hafens bei Vordon an der Girondemündung, für den die Pläne bereits im Jahre 1910 im Parlament genehmigt waren, ernstlich zu fördern. Die beiden großen Eisenbahngesellschaften und die Handelskammer von Bordeaux werden sich zu gleichen Teilen an dem Bau und der Verwaltung des Hafens beteiligen. Nach endgültiger Regelung der finanziellen Fragen soll mit dem Bau sofort begonnen werden und man hofft eine schnelle Verbindung nach Südamerika herzustellen. Wichtig für die Entwicklung des Passagierverkehrs mit französischen Dampfern nach Südamerika ist auch die Frage der Beschaffung solcher Schiffe, die mit einem Komfort eingerichtet sind, wie er bei den früheren deutschen Schiffen der Fall war und wie ihn die französischen Schiffe in der Vorkriegszeit nur in geringem Maße aufwiesen. Zunächst hat die Compagnie Sud-Atlantique ihren Dampfer „Lutetia“ in diesen Dienst eingestellt.

Die Compagnie des Chargeurs-Réunis richtet eine neue Linie von Antwerpen über Havre, Bordeaux, Marseille nach Port Said, Djibouti, Colombo, Singapore, Saigon, Tourane und Haiphong ein. P. W.

Französische Kolonialschifffahrt. Der Dienst der französischen Dampfer nach den französischen Kolonien erregt nach wie vor die Unzufriedenheit der Kolonialfranzosen, da die Beschaffung der notwendigen Passagierdampfer große Schwierigkeiten macht. Außer der Einstellung des früheren Hamburg-Süd-Dampfers „Cap Arcona“ in die Fahrt nach Tunis, ist noch nichts Wesentliches geschaffen worden. Von den 17 Dampfern, die die Verbindung zwischen Frankreich und Nordafrika herstellen, sind 11 älter als 30 Jahre. Als Ersatz hat bisher die Compagnie Générale Transatlantique einen einzigen Postdampfer bestellt und außerdem einen 1902 in England erbauten 4496 t großen Dampfer in die Casablancafahrt eingestellt. Von den 7 vom Staat auf den Chantiers de la Seyne bestellten ca. 4000 t großen Dampfern des Typs Duc-d'Aumale und Mustapha II werden 2 jetzt in Angriff genommen. In der Indo-Chinafahrt sind 3 Postdampfer beschäftigt gegen früher 10, in der Fahrt nach den Südseeinseln 4 gegen 6. Der Dienst nach Madagaskar soll vollkommen umgestaltet werden und die Compagnie Havraise Péninsulaire hat verschiedene Post- und Frachtdampfer in Auftrag gegeben. Außer-

dem ist vom Staat ein 10 000 t Postdampfer für die Madagaskarfahrt in Auftrag gegeben, neben einem 13 800 t Dampfer für die Indo-Chinafahrt.

Die Kolonialinteressenten sind der Meinung, daß viel mehr von seiten des Staates geschehen müsse. Vor allem müsse den Reedereien staatsseitig die Verpflichtung auferlegt werden, die bisher vom Staat bewirtschafteten Schiffe, welche jetzt freigegeben werden, in weit größerem Maße in der Kolonialfahrt zu verwenden, und die Senatskommission hätte niemals außer acht lassen dürfen, daß der vorgeschlagene Milliardenkredit für die Reederei für den Bau von Passagierdampfern nicht weniger wie für die Herstellung von Frachtdampfern nötig gewesen wäre und nicht auf 350 Mill. herabgesetzt werden dürfte.

Mit der Compagnie Fraissinet hat die Regierung einen neuen Vertrag für den Dienst nach Korsika geschlossen. Die Gesellschaft hat über Einnahmen und Ausgaben genau Buch zu führen und erhält aus den Einnahmen der Passagierfahrt und Frachtbeförderung 1 % Provision. Die übrigen Einnahmen gehen an den Staat, der andererseits etwaige Verluste zu decken hat. Die Gesellschaft erhält jährlich eine Abschlagszahlung von 125 000 fr, die bei endgültiger Aufstellung der Bilanz gegengerechnet werden. P. W.

Niederlande

Holland—Südafrika. Die Holland Zuid Afrika Lyn, welche zurzeit einen monatlichen Dienst mit Charterdampfern aufrecht erhält, hat 5 eigene Dampfer von je 5—8000 t im Bau, die zum Teil noch in diesem Jahr fertiggestellt werden sollen. Von ihnen wird einer Einrichtungen für 96 Passagiere haben, während die andern je 20 Fahrgäste aufnehmen können und Kühlräume zur Beförderung von Fleisch und Früchten erhalten. Bei 12—14 Knoten Geschwindigkeit werden sie die Reise Rotterdam-Kapstadt in 25 Tagen machen. P. W.

Vereinigte Staaten

Verkaufspreise der amerikanischen Regierungsschiffe. Das Schiffsamt hat neuerdings die Grundsätze, nach denen es beim Verkauf seiner Schiffe an Private zu verfahren gedenkt, bekannt gegeben. Danach sind Preise in Aussicht genommen, die sich auf die Tragfähigkeitstonne berechnet, zwischen 160 \$ für an den Großen Seen gebauten Schiffe mit Kohlenfeuerung und 185 \$ für große, für Ölführung eingerichtete Schiffe bewegen. Abschreibungen werden mit 6 % für das zweite Jahr, mit 5 % für jedes weitere Jahr bemessen.

Der Käufer hat 10 % des Kaufpreises bei Übernahme des Schiffes zu erlegen, 20 % in vier Halbjahrsraten innerhalb der nächsten zwei Jahre und den Rest ebenfalls in Halbjahrsraten innerhalb weiteren zehn Jahren, nebst 5 % Zinsen auf die jeweils gestundeten Beträge.

In Reederkreisen hält man ziemlich allgemein diese Preise für zu hoch und bezweifelt, daß sie auf die Kauflust einen besonderen Anreiz ausüben werden. A. K.

Das Ende der amerikanischen Holzschiffe. Der vom Schiffsamt während des Krieges in großem Umfange betriebene Bau von hölzernen Dampfern hat sich sowohl in technischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht als ein Mißerfolg erwiesen. Daß er auch ein für die Staatskasse sehr wenig erfreuliches Experiment war, läßt sich jetzt, wo das Bauprogramm nahezu erledigt ist, immer deutlicher übersehen. Bisher sind dem Schiffsamt an hölzernen und Kompositischiffen (Holz und Stahl) 532 mit zusammen 1 948 250 Tragfähigkeitstonnen geliefert worden, darunter 322 Frachtschiffe, 1 Tankschiff, 115 Schiffsrümpfe, 10 Segler, 56 in Leichter umgewandelte Schiffsrümpfe und 20 Leichter. Von dieser abgelieferten Tonnage sind 12 mit 44 546 t verloren gegangen und 114 mit 397 285 t verkauft worden. Das Schiffsamt besitzt demnach zurzeit noch 406 hölzerne Schiffe von etwa 1 500 000 Tragfähigkeitstonnen, die es an Private verkaufen möchte, die sich aber als nahezu unverkäuflich erweisen.

Nach den Schätzungen des Amtes haben sich die Baukosten dieser hölzernen Schiffe auf ungefähr 170 \$ für die Tragfähigkeitstonne belaufen. Danach wäre insgesamt für diese Tonnage ein Betrag von 333 Mill. \$ aufgewandt worden. Der Erlös für die bisher verkauften Schiffe stellte sich auf 28 Mill. \$. Würde es, was wenig wahrscheinlich ist, dem Schiffsamt gelingen, sämtliche Holzschiffe zu dem gegenwärtig geforderten Preis von 90 \$ für die Tragfähigkeitstonne, also zu einem Ge-

samtpreis von 135 Mill. \$ unterzubringen, so bliebe immer noch ein Verlust von 170 Mill. \$ für die Staatskasse.

Nur 194 von diesen hölzernen Dampfern und Leichtern sind zurzeit in Tätigkeit. Sämtliche übrigen sind aufgelegt worden oder befinden sich noch ohne Verwendung an ihrem Herstellungsort und erhöhen durch die für ihre Bewachung und Erhaltung aufzuwendenden Kosten das Verlustkonto des Schiffahrtsamtes.

A. K.

Anteil der amerikanischen Schiffe an der Ein- und Ausfuhr der Vereinigten Staaten. Mit dem wachsenden Umfang der amerikanischen Seeschifflotte hat sich der Anteil der eigenen Flagge am überseeischen Güterverkehr des Landes, der sich vor dem Krieg auf nur 9–10 % stellte, rasch vergrößert. Folgende Angaben über die amerikanische Ein- und Ausfuhr und ihre Verteilung auf eigene und fremde Schiffe während des letzten, am 30. 6. 20 abgeschlossenen Fiskaljahres zeigen, daß Amerika seinem Ziel, den gesamten überseeischen Gütertausch des Landes mit eigenen Schiffen zu bewältigen, bereits recht erheblich näher gekommen ist.

Einfuhr	Zahl	Netto R. T.	Frachttonnen (long tons)
amerikanische Schiffe	4555	26 206 570 (61 %)	11 132 741 (76 %)
fremde Schiffe.....	2889	16 970 643 (39 %)	3 542 278 (24 %)
Ausfuhr	7444	43 177 213	14 675 019
amerikanische Schiffe	4995	25 328 050 (58 %)	11 591 446 (51 %)
fremde Schiffe.....	3119	18 426 437 (42 %)	11 131 719 (49 %)
Zusammen	8114	43 754 487	22 723 165
amerikanische Schiffe	9550	51 534 620 (59 %)	22 724 217 (61 %)
fremde Schiffe.....	6008	35 397 080 (41 %)	14 673 967 (39 %)
	15558	86 931 700	37 398 184

Von der im überseeischen Verkehr (Ein- und Ausfuhr) der Vereinigten Staaten im Fiskaljahr 1919/20 bewegten Gütermenge von 37,4 Mill. Tonnen (long tons) sind demnach 22,7 Mill. Tonnen oder 61 % unter amerikanischer Flagge befordert worden. Der Anteil der amerikanischen Schiffe war besonders groß an der Einfuhr, wo 76 % der Frachtmenge auf sie entfiel. In der Ausfuhr deckte die amerikanische Flagge 51 % der Frachtmenge.

Ein völlig anderes Bild ergibt sich, wenn man anstatt der Ein- und Ausfuhrmenge die Werte zugrunde legt. Von einer Einfuhr im Gesamtwert von 4707 Mill. \$ entfielen nur 1836 Mill. \$ auf die durch amerikanische Schiffe herangebrachten Güter. Der überwiegende Anteil der heimischen Flagge an der Importmenge stützt sich also im wesentlichen auf die Beförderung von Rohstoffen und billigen Massenartikeln, während die Einfuhr hochwertiger Waren den fremden Schiffen zugefallen ist. In der Ausfuhr war die Wertverteilung fast gleich; von einem Export im Gesamtwert von 7169 Mill. \$ kamen 3236 Mill. auf die amerikanischen, 3933 Mill. \$ auf die fremden Schiffe.

A. K.

Amerikanischer und englischer Schiffbau im 1. Halbjahr 1920. Die größere Tonnage, die zurzeit auf englischen Werften im Bau ist — nach Lloyds Register lagen am 30. 6. 20 in England 3 578 153 Br. R. T., in Amerika 2 105 956 Br. R. T. auf Stapel — darf nicht zu der Annahme verleiten, daß England seinen früheren Platz als erstes Schiffbauland der Welt bereits wieder eingenommen hatte. Amerika baut erheblich schneller und seine während des 1. Halbjahres 1920 erzielten Ergebnisse lassen erwarten, daß es auch in diesem Jahre eine größere Neutonnage als England zu Wasser lassen wird.

In den beiden ersten Vierteljahren 1920 sind vom Stapel gelaufen:

	a) in den Ver. Staaten	b) in England	Mehr des amer.
	Schiffe* Br. R. T.*	Schiffe Br. R. T.	Schiffbaus Br. R. T.
1. Quartal	165 721 740	131 454 294	266 715
2. Quartal.....	122 608 861	165 522 943	85 918
* Nur stähl. Seeschiffe.	287 1 330 601	296 977 237	352 633

Amerika wird, nach dem bisherigen Ergebnis seiner Bauarbeit zu urteilen, wahrscheinlich beträchtlich weniger als im Vorjahre fertigstellen. Großbritanniens größte Bauleistung war die des Jahres 1913, als 1 916 197 Br. R. T. zu Wasser gelassen wurden. Dieser Rekord dürfte in diesem Jahre vermutlich überholt werden.

A. K.

Verkehr im Panamakanal 1919–1920. Nach den Berichten über den Verkehr im Panamakanal während des letzten am 30. 6. 20 beendeten Fiskaljahres haben den Kanal passiert:

	Schiffe	N. R. T.	Ladung nit je 2240 Pfund
ostwärts gehend...	1180	4 168 873	4 092 516
westwärts „ ...	1298	4 376 780	5 281 983
Zusammen	2478	8 545 653	9 374 499
1918/19 2025	6 131 575	6 877 649	

Außer den Handelsschiffen fuhren 266 Schiffe im Dienst der Marine oder der Armee der Vereinigten Staaten durch den Kanal, sie hatten zusammen 365 898 t Ladung an Bord.

Über die Einnahmen und Ausgaben des Kanals im Berichtsjahr können zurzeit erst vorläufige Zahlen gegeben werden.

Es betrugen	Einnahmen	Ausgaben für Betrieb u. Erhaltung des Kanals
1919/20	8 800 000 \$	6 650 000 \$
1918/19	6 354 017 „	6 142 195 „
1917/18	6 411 843 „	5 920 343 „

Zinsen auf das investierte Kapital — die Kosten des Kanals stellen sich auf 378 Mill. \$ — sowie Abschreibungen sind in den angeführten Ausgabenbeträgen nicht enthalten. Die Einnahmen bestehen zu 96 % aus den gezahlten Kanalgebühren. A. K.

Westafrika

Portugiesisch-Guinea. Der Präsident der Handelskammer und Leiter der portugiesischen Überseebank in Bissau weist auf die Behinderung der Entwicklung des Landes durch die schlechte Schifffahrtsverbindung hin und glaubt, wenn eine englische Linie einen regelmäßigen monatlichen Dienst mit Bissau ohne Umladung in Dakar aufnehmen würde, die portugiesischen Kauffleute nicht nur den hauptsächlichsten Markt für den Absatz ihrer Produkte in England suchen würden, sondern auch fast alle Importartikel, die bisher aus anderen Ländern bezogen wurden, in England kaufen würden. Zurzeit macht eine amerikanische Linie Gebrauch von der günstigen Gelegenheit der Anknüpfung von Handelsbeziehungen und läßt ihre Dampfer immer häufiger Bissau anlaufen. Es bestehen keine Schwierigkeiten beim Löschen von Dampfern in Bissau, da der Hafen eine vorzügliche Landungsbrücke hat, an der Schiffe von beträchtlichem Tiefgang festmachen können. P. W.

Vermischtes

Einfuhrbedingungen nach Jugoslawien. Die wirtschaftsfinanzielle Sektion des Ministeriums änderte die Verfügungen über das Einfuhrverbot. Die Grenzen sind offen für folgende Waren: Schuhbänder, Malerpatronen, Roßhaargewebe, Stoffschuhe aller Art ohne Seidenzusatz, Zahnbürsten, Rasierpinsel, Glas-, Porzellan- und Hornknöpfe, gepolsterte Stühle, Patentknöpfe usw. für Herren- und Damenkonfektion, Messingwaren, sofern sie bautechnischen und Handwerkszwecken dienen, Abzeichen für Uniformen, gewobene und geflochtene Herrenhütbänder ohne Rücksicht auf das Material, gepreßter Samt für Herrenanzüge. Verboten ist die Einfuhr von: Lackleder, Lackschuhen, Hirschlederschuhen, ganz oder kombiniert, Messingwaren, die nicht bautechnischen oder Handwerkszwecken dienen. Diese verbotenen Waren dürfen noch eingeführt werden, sofern sie längstens zehn Tage nach dem Erscheinen des Verbotes abgesandt wurden und, sofern sie bereits die Grenze Jugoslawiens übertreten haben, innerhalb zwei Monaten. Der Finanzminister wird ermächtigt, auf Antrag der Generalzolldirektion nach Begutachtung der Wirtschaftssekktion des Finanzministeriums die Einfuhr der für die Industrie unentbehrlichen Artikel unter dem Vorbehalt scharfer Kontrolle zu bewilligen. Die Agrarminister und Gewerbekammer erfährt von Belgrad, daß ein Erlaß des Finanz- und Handelsministeriums erschienen ist, laut welchem unter folgenden Bedingungen nach Jugoslawien importiert werden kann: 1. Alle Bestellungen im Auslande müssen in erster Reihe in der Landeswährung (Dinars) gemacht werden und erst in zweiter Reihe in der Währung des exportierenden Landes. 2. Die Bestellungen dürfen nicht in neutralen Ländern oder in Ländern mit unverhältnismäßig hoher Valuta erteilt werden. 3. Verträge, die Zahlungen im Ausland vorschreiben, müssen zuerst dem Finanzministerium zur Genehmigung vorgelegt werden. Das Finanzministerium wird jeden Vertrag, der den erwähnten Bestimmungen und den von beiden Ministerien verfolgten Zielen widersprechen sollte, abweisen. Diese Bestimmung ist namentlich gegen Länder mit sehr schwacher Valuta gerichtet, wo Geschäfte in fremder Valuta abgeschlossen werden. („Observer“, Prag, v. 23. 8. 20.)

H. v. E.