

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, Rothenbaumchaussee 5. Fernsprecher: Hanfa 2447—51

Nr. 40

Hamburg, den 1. Oktober 1920

5. Jahrg.

Staatsbetrieb und Staatsüberwachung der Handelsschifffahrt

Unter dem Zwange der Kriegsnotwendigkeiten haben sich verschiedene kriegsführende Länder genötigt gesehen, die Seeschifffahrt und den Seeschiffbau staatlich zu organisieren und zu überwachen, z. T. auch vollständig in staatliche Regie zu übernehmen. Gerade diejenigen beiden Staaten, die sonst grundsätzlich jede Verkehrsunternehmung dem privaten Kapital und der freien privaten Initiative zu überlassen pflegen und jede staatliche Mitwirkung und Kontrolle dabei, von gelegentlichen Subventionen unrentabler, aber wichtiger Linien abgesehen, tunlichst zu vermeiden bestrebt sind, haben sich dem harten Druck der Notwendigkeit nicht entziehen können und Eisenbahnen wie Seeschiffe zeitweise in staatlichen Betrieb übernommen bzw. staatlicher Verwaltung unterstellt: England und die Vereinigten Staaten.

Die Erfahrungen, die man mit dieser zwangsweisen Verstaatlichung gemacht hat, sind ungemein lehrreich und verdienen im Hinblick auf die mehr oder weniger radikalen Sozialisierungsbestrebungen gewisser Regierungen erhöhte Beachtung. Daß sich mit verstaatlichten Verkehrsbetrieben wahrhaft glänzende Betriebsergebnisse unter gewissen Verhältnissen erzielen lassen, dafür bieten ja die mit der deutschen Reichspost und den preußischen Eisenbahnen gemachten Erfahrungen der Vorkriegszeit das denkbar treffendste, ja, man kann sagen ein wahrhaft klassisches Beispiel. Der Beweis, daß mit voll sozialisierten Verkehrsbetrieben ähnliche gute Ergebnisse möglich gemacht werden können, ist freilich bisher nicht erbracht und wird wohl auch schwerlich jemals zu erbringen sein. In der Seeschifffahrt insbesondere scheint jegliche Verstaatlichung vom Übel zu sein.

Schon vor dem Kriege haben die an verschiedenen Stellen der Erde gemachten Versuche, staatliche Schiffslinien ins Leben zu rufen, recht unbefriedigende Ergebnisse gezeigt. So richtete die russische Freiwilligenflotte auf staatlichen Schiffen einen Auswandererdienst aus Libau nach New York über Rotterdam ein. Der Erfolg war, daß wegen der schlechten finanziellen Erträge das Unternehmen nach nur zweijährigem Bestande wieder aufgegeben werden mußte. Länger hielt sich ein nordamerikanischer Vorkriegsversuch einer staatlichen Schifffahrtslinie am Leben, eine staatliche „Panama Railroad Steamship Line“, die zehn Jahre hindurch dem Personenverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den Panamahäfen diente. Da das Unternehmen aber einen jährlichen Zuschuß von 200 000 \$ erforderte und keine Aussicht auf eine gedeihlichere Entwicklung bestand, entschloß man sich, die Dampferlinie wieder eingehen zu lassen. Der staatlich betriebene Lloyd Brasileiro bekam

es sogar fertig, selbst in der ausnehmend günstigen Kriegszeit mit ihren märchenhaft hohen Frachtsätzen ausnahmslos mit Verlust zu arbeiten, und die bis heute tätige und noch immer nach neuer Betätigung ausspähende, staatliche Handelsflotte des australischen Commonwealth war gezwungen, um nicht mit Verlust zu arbeiten, für ihre Getreide Transporte nach London doppelt so hohe Frachtsätze zu fordern wie die privaten Reedereien in gleicher Fahrt. Ein so überaus feiner und empfindlicher Organismus wie das Reedereiwesen, das fast Tag für Tag selbständige leitende Beschlüsse, kaufmännische Dispositionen verlangt, paßt eben zu der unvermeidlichen Schwerfälligkeit eines behördlichen Betriebes wie die Faust aufs Auge. Die Abneigung nahezu jedes Beamten gegen die Übernahme schwerwiegender Verantwortung, gegen rasche und selbständige Entschlüsse, sein Streben, jegliche Initiative auf andere Dienststellen abzuwälzen, die Geduldspiele des „Instanzengangs“ und die Reibungen gleichgeordneter, auf Wahrung ihrer „Kompetenzen“ bedachter Behörden, sie morden von vornherein jedes rasche, kaufmännische Disponieren, das gerade der Reedereibetrieb nicht zu entbehren vermag. Im deutschen Post- und Eisenbahnverkehr hätten sich die einst glänzenden Betriebsergebnisse auch niemals erzielen lassen ohne die sprichwörtliche Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue des deutschen Beamten, ohne das typisch-deutsche Gefühl der Beamten Ehre in der Vorkriegszeit. Aber diese prachtvolle Charaktereigenschaft paßt nur in einen sich mechanisch von selbst abrollenden Betrieb, nicht hingegen ins Reedereiwesen, wo des Meisters regulierende und wegweisende Hand unablässig eingreifen muß.

Die sehr ungünstigen Erfahrungen, die man mit staatlichen Seeunternehmungen gemacht hat, sind seit Friedensschluß übrigens auch durch eine deutsche vermehrt worden. Als nämlich die Überspanntheiten der deutschen Revolution vorübergehend eine eigne Republik Cuxhaven hatten entstehen lassen, rief deren „Regierung“ eine nach streng sozialistischen Grundsätzen organisierte „staatliche“ Nordseefischerei mit ganzen 2 Fischdampfern ins Leben. Obwohl man darauf bedacht war, die Betriebskosten des Unternehmens möglichst niedrig zu halten, indem man die Kohlenvorräte für die Dampfer einfach den vorgefundenen Marinebeständen ohne Bezahlung entnahm, arbeitete diese sozialisierte Hochseefischerei infolge der sinnlos hohen Löhne und der infolgedessen geringen Arbeitsfreudigkeit des Personals derart unwirtschaftlich, daß aus den Einnahmen nicht einmal die Unkosten zu decken waren. Diese Quacksalberei wurde daher schnell wieder aufgegeben.

In England hat man sich trotz der drängenden Not des Krieges zum staatlichen Reedereibetrieb nicht entschließen können, sondern man begnügte sich damit, die private Schifffahrt staatlich überwachen und in die Preisgestaltung der Frachttarife regulierend eingreifen zu lassen. Selbst dieses Mindestmaß eines staatlichen Eingriffs hat zu schonungsloser Kritik seiner volkswirtschaftlichen Wirkungen geführt. Noch während der letzten Phase des Krieges schrieb „Journal of Commerce“ am 9. und 27. 8. 18:

„Je eher das giftige Gerede über Staatskontrolle nach dem Kriege ein für alle Male aufhört, umso besser ist es. In Kriegszeiten ist die Staatsaufsicht allenfalls ein notwendiges Übel, in Friedenszeiten aber ist sie eine Schande, und Geschäftsleute werden sie sich niemals gefallen lassen. . . . Endlich soll nicht verheimlicht werden, daß eine starke Bewegung im Gange ist, um die Kontrolle über Schifffahrt und Schiffbau auch nach dem Kriege in der Hand des Staates zu belassen. Wenigstens ist dies die Absicht einer großen Beamtenkörperschaft, die keine Neigung hat, ihre angenehmen Stellen nach dem Kriege aufzugeben.“

Mit diesen bissigen Bemerkungen des Liverpools Reederblattes deckt sich das Urteil anderer, persönlich uninteressierter Beurteiler. Archibald Hurd schrieb z. B. über die Wirkungen der englischen Handelskontrolle in einem langen Artikel von ungewöhnlicher Schärfe:

„Es ist ganz augenscheinlich, daß die staatliche Kontrolle über die Schifffahrt vernichtend ist, daß sie nur Verwirrung schafft und daß sie infolge ihrer Maßnahmen ein schweres Hindernis für Handel und Industrie bedeutet. . . . Das gesamte Räderwerk des überseeischen Handels ist gelockert, und es ist klar, daß die Nation schwer darunter leidet, denn Englands Reichtum und Besitz hängt ja zum großen Teil von seiner Schifffahrt ab.“

Daß außerhalb Englands britische Kreise diese schweren Besorgnisse teilen, zeigte eine Anlassung der führenden englischen Zeitung in Argentinien, der „Times of Argentina“, die am 25. 7. 19 schrieb:

„Was uns mit Schrecken und Furcht erfüllen muß, das ist der an Ausdehnung wachsende Gedanke, die Schifffahrt müsse durch den Staat geleitet und überwacht werden. Die Geschichte lehrt, daß derartige Versuche zum Zusammenbruch führen. Dieser Sozialismus muß bis auf den Tod bekämpft werden. Die Handelschifffahrt darf nie amtlich geregelt werden. Wenn man Reeder und Schiffsmakler durch Beamte ersetzt, so lüftet man der Handelsschifffahrt die Totenglocke.“

Ein vom britischen Handelsamt eingesetzter Untersuchungsausschuß kam in einem Gutachten, zwar mit weniger starken, aber sinngemäß gleichen Worten zu demselben Ergebnis, indem er die Frage, ob die dauernde staatliche Überwachung der Seeschifffahrt durch die Regierung sich empfehle, folgendermaßen beantwortete:

„Man gebe dem Reeder seine Freiheit wieder und lasse ihn sein Geschäft wie früher betreiben. Wir lehnen bürokratische Bevormundung ab und glauben, daß die Freiheit des Gewerbes für den Aufbau des Reedereibetriebes und anderer Gewerbe der Schlüssel ist. Die Zukunft der englischen Schifffahrt muß vornehmlich auf privatem Unternehmungsgeist beruhen.“

Weshalb mit der Staatskontrolle nicht vorwärtszukommen sei, faßte Lord Inverclyde in eine knappe Formel zusammen, als er im „Glasgow Herald“ jüngst „die Abschaffung der staatlichen Überwachung und ihren schleunigen Ersatz durch den alten, vorwärtstrebenden Geist der persönlichen Initiative und Unternehmungslust“ forderte.

Um den Wirkungen des Uboot-Krieges entgegenzutreten, die zeitweilig so katastrophal waren, daß im Spätfrühjahr 1917 England als friedensreif betrachtet werden mußte, und um die mit Schiffsreparaturen überfüllten Privatwerften zu ent-

lasten, ging die englische Regierung im Kriege auch daran neue, staatliche Werften ins Leben zu rufen, deren Hauptaufgabe darin bestehen sollte, dem beängstigenden Schwinden des Schiffsraums durch ausgiebige Neubauten entgegenzuwirken. In Chepstow, Beachley und Portbury wurden ohne Rücksicht auf die Kosten, drei staatliche Werften mit einem Aufwand von 1349489 £ geschaffen; dazu wurden noch 69492 £ für neue Maschinen ausgegeben, und das Ergebnis war, daß die mit größten Erwartungen begrüßten Staatswerften bis zum Kriegsende auch nicht ein einziges Schiff geliefert hatten! Das Liverpools Reederorgan „Journal of Commerce“ aber klagte schon am 26. 6. 18 über das „erbärmliche und kostspielige Durcheinander auf den Staatswerften“, das durch das staatliche Hineinregieren in einen bis dahin völlig dem privaten Unternehmungsgeist überlassenen Erwerbszweig entstanden sei.

In den Vereinigten Staaten hat man sich nicht mit der staatlichen Überwachung von Eisenbahn- und Schiffsverkehr begnügt, sondern hat geradezu einen staatlichen Betrieb neu ins Leben gerufen. Bei den Eisenbahnen wurde das gesamte Netz des Landes von 418000 km Länge usw. vorübergehend von der Regierung verwaltet: wegen der schlechten finanziellen Erträge hat Präsident Wilson schon zum 1. 3. 20 — mehr als zwei Jahre früher, als durch das Gesetz vom 26. 12. 17 vorgesehen worden war — die Bahnen den Eigentümern zurückgegeben. In der Schifffahrt aber und ebenso im Schiffbau wollte der Staat sich dauernd als Selbstunternehmer betätigen.

Zunächst war es, ganz wie in England, der staatliche Schiffbau, die Tätigkeit der Werften, an deren Erfolgen Kritik zu üben man nur allzu reichlich Veranlassung fand. Eine Anzahl von großartigen Schiffswerften wurde neu geschaffen, die stolzeste auf Hog Island im Delaware. 21 Mill. \$ hatte man für den Bau der letzteren allein ausgeworfen; als sie fertig war, kostete sie freilich schon mehr als das Dreifache, nämlich 64 Mill. \$. Während des Baues wurden ihr Vorschulorbeeren in reichstem Maße gespendet, und die sprichwörtliche amerikanische Bescheidenheit pries sie als „das Wunder amerikanischer Industrie und patriotischen Fleißes“. Nur ein halbes Jahr später aber nannte der Senator Vardaman ebendieselbe Werft öffentlich „eine Schande für die Regierung, eine Beleidigung für jeden, der Uniform trägt, ein Verbrechen an den Steuerzahlern“. Was war geschehen? Bis zum Kriegsende war von der kostspieligen Werft nur ein einziges Schiff fertiggestellt worden, und eben dieses Schiff war bereits auf seiner Jungfernfahrt derart aus den Fugen gegangen, daß es nur mit Mühe in einen Hafen gebracht wurde und dann vollkommen umgenietet werden mußte. Des weiteren klagte „Literary Digest“ am 4. 1. 19: „Fast 30 Mill. \$ sind zunächst im Schlamm von Hog Island verschwunden, ohne eine Spur zu hinterlassen“, und mit wachsender Erbitterung stellte die öffentliche Meinung fest, daß auf Hog Island jede staatliche Helling 1,1 Mill. \$ gekostet habe, während auf den privaten Werften in Bristol die Kosten der Helling sich nur auf 699000, in Newark Bay sogar nur auf 390000 \$ stellten. Um die beträchtliche Erregung der Öffentlichkeit zu beschwichtigen, mußte ein amtlicher Untersuchungsausschuß die Angelegenheit prüfen. Der von ihm erstattete Bericht stellte fest, was eigentlich hätte selbstverständlich sein sollen: „daß kein Betrug und keine geheimen Gewinne seitens der angestellten Beamten festgestellt worden seien“, und betonte, daß die Anlage, wenn auch praktisch brauchbare Schiffe nicht aus ihr hervorgegangen seien, doch zu den größten technischen Leistungen unserer Zeit gehöre. Ob diese auf die amerikanische Mentalität berechnete captatio benevolentiae die Öffentlichkeit mit den umsonst ausgegebenen 64 Mill. \$ ausgesöhnt hat, ist nicht gemeldet.

Der Feldzug gegen die unter staatlicher Kontrolle gebauten Schiffe war damit jedenfalls noch nicht zu Ende. Die Beamten des Shipping Board werden öffentlich der Unfähigkeit und der Verschwendung von Geld und Arbeitskraft beschuldigt, ja, es wird klipp und klar ausgesprochen, daß viele von ihnen ins Gefängnis gehörten. Derartige Töne, gegen Staatsbeamte gebraucht, mögen ja in den Vereinigten Staaten weniger auf fallen, als es bei uns, vorläufig noch, der Fall sein würde, aber die mitgeteilten Tatsachen lassen doch erkennen, daß von Leuten, die persönlich finanziell nicht interessiert waren, in unverantwortlicher Weise mit öffentlichen Geldern gewüßt worden ist. Damit ist, im grunde genommen, das Verdammungs-urteil über jede Art von staatlicher Verkehrsunternehmung gesprochen, wenn nicht, wie es in Preußen der Fall war, eine gewissenhaft arbeitende Oberrechnungskammer als höhere Instanz das Verantwortungsgefühl der einzelnen Behörden durch persönliche Haftbarmachung für jede unnötige Ausgabe schärft.

Aber auch diejenigen Schiffe, die der Staat auf andere Weise erworben hat und in eigener Regie fahren läßt, darunter über 600 000 t beschlagnahmter deutscher Schiffsraum, arbeiten so wenig wirtschaftlich, daß vom Waffenstillstand an die Regierung bestrebt ist, sich ihrer großen staatlichen Handelsflotte in erheblichem Umfang wieder zu entäußern. Noch im November 1918 wurde der größte Teil der an private Reedereien vergebenen staatlichen Schiffbauaufträge wieder zurückgezogen, und in der Folgezeit ist man zu einem Verkauf der vorhandenen staatlichen Handelsflotte in großem Stil geschritten. Da die meisten Schiffe zu unverhältnismäßig hohen Preisen gebaut worden sind, hält es aber schwer, Abnehmer zu finden. Die amerikanischen Reedereien sind nicht gewillt, die von der Regierung gewünschten Preise zu zahlen. Das hiervon sehr unangenehm berührte Shipping Board, das nun keine Möglichkeit sah, die von ihm auf rund 2 Milliarden \$ bewertete staatliche Handelsflotte ohne schwere Verluste loszuwerden, hat sich nun letztlich an die großen Banken des Landes gewandt, um sie zu veranlassen, das Publikum für den Kauf von Schiffsaktien zu interessieren. Inzwischen hat der Vorsitzende der Schifffahrtbehörde Payne an den Präsidenten

Wilson einen Brief geschrieben, worin er für die höchst schlechten wirtschaftlichen Ergebnisse, die man insbesondere in der vom Staat ins Leben gerufenen Südamerika-Linie gemacht hat, das — Alkoholverbot als Grund bezeichnet, das sich, wie auf das amerikanische Festland, auch auf die amerikanischen Schiffe erstreckt. Sicher ist dies Alkoholverbot volkswirtschaftlich eine Torheit gewesen, denn es treibt die zahlungsfähigen Reisenden geradezu automatisch von den amerikanischen auf die britischen Schiffe, aber ihm allein nun alle Schuld an dem bösen Fiasko der staatlichen Schifffahrt zuzuschreiben, ist nun doch nicht wohlangängig.

Der Umstand, daß der Verkauf der staatlichen Handelsflotte nur langsam vom Flecke kommt, ist der jetzt zu schonungsloser Kritik neigenden öffentlichen Meinung auch wieder nicht recht. So schrieb das führende amerikanische Handelsorgan, das New Yorker „Journal of Commerce“ am 27. 1. 20:

„Wir müssen mit dem Verkauf schneller vorgehen, um die riesigen (!) Verluste zu ermäßigen, die unser Schifffahrtsbetrieb verursacht. Wir haben, wie ein Sachverständiger sagt, keine große Handelsflotte, sondern eine große Kriegsschöpfung der Regierung, die unter Nichtbeachtung der wirtschaftlichen Gesetze gebaut worden ist. Wir haben unsere Schiffe zu teuer gebaut, so daß sie unrationell arbeiten und fast unverkäuflich sind.“

Diese mannigfachen Erfahrungen, die man in den letzten Jahren sowohl in England wie in den Vereinigten Staaten mit der staatlichen Betätigung im Schifffahrtswesen gemacht hat und die nur bestätigen, was man vorher schon in andren Ländern hat feststellen müssen, sind unzweifelhaft von symptomatischer Bedeutung. Die mitgeteilten Tatsachen erhalten eine Verurteilung nicht nur für einzelne Mißgriffe staatlicher Behörden und eines zu weit gehenden Bürokratismus, sondern geradezu für das System der staatlichen Einmischung in die Feinheiten eines wirtschaftlichen Organismus, der nur im freien Spiel aller Kräfte fröhlich zu gedeihen vermag und der sofort verkümmern muß, wenn die gutgemeinte Ungeschicklichkeit, Schwerfälligkeit und Pedanterie staatlicher Behörden ihm als Vormund aufgedrängt wird.

Prof. Dr. Hennig

Frankreich

Die wirtschaftliche Lage im August 1920

Frankreichs wirtschaftliche Lage war im Monat August d. J. sehr beunruhigt durch die Vorgänge an der polnisch-russischen Front, die sich besonders in der französischen Textil-Industrie bemerkbar machten, auch war die Spannung auf die Ergebnisse der Unterhandlung mit Nordamerika bezüglich der inzwischen abgeschlossenen Anleihe von 100 Mill. \$ und der inneren 6 % Anleihe sehr stark; sie kommt in den auffallenden aus den nachstehenden Zahlen ersichtlichen Schwankungen des französischen Wechselkurses an der Londoner Börse zum Ausdruck. Für 1 £ erhielt man in fr.: am 4. 8. 50.30, 5. 8. 50.05, 10. 8. 50.50, 17. 8. 50.— und am 24. 8. 50.75. Mit einer Besserung der französischen Valuta ist vorläufig nicht zu rechnen, zumal die Ziffern des französischen Außenhandels während der ersten sieben Monate d. J. immer noch eine stark passive Handelsbilanz aufweisen. Die Einfuhr bis Ende Juli betrug in Mill. fr.: 1920 21 760,7, 1919 19 022,2; die Ausfuhr: 1920 12 006,6, 1919 4766,4. Die Einfuhr hat danach gegen 1919 um etwa 2¼ Milliarden, die Ausfuhr sogar um ca. 7 Milliarden fr. zugenommen, was aber immer noch einer Unterbilanz von über 9,7 Milliarden fr. gleichkommt. Es ist jedoch zu bemerken, daß die obigen Zahlen für 1920 zum ersten Male

nach dem von der Zollkommission herausgegebenen neuen erhöhten Tarif von 1919 aufgestellt sind, was naturgemäß einen Vergleich mit den Ziffern des Vorjahres erschwert.

Ferner hat auf den Wechselkurs das mangelhafte Ergebnis der jüngsten Getreideernte hemmend gewirkt. Nach Blättermeldungen entspricht die Ernte trotz des früheren günstigen Saatenstandes in verschiedenen Departements nicht den Erwartungen, besonders im Departement Marne soll das Erntergebnis in Weizen nur ¼ des vorjährigen bereits schlechten Ertrages liefern.

Auch die Weinernte, durch die andauernde Nässe beeinträchtigt, verspricht heute lange nicht mehr das, was anfangs zu hoffen war; in den Regionen Südwest, West, im Loiretal, Zentrum, Burgund und Südost rechnet man sogar mit einem Minderertrag gegen 1919 von insgesamt 4—5 Mill. hl.

Schwer lastet auf der Landwirtschaft die außerordentlich stark aufgetretene Maul- und Klauenseuche, die den Landwirtschaftsminister veranlaßte, ein Einfuhrverbot von lebendem Vieh, wie Rindern, Schafen, Ziegen usw. aus Belgien zu erlassen, selbst den gegenseitigen Austausch in den fran-

zösisch-belgischen Grenzgemeinden von Hausgeflügel, Kaninchen, Milch, Stroh, Futter, überhaupt von allen Stoffen, die als Infektionsträger dienen könnten, zu verbieten. Ergänzt wird das betr. Dekret durch ein Einfuhrverbot von Pferden, Eseln und Mauleseln, die aus Belgien kommen oder durch Belgien nach Frankreich transportiert werden.

In der Industrie hat der Mangel an Koks trotz der guten Kohlenförderung in den Bergwerken und der außerordentlich hohen Einfuhr von Kohlen im Berichtsmonat immer noch keine Senkung der Eisenpreise herbeigeführt. Der Mangel an Brennstoff bei den Hüttenwerken ist auf die wenig guten Verkehrsverhältnisse der Eisenbahn und Binnenschifffahrt zurückzuführen. Die Eisenpreise hielten sich wie im Monat Juli auf 145 fr (je 100 kg) für Flußeisen oder Stahl, 1035 fr (je t) für Martin Stahl, 140 bis 145 fr (je 100 kg) für T- und U-Träger, 1800 für Mittelbleche und bis 1950 (je Kiste) für Feinbleche. Wenn auch im verflossenen Monat wieder einige Hochöfen wie z. B. bei der Soc. Metallurgique des Terres Rouges, Etabl. Pierard und den Acieries de Longwy in Saint Martin angeblasen worden sind, ist doch mit einem Rückgang der Eisenpreise solange nicht zu rechnen, wie die oben erwähnten Schwierigkeiten bestehen.

Die Textilindustrie ist, wie Eingangs bemerkt, durch die Vorgänge in Polen besonders stark beunruhigt worden; auch die Tüll- und Spitzenindustrie in Calais ist zurzeit einer schwierigen Krisis unterworfen. Hauptsächlich fehlen Bestellungen von Massenwaren, worauf allein 2000 von den vorhandenen 2500 Webstühlen eingestellt sind, was ein Stillliegen des weitaus größten Teils von ihnen bedingt. Als Grund dieser Schwierigkeiten wird der Preisrückgang in verschiedenen Industriezweigen angegeben.

Auf verkehrspolitischem Gebiet fällt vor allem der mit großer Energie betriebene Schiffbau für die Handelsflotte ins Auge. In erster Linie ist die französische Schiffahrtsgesellschaft „Chargeurs Reunis“ zu nennen, die durch den auf der Werft in Saint Nazaire erbauten Dampfer „Dahomey“ ihre Flotte weiter vermehrte; ferner soll in absehbarer Zeit der auf Stapel liegende Dampfer „Union“ zu Wasser gelassen werden. Auf der Werft „Chantiers de la Loire“ wurden der Dampfer „Mossi“ und das Feuerschiff „Sandetti II“ fertiggestellt. Die „Affreteurs Reunis“ vermehrten ihre Flotte durch den 7000 Tonnen-Dampfer „Bacchus“, ferner hat diese Gesellschaft zwei weitere Dampfer des gleichen Rauminhaltes auf der Werft von Palmer in Hebburn-on-Tyne in Auftrag, neben dem Umbau von zwei neuen Frachtdampfern zu Tankschiffen für den Transport von Mazut.

Zur Verbesserung der Hafenanlagen hat die Handelskammer von La Pallice die Genehmigung zur Ausgabe einer Anleihe von 2,1 Mill. fr erhalten, aus deren Ertrag in der Hauptsache neue elektrische Kräne beschafft, vorhandene Krananlagen für elektrischen Betrieb umgebaut, sowie neue Kaischuppen angelegt werden sollen.

Im Eisenbahnwesen ist die voraussichtliche Bildung einer deutsch-französischen Gruppe zu beachten, die sich mit dem Austausch noch in Deutschland befindlicher französischer gegen deutsche Waggonen, die auf Grund des Friedensvertrages an Frankreich abgegeben wurden, befassen soll. Ferner wird beabsichtigt, bei deutschen Fabriken 20 000 Waggonen französischen Typs zu bestellen, deren Bezahlung zum Teil in bar stattfinden soll. Das zum Bau der Wagen nötige Rohmaterial soll von der Gruppe geliefert wer-

den. — Stark entlastet wird der Güterverkehr werden, wenn die geplante Röhrenleitung Havre-Paris den Petroleumbedarf der Stadt dorthin leiten wird. Man scheint in der Tat in Frankreich auch der Ölfuehrung trotz ausreichender Kohlenbelieferung der Eisenbahnen regeres Interesse entgegenzubringen, worauf auch das britisch-französische Erdölabkommen schließen läßt.

Die soziale Lage hat sich im letzten Monat nicht wesentlich geändert. Ein im Brieybecken unter den Metallarbeitern ausgebrochener Streik wegen Lohnerhöhung ist nach befriedigender Vereinbarung mit den Arbeitgebern beigelegt worden. Die achtstündige Arbeitszeit in der französischen Metall- wie auch der Hutindustrie wurde durch Dekret des Arbeitsministers geregelt. Überstunden dürfen in letzterer nur in ganz dringenden Fällen gemacht werden und zwar im Jahre 1920/21 200, im Jahre 1922 nur 150 Überstunden.

Die Arbeitslöhne bewegen sich weiter in steigender Richtung, was auch auf die Lebensmittelpreise von Einfluß ist. So z. B. stieg der Preis für Schweinefleisch innerhalb acht Tagen von 150 auf 200 fr für 100 kg, was den Unterstaatssekretär für Ernährungswesen veranlaßte, billiges gefrorenes Fleisch in den Markthallen zum Verkauf zu bringen. In den Küstendepartements war die Nachfrage nach frischen Fischen besonders lebhaft, während der Fischfang infolge des schlechten Wetters der Nachfrage nicht genügen konnte.

In der Zuckerbewirtschaftung trat ab 1. 9. eine Veränderung dadurch ein, daß die Zuckerkarte im allgemeinen aufgehoben wurde, was auf die günstigen Aussichten für die diesjährige Zuckerernte zurückzuführen ist. Der minderbemittelten Bevölkerung soll jedoch Gelegenheit gegeben werden, ein Mindestquantum (pro Kopf und Monat 750 g) zu niedrigen Preisen zu beziehen.

Das Brotgetreide der Ernte 1920 wird weiterhin bewirtschaftet. Es ist aus diesem Anlaß kürzlich ein Dekret erschienen, in dem auch die Preise für das Getreide bekanntgegeben wurden. Danach soll bezahlt werden: für Inlands-Weizen 100 fr, für Inlands-Mengkorn 90 fr, für Inlands-Roggen 80 fr je dz; die Preise verstehen sich frei Mühle, bzw. Proviantmagazin, Abgangsbahnhof oder Hafenkai.

Der Wiederaufbau des zerstörten Gebietes, und besonders der Kohlenbergwerke, wovon die in französischen Blättern veröffentlichten Förderziffern Zeugnis ablegen, schreitet rüstig vorwärts. So förderten z. B. die Bergwerke von Aniche im Mai ds. Js. 15 222 t, im Juni 35 504 t und im Juli 60 465 t Kohlen. Die Bergwerke von Crespin-Nord förderten im Mai 1919 1049, im April 1920 bereits 3700 t. Mitte 1921 hofft man wieder auf die Normalziffer der Friedensförderung zu kommen. Die Gruben von Thivencelles brachten 1995 t im April 1919 und 5353 t im Januar 1920 zu Tage. Die Kohlengruben im Departement du Nord lieferten 1533 t im Januar 1919, 121 559 im Januar 1920 und bereits 146 000 t im Juni 1920. Durch den weiter fortschreitenden Wiederaufbau der Kohlengruben wird auch die Ausbeute von Monat zu Monat steigen, so daß der Vorkriegsbedarf von monatlich 5 Mill. t bald erreicht sein dürfte.

Im allgemeinen kann gesagt werden, daß die schweren Wunden, die der Krieg auch Frankreich geschlagen, langsam zu heilen beginnen, wenn auch die starken Erschütterungen sich noch auf Jahre hinaus fühlbar machen werden.

Friedrich Ried

England

Arbeiterfrage und Bolschewismus

Seit geraumer Zeit sind die Augen aller Welt mit erhöhter Spannung auf die Entwicklung der inneren Lage Englands gerichtet. Aus vielen Gründen erwartet der Zeitungsleser, der an sich den Zuständen in England gegenüber fremd ist, entscheidende Ereignisse, er wird auch diesmal, wie so oft, enttäuscht werden. Die Einkerkung des Bürgermeisters von Cork und dessen wunderlicher Hungerstreik hat zwar erneut die allgemeine Aufmerksamkeit auf das irische Problem gelenkt, das nach wie vor brennend ist, aber ist es etwas Neues? Schon seit über einem Jahr befindet sich Irland im Zustand der Gärung, aber zu einer gewaltsamen Entladung größeren Umfangs dürfte es jetzt ebenso wenig wie früher kommen: weil eben keine neuen Momente vorliegen.

Ein weiteres Ereignis, das viel Aufsehen gemacht hat, war die Bildung eines Generalstabs („General staff“ oder „Council of action“) für die Arbeiterbewegung. Ihm war die Aufgabe zuteil geworden, für den Fall, daß die englische Regierung Sowjetrußland den Krieg erkläre, den Generalstreik zu organisieren. Merkwürdig nur, daß, soweit man von hier aus sehen kann, Lloyd George garnicht daran dachte, Rußland den Krieg zu erklären. Es hätte auch garnicht in Englands Interesse gelegen, einem siegreich vordringenden bolschewistischen Heer sich entgegenzuwerfen; das fliehende zu verfolgen war nicht nötig. Noch merkwürdiger war, daß bekannte Gegner des Generalstreiks und der „Direkten Aktion“ in diesen Generalstab hineingewählt wurden. Man hat vielfach gemeint, diese Tatsache als einen Beweis für den Ernst der Lage auffassen zu müssen, in Wirklichkeit unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß die Vertreter der parlamentarischen Aktion sich deshalb haben in den Generalstab wählen lassen, um die Gewerkschaftsbewegung vor Torheiten zu schützen, die heißköpfige Führer, wie Smillie, leicht hätten begehen können. Durch die große Zahl der Mitglieder aber war der Generalstab der Arbeit eine Körperschaft geworden, die eine einheitliche schneidige Führung in keiner Weise gewährleistete. Wenn nun aber bei vielen der Wille zum Streik nicht vorlag, auch ein Grund für denselben nicht gegeben war, und die Körperschaft, die ihn führen sollte, zu seiner Führung ungeeignet war, muß man da nicht die ganze Sache beinahe als eine Don Quichoterie ansehen? Die Hitzköpfe der englischen Arbeiterbewegung fühlten, gerade wie Lloyd George zuweilen, die Notwendigkeit, um nicht an Popularität zu verlieren, irgend etwas zu tun; das ist geschehen und damit ist es erledigt, denn die ganze Organisation der englischen Gewerkschaften ist viel zu umständlich, um einen politischen Streik im großen durchzuführen. Die einzelnen Lokalgewerkschaften genießen zu viel Selbständigkeit und die Mitglieder sind politisch zu wenig oder doch zu verschieden interessiert, um ihre im Wirtschaftskampf so glänzend bewährte Maschine für den politischen Kampf preiszugeben. Auch den Ernst der Ereignisse im Kohlenbergbau darf man nicht überschätzen. Sie dürften ebenfalls zum erheblichen Teil auf den Tatendrang von Leuten wie Smillie und Hodges zurückzuführen sein, wenngleich sie in den vielfach wirklich elenden Verhältnissen im Kohlenbergbau selbst einen guten Resonanzboden finden und dadurch an Bedeutung gewinnen. Denn obschon die Kohlenbergleute die bestgelohnten Arbeiter Englands sind, ist ihre wirtschaftliche Lage in vielen Revieren geradezu beklagenswert infolge der Ungunst der natürlichen Beschaffenheit des Bodens, der aufreibenden Arbeit unter Tag, der Unmöglichkeit, an den Ergebnissen der modernen Kultur teilzuhaben. Aber eben der Umstand, daß sie die bestgelohnten Arbeiter sind, dürfte bewirken, daß die anderen

Gewerkschaftsgruppen sich nicht gern dazu hergeben werden, ihnen die Kastanien aus dem Feuer zu holen: daher das Verlangen Smillies nach einer Lohnerhöhung verbunden mit einer gleichzeitigen Herabsetzung des offiziellen Kohlenpreises — ein Gedanke, den man versucht wäre, herzlich dumm zu nennen, wenn er nicht so verflucht gescheit wäre. Denn er lockt nicht nur die Bergleute, sondern auch Arbeiter anderer Industrien, denen er eine Verbilligung der Lebenshaltung zuzusichern scheint. Gleichzeitig aber würde seine Durchführung eine Fortsetzung der Kohlenkontrolle bedeuten, die Rückgabe der Kohlenbergwerke an die eigentlichen Besitzer hintertreiben und somit dem Ziel der Sozialisten, der Verstaatlichung des Kohlenbergbaues, näher kommen. Nun hatte aber Smillie dem Vorschlage Lloyd Georges, eine Kommission über diese Frage einzusetzen, nichts entgegenzuhalten und mußte auf seine Forderung mehr oder weniger verzichten. Die Konferenzen der Bergarbeiter mit der Regierung, die Vorschläge und Gegenvorschläge, gehen nichtsdestoweniger weiter. Der Streik wird immer noch ein letztes Mal um acht Tage hinausgeschoben: alles das beweist, daß man es mit einem Streik nicht allzu ernst nehmen darf, und daß auch hier das Resultat die Erlangung kleinlicher Lohnvorteile sein wird, nicht aber die Entscheidung über große allgemeine Fragen.

Ist somit die Lage im Innern keineswegs so gespannt, wie viele anzunehmen scheinen, so hat sie im Äußeren sogar eine wesentliche Entspannung erfahren. Das kecke Vorgehen Lloyd Georges gegen Kameniew kann als äußeres Merkmal hierfür angesehen werden; es ist richtig, daß die russische Delegation durch die Bestechungsversuche beim „Daily Herald“, der übrigens auch schon früher Gefälligkeiten von der Sowjetregierung angenommen hat, das Versprechen gebrochen hat, keine Propaganda zu betreiben. Das gleiche gilt für den geringfügigen Verkauf von Juwelen in England, sowie für die Beziehungen der russischen Delegation zu dem Council of Action. Auch der Umstand, daß sie bezüglich der Friedensverhandlungen mit Polen falsche Nachrichten ausgesprengt und damit die englische Regierung zu täuschen versucht hat, konnte nicht eben das gegenseitige Vertrauen stärken. Aber war es deshalb nötig, die Verhandlungen abubrechen, war es überhaupt nötig für Lloyd George, all dies zu wissen, hatte er wirklich bei Eintritt in die Verhandlungen geglaubt, daß die bolschewistische Propaganda aufhören würde? Zweifellos ist die bolschewistische Niederlage im Krieg gegen Polen die wahre Ursache für diesen politischen Winkelzug, und Lloyd George hofft nun, da die Bolschewisten geschwächt sind, vielleicht bessere Bedingungen erlangen zu können, wenn er beweist, daß er es nicht eben eilig hat. Daß die Verhandlungen nicht tatsächlich abgebrochen, sondern nur auf kurze Zeit suspendiert sind, geht ja am besten daraus hervor, daß man in London schon die Ankunft von Fedor Riazanoff, Kameniews Nachfolger, erwartet, den die „Times“ als einen gemäßigten Sozialisten und besten Freund Lenins bezeichnet. Aber die Bolschewisten sind nicht nur in Mitteleuropa geschwächt, auch im fernen und nahen Osten scheint ihr Stern zu verblassen. In Persien haben die Engländer die Lage wieder in der Hand, in Arabien — die dortigen Aufstände waren sehr ernster Natur — treiben englische Strafkolonnen die Araber vor sich her und das Errichten von Blockhäusern macht gute Fortschritte. In Afghanistan gar scheint man erkannt zu haben, daß der Bolschewismus doch nicht das ist, was man von ihm erwartet hat. Es scheint, als ob sich eine nationale Bewegung unter der Führung des Emirs von Afghanistan und

anderer einheimischer Fürsten bilde, um dem Vordringen des Bolschewismus Einhalt zu tun. In der Tat ist ja der Bolschewismus weder national, noch religiös und wenn es wirklich den Agitatoren zeitweilig gelang, nationalen und religiösen Fanatismus unter den Mohammedanern im Norden Indiens zu entzünden, so konnte dies doch nicht von Dauer sein. Durch die Gefangensetzung hoher Beamter und Würdenträger in Bokhara, das nach schwerem überaus blutigem Kampf genommen wurde, dürften die Bolschewisten sich in jener Gegend unmöglich machen, und der von England geförderten nationalen Be-

wegung ungezählte Anhänger zuführen. Der fanfarenhafte Bolschewistenkongreß in Baku, auf dem die Befreiung Indiens besprochen wurde und die Entsendung einer roten Armee aus dem Kaukasus und den angrenzenden Gebieten gegen die Engländer in Indien, — wie es scheint, steht sie unter der Führung Enver Paschas — wird in England niemand ernstlich beunruhigen. Aber es ist dennoch von Bedeutung, denn das neue Heer wird die dort bereits operierenden Truppen unterstützen.

Dr. Th. Plaut

Spanien

Stärkung der Industrie, spanische und ausländische Gründungen — Schiffbau und Schiffbestand — Eisenbahnbau und Wasserstraßen — Die spanische Buchproduktion

Gewaltige Ströme Goldes sind während des Krieges nach Spanien geflossen, und es ist nur die Frage, ob es Spanien versteht, die aufgespeicherten Kapitalien in lebendige Werte umzusetzen. An Plänen weitschauender Kaufleute und an Ermahnungen besorgter Wirtschaftspolitiker, die versuchen, Energien zu wecken und Initiativen zu entfesseln, fehlt es gewiß nicht. Und auch die Regierung hat durch den Erlass des Industriehilfsgesetzes und die Einsetzung der „Comisión protectora de la producción nacional“ schon im Frühjahr 1917 und neuerdings durch die Begründung des „Banco de crédito industrial“, der namentlich industrielle Unternehmungen stützen soll, gezeigt, daß sie die Notwendigkeit der Belebung der einheimischen Industrien erfaßt hat unter Einsetzung und Ausnutzung der eigenen Kräfte und Mittel und unter tunlichster Ausschaltung ausländischer Hilfe und Betätigung das Land wirtschaftlich vorwärts zu führen, ist das Ziel, das dem selbstbewußten Spanier heute vorschwebt.

Gute Ansätze zum Ausbau und zur Stärkung der heimischen Industrie sind inzwischen geschaffen. Es ist geradezu erstaunlich zu sehen, wie die Zahl der industriellen Unternehmungen wächst und wie die bestehenden ihren Aktionsradius auszudehnen trachten. Eine besondere Bedeutung hatte die Gründungstätigkeit während des Krieges insofern, als die meisten Unternehmungen unabhängig vom ausländischen Kapital ins Leben traten. Was während der Kriegsjahre in Spanien neu geschaffen wurde, entsprang zumeist spanischer Initiative, stützte sich zumeist wohl auf spanisches Kapital. Katalonien und die Nordprovinzen waren es, die mit gutem Beispiel vorangingen.

Einige Beispiele von Neugründungen aus letzter Zeit mögen zeigen, daß die Unternehmungslust nach wie vor groß ist. Wir nennen nur größere Aktiengesellschaften: „Sociedad Comercial Asturiana“, Oviedo, 3 Mill. Pesetas; „Hullas del Coto Cortés, Minas del Cercedo y anexas“, 5 Mill. Pesetas; „Cía. Vasco-Valenciana de Navegación“, Bilbao, 5 Mill. Pesetas; „S. A. de Cargas, Descargas y Transportes“, Barcelona, 2 Mill. Pesetas; „Hesperia“ (Transportgesellschaft), 2 Mill. Pesetas; „Compañía Española de Locomoción érea“, Barcelona, 3 Mill. Pesetas; „Sindicato Española para el Fomento del Comercio y de la Industria“, Barcelona, 5 Mill. Pesetas; „S. A. Construcciones y Ferrocarriles“, Barcelona, 2 Mill. Pesetas; „Sociedad de Electrificación Industrial“, 5 Mill. Pesetas; „Banco Urquijo Guipuzcoano“, San Sebastián (?), 20 Mill. Pesetas; „Banco de Madrid“, Madrid, 25 Mill. Pesetas; „Industrias Aragonesas“, Monzón (Huesca), 2,5 Mill. Pesetas; „Industrial Tonebera del Norte“, Bilbao, 2,5 Mill. Pesetas; „Docks comerciales de Valencia“, 5 Mill. Pesetas; „La Sociedad Comercial Hispano-Argentina“, 25 Mill. Pesetas; „Gráficas Reunidas“, Madrid, 2,5 Mill. Pesetas usw.

Neben diesen Gesellschaften, die wohl wenigstens vorwiegend spanische Unternehmungen sind, sind in den letzten Monaten zahlreiche entstanden, die sich auf ausländisches Kapital stützen: die große Reederei „Ausaldo Transmediterránea“, 40 Mill. Pesetas (italienisches Kapital in Verbindung mit der Cía. Transmediterránea); „Trust hispano-italiano“, 10 Mill. Lire; „Mines de cuivre argentifère San Pedro y Vega“, Paris, 3,5 Mill. fr.; „Banque française et espagnole“, Paris, 40 Mill. fr.; „Millas Coaling Company Ltd.“, London, 25 000 £ (Bergwerk auf den kanarischen Inseln); „Sociedad Petrolífera Española“, 25 Mill. Pesetas (unter Mitwirkung englischer Kapitalisten vom Banco Urquijo, Banco de Vizcaya, Español de Crédito und der Sociedad Española de Comercio Exterior begründet).

Vereinzelt tauchen Nachrichten auf, denen zufolge ausländische Unternehmungen in spanische Hände übergehen: die belgische Cía de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón (Linie Valencia—Liria) ist von spanischen Kapitalisten übernommen worden; auch verlautet, daß die Madrider Trambahngesellschaft, die sich auf belgisches Kapital stützt, an den Banco Urquijo und andere kapitalkräftige Gesellschaften übergehen soll. In diesem Zusammenhang darf auf die Übernahme der „Deutschen Ueberseeischen Elektrizitätsgesellschaft“ durch spanische Kapitalisten (wiederum Banco Urquijo und diesem nahestehende Finanzgruppen) hingewiesen werden; die „Compañía Hispano-Americana de Electricidad“, die ihren Sitz in Madrid hat, verfügt über ein Kapital von 300 Mill. Pesetas.

Für die Förderung des spanischen Schiffbaus wird eine lebhafte Propaganda entfaltet. Eine Reihe neuer Gesellschaften sind letzthin gegründet worden, die sich ausschließlich dem Schiffsbau widmen oder als Schifffahrtsgesellschaften auf eine Stärkung der spanischen Handelsflotte bedacht sind (neben der „Cía. Vasco-Valenciana“ die Cía. Naviera Sevilla“, S. A. und die „Vapores Bru“ in Valencia). Am 1. 1. 15 besaß Spanien einen Handelsschiffsraum von 904 727 t. Durch Verkäufe, Unglücksfälle und Torpedierungen verlor es während des Krieges etwa 160—175 000 t, so daß sich am 1. 1. 19 der Schiffsraum nur auf 766 468 Br. R. T. belief. Durch Neubauten im Jahre 1919 (etwa 35 000 t; vom Stapel liefen Schiffe mit einem Raumvermögen von 56 000 t), Ankäufe im Ausland (34 000 t) und Einreihung beschlagnahmter Schiffe in die spanische Handelsflotte (19 146 t) mag der spanische Schiffsbestand jetzt auf 900 000 t gestiegen sein. (Lloyds Register 1920/21 verzeichnet schon 937 000 t.) In verhältnismäßig kurzer Zeit hat also Spanien seine Handelsflotte wieder auf den Stand von vor dem Kriege gebracht.

Erkennt man auf dem Gebiete des Schiffbaus wenigstens Ansätze zu einer nationalen Betätigung, so fehlt es auf dem des

Eisenbahnbaus noch an jeglicher Initiative. Die Debatten über die Verstaatlichung der ausländischen Gesellschaften gehörigen Bahnen währen nun schon Jahre, und ebenso lange sehen wir Projekte notwendiger Eisenbahnlinien entstehen und vergehen. Über Pläne und Diskussionen ist man bis zum heutigen Tage nicht hinweggekommen, obwohl es angediegenen Vorschlägen — der rührige Katalane Fr. Cambó ließ z. B. während seiner Amtszeit als Ministro de Fomento eine solide Arbeit über den Stand und die Ziele des spanischen Eisenbahnwesens anfertigen¹⁾ — nicht fehlt, und doch wahrhaftig an Kapitalien in Spanien heute kein Mangel herrscht. Die entsetzlichen Wirtschaftskrisen, die sich Jahr für Jahr wiederholen, die Kohlennöte und die Stockungen in der Lebensmittelversorgung, die geradezu chronisch geworden sind, resultieren alle letzten Endes aus dem mangelhaften Transportwesen. Die Linie Madrid—Valencia, die Bahn, die von der französischen Grenze geradeswegs (etwa über Pamplona, Soria, Madrid) nach Algeciras führen soll und an der die Franzosen begreiflicherweise lebhaft interessiert sind, und die vielen Sekundärbahnen, die eine Verbindung mit den Kohlen- und Eisenerzbecken herstellen sollen, sie sind alle nach wie vor Projekte. Daß sich private Gesellschaften, wie es die spanischen Eisenbahngesellschaften sind, nur da betätigen, wo sie einen unmittelbaren Nutzen haben, ist begreiflich. Aufgabe des Staates wäre es deshalb, Eisenbahnlinien gerade dort anzulegen, wo mit einer Erschließung des Landes eine Entwicklung der Volkswirtschaft verbunden wäre. Damit hat es aber noch gute Weile. Die 93 km Eisenbahnlinien, die 1919 angelegt wurden, sind, wenn sie auch wichtige Strecken wie die Kohlenbahn Ponferrada—Villabino, einen Teil der Ostpyrenäenbahn, nämlich Ripoll—Ribas, und ein Stück des Ferrocarril Vasco—Navarro einschließen, keine Leistung, die den Bedürfnissen des Landes genügt, wenn man auch berücksichtigen muß, daß Streiks und Materialmangel die Arbeit stark behinderten. Aus diesen Ursachen erklärt sich wohl auch, daß im Jahre 1918 nur 22 km gebaut wurden, während in den ersten Kriegsjahren das Eisenbahnnetz bedeutend stärker (1915 um 165 km und 1916 um 138 km), auch im Verhältnis zu den Vorkriegsjahren (1903 bis 1913 durchschnittlich 100 km), erweitert wurde.

Regionaler Initiative ist es zu verdanken, wenn das Projekt, auch in Barcelona eine Untergrundbahn anzulegen, der Verwirklichung nahegekommen ist.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens sind im übrigen noch eine Reihe wichtiger Neuerungen bzw. bemerkenswerter Projekte zu erwähnen: die Einrichtung des Luftverkehrs auf den Strecken Barcelona—Mallorca, Barcelona—Málaga—Melilla, Sevilla—Tarifa—Tetuán—Larache, der namentlich von Barcelona aus auf Initiative der Mancomunitat de Catalunya noch erweitert werden dürfte; die Kanalisierung des Guadalquivir zwischen Córdoba und Sevilla zwecks Ausnutzung seiner Wasserkräfte für industrielle Zwecke und die Schiffbarmachung des Duero und gleichzeitige Auswertung seiner Wasserfälle auf Grund eines neuen Abkommens mit der portugiesischen Regierung. Während der Luftverkehr durch Kgl. Verordnung gesichert ist, scheinen die Projekte der Schiffbarmachung des Guadalquivir und der Auswertung des Ebro von ihrer Verwirklichung noch weit entfernt zu sein.

Und noch ein anderer Zweig der nationalwirtschaftlichen Betätigung Spaniens, der allerdings stark in das kulturelle Gebiet hinüberreicht, soll nicht unberührt bleiben: die spanische Bücherproduktion. Zwar leidet, um das gleich zu sagen, das spanische Buchgewerbe im Augenblick unter denselben Schwierigkeiten, die sich überall geltend

¹⁾ Elementos para el estudio del problema ferroviario en España. 5 Bände. Vgl. außerdem sein lehrreiches Buch „Ocho meses en el Ministerio de Fomento. Mi gestión ministerial“. Barcelona 1919.

machen. Gleichwohl verdient die Tätigkeit der für das Buchgewerbe interessierten Kreise Spaniens aufmerksame Beachtung. Wir brauchen in ihr nicht ohne weiteres eine rein geschäftlichen Interessen entspringende Bewegung zu sehen, wenn diese auch in einzelnen Kreisen vorherrschen mögen. Vielmehr werden wir sie als eine Folge — oder zum wenigsten als eine Begleiterscheinung des allgemeinen geistigen Fortschritts in Spanien zu erklären haben, dessen Ansätze schon vor dem Kriege sichtbar wurden, der aber erst während desselben in volle Erscheinung getreten ist. Es kommt aber noch ein weiteres Moment hinzu, das einen mehr materiellen dabei aber stark nationalen Charakter trägt: die Verbreitung des spanischen Buches im Auslande und insbesondere in den Ländern spanischer Zunge. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß von der Gesamteinfuhr von Büchern in spanischer Sprache nach Lateinamerika vor dem Kriege nur der fünfte Teil im Werte von 8 Mill. Pesetas auf Spanien, alles übrige aber auf große Pariser und Londoner Verlagshäuser wie Garnier Frères, Ollendorff, Hachette, Michand, Nelson usw. und nordamerikanische Häuser entfiel, so wird man es begreiflich finden und billigen, daß Spanien den Versuch macht, die lateinamerikanischen Staaten, mit denen es durch Rasse, Geist und Sprache organisch verbunden ist, allen anderen Ländern voran mit Büchern zu versorgen. Die Förderung der Ausfuhr spanischer Bücher nach dem mittel- und südamerikanischen Kontinent war und bleibt denn auch eine Hauptforderung derjenigen Männer, die in der geistigen Gemeinschaft der lateinamerikanischen Republiken und des Mutterlandes und ihrer wechselseitigen Durchdringung eines der wesentlichsten Ziele der spanischen Kulturarbeit von heute erblicken. In Madrid ist eine „Federación Española de Productores, Comerciantes y Amigos del libro“ und in Barcelona eine „Cámara oficial del Libro“ gebildet worden, die sich bemühen, unter Wahrnehmung der allgemeinen Interessen, dem spanischen Buche im Ausland einen größeren Absatz als bisher zu sichern und insbesondere für eine weitere Verbreitung der spanischen Literatur in den überseeischen Republiken Sorge zu tragen. Im April ist eine amtliche Körperschaft gegründet, um die Probleme der Bücherproduktion und der Bücherausfuhr zu prüfen und der Regierung Vorschläge zu unterbreiten, die der Lösung der augenblicklichen Krise und der Förderung des spanischen Buchwesens dienen können. Der Comisión gehören Vertreter der zurzeit bestehenden Verleger- und Buchhändlerverbände, der organisierten und nichtorganisierten Papierfabrikanten, sowie anderer sachkundiger Körperschaften an.

Nicht weniger wichtig ist: nun aber die Tätigkeit, die während der letzten Jahre von einer Reihe zum Teil neu gegründeter Verlage entfaltet worden ist. Auf die Herstellung wohlfeiler, gut ausgestatteter und gehaltvoller Serien scheinen die Verleger von Madrid und Barcelona — denn diese kommen in erster Linie in Betracht — besonders großen Wert zu legen. Natürlich sind es in erster Linie literarische Werke, Ausgaben der Klassiker und der neueren Dichter und Romanschriftsteller, die veröffentlicht werden; daneben aber auch und neuerdings in sichtbar wachsendem Maße Werke pädagogischen, naturwissenschaftlichen, medizinischen und kunsthistorischen Inhalts. Wir stehen nicht an, diese Vorwärtsbewegung auf dem Gebiete des Buchhandels, mit der die Entwicklung der Zeitschriftenliteratur, wie überhaupt der Aufschwung der Wissenschaften und des Geisteslebens Hand in Hand geht, als eine der bemerkenswertesten Ausdrucksformen der aufsteigenden Entwicklung des heutigen Spaniens zu bezeichnen.

Südrhodesia

Rhodesia ist durch Royal Charter vom 29. 10. 1889 Verwaltungsgebiet der British South Africa Co. Die Verwaltung von Südrhodesien ist durch Kronratsverordnungen (Orders in Council) schon 1898 geregelt. Danach steht dem Administrator ein Vollzugsrat, den die Gesellschaft mit Genehmigung des Kolonialsekretärs ernannt, zur Seite und ein gesetzgebender Rat, der unter dem Vorsitz des Administrators aus sechs ernannten und zwölf gewählten Mitgliedern besteht. Dieser gesetzgebende Rat hat im Mai mit den Stimmen der gewählten Mitglieder gegen die der ernannten den Antrag von Sir Charles Coghlan angenommen, durch den die Regierung aufgefordert wird, die Gesellschaftsregierung durch eine Selbstverwaltung zu ersetzen. Die Royal Charter war nämlich auf eine 25 jährige Dauer beschränkt und somit 1914 abgelaufen. Damals wurde eine Verlängerung nur erzielt mit der Klausel, „daß, wenn die Majorität der gesetzgebenden Körperschaft die Krone ersuchen sollte, Selbstverwaltung einzuführen, die Krone dem stattgeben müßte, sobald der Beweis erbracht wäre, daß die Finanzen des Landes eine Selbstverwaltung erlauben“. Die Wahlen zur gesetzgebenden Körperschaft fanden unter der Parole für oder wider die Chartered Company statt und hatten das bemerkenswerte Ergebnis, daß für die Gesellschaft nur rund 870 Stimmen, gegen sie fast 6000 abgegeben wurden; von den 12 000 Wahlberechtigten hatten 6765 gewählt!

Es ist interessant, wie dieses Ergebnis zustande gekommen ist. Die Landfrage der Eingeborenen spielte seit Jahren eine große Rolle. Als Cecil Rhodes' Pioniere Anfang der neunziger Jahre in Matabele- und Mashonaland einrückten und dort, wo heute die Städte Bulawayo, Salisbury und Victoria blühen, ihre Festen anlegten, gab es keine Landfrage. Wie überall, wo einer dünn gesäten Bevölkerung Land in unbegrenzter Menge zur Verfügung steht, hatte sich auch bei den Bantustämmen ein eigentliches Grundeigentum nicht entwickelt. Man verließ alle 4, 5 Jahre die abgewirtschafteten Felder und rodete bei einer neuen Wasserstelle Wald oder Busch mit der Absicht, das Land nach beendetem Raubbau wieder zu verlassen. Eine solche Inbesitznahme mit dem animus derelinquendi schafft nicht Eigentum, sie schafft nur Besitz, der mit der Rodung beginnt und dem Aufhören der Kultivierung endet. Auch der Stamm oder der Stammeshäuptling — Lobengula — hatte kaum ein eigentliches Privateigentum, sondern nur ein Staatshoheitsrecht, so daß z. B. Ansiedlung von seiner Genehmigung abhängig war. Als Lobengula im Kampf gegen die Company umkam, trat diese seine Rechtsnachfolge an und wurde mit der Fiktion, daß der Häuptling Grundeigentümer des ganzen Stammesgebietes gewesen sei, Grundherrin über die 144 000 sq. m., die Südrhodesien umfaßte. Ein Viertel davon machte sie zu Eingeborenenereservaten, in die 280 000 Schwarze, d. h. 55 % der Gesamtbevölkerung, übersiedelten. Es entfielen also 30 acres auf den Kopf, Kinder und Frauen mitgerechnet. Wenn nicht der größte Teil Ödland ohne Wasser gewesen wäre, hätte diese Zuteilung selbst bei dem Wanderbetriebe der Kaffern als sehr befriedigend angesehen werden müssen. Hinzu kam die starke Vermehrung der schwarzen Bevölkerung, die dank der Segnungen der europäischen Kultur, wie Landfriede und Seuchenbekämpfung, Platz griff. Sie betrug allein in den Jahren 1902/10 vierzig Prozent! Zugleich erhöhte sich der Viehbesitz der Eingeborenen von 55 000 auf 653 000 Haupt, die bebaute Fläche von 500 000 auf 1 200 000 acres. Die Beschwerden der Eingeborenen und ihrer Freunde führten dazu, daß 1914 der Kolonialsekretär eine Überprüfung der Besitzverhältnisse durch eine Kommission

veranlaßte, die nach zweijähriger Arbeit 1 Mill. acres von den Reservaten abtrennte, sie aber andernteils auf 20 Mill. acres vergrößerte, so daß nunmehr 24 acres auf den Kopf kamen, d. h. immer noch 6 acres weniger als zur Zeit der Besitzergreifung. „Gerechtigkeit für die Eingeborenen, Wiederherstellung ihrer Rechte auf Land und Ende der South Africa Company“ war die Parole, mit der der Missionar F. L. Hadfield in der Wahl die höchste Stimmenzahl erhielt. Es ist außerordentlich bemerkenswert, daß die weißen Farmer und Ansiedler dieser Parole zustimmten: der Haß gegen die Company ist offenbar so groß gewesen, daß die Weißen sich unbedenklich im Kampfe gegen sie der zweischneidigen Waffe bedienten, die auch ihre eigenen Interessen gefährdet. Rvd. Hadfield ist übrigens mehr das seelische und agitatorische Element im Kampfe gegen die Company; den Kopf stellt der mit ihm gewählte hervorragende Rechtsanwalt Ch. Coghlan dar, der wohl als der Leiter der kommenden Regierung anzusehen ist. Denn an der Finanzfrage wird die Umformung kaum scheitern. Voraussetzung allerdings ist, daß die neue Regierung nicht die Schulden der alten zu übernehmen braucht, was die Coghlan-Partei bereits als Grundsatz ausgesprochen hat und die Hauptgrundlage ihres Erfolges war. Diese Schulden sind aber sehr beträchtlich und sie der Gesellschaft zur gefälligen Begleichung zu überlassen, ist eine Ungerechtigkeit, da sie zum größten Teile im Interesse der Entwicklung des Landes aufgenommen und ausgegeben sind. Die zweite Schwierigkeit ist die Frage, wie sich das Schicksal von dreiviertel Millionen Eingeborenen gestalten wird, wenn 30 000 weiße Interessenten die öffentliche Gewalt in die Hand bekommen. Diesen Besorgnissen will die Responsible Government Partei wohl entgegengetreten, indem sie das Programm „Gerechtigkeit für die Eingeborenen“ auf ihre Fahne schreibt und sich mit den Missionaren verbindet. Diese scheinen übrigens geteilter Meinung zu sein, denn der Bischof von Südrhodesien tritt in höchst eigener Person mit einer Zuschrift an die „Times“ für die Company in die Schranken, worauf die Liga für Eingeborenenschutz eine geharnischte Gegenerklärung erläßt.

Im Gegensatz zu Nordrhodesia ist Südrhodesia ein White man's Land. Dennoch steht der Minenbetrieb an Wichtigkeit über dem Farmbetrieb. Allerdings sind es, im Gegensatz zum Rand, mehr kleine Unternehmer — 134 — als große Gesellschaften, die der Mineralgewinnung obliegen. Sieben Gesellschaften haben zusammen $3\frac{1}{4}$ Mill. £ Kapital. Gold brachte 1890 83 000, 1908 2 600 000, 1916 3 895 000 £, die Wankie Kohlen-Mine 1906 100 000, 1916 500 000 tons, Kupfer stieg in dem gleichen Zeitraum von 40 000 auf 3 500 000 tons; Chromeisen deckt 1916 mit 60 000 tons den halben Weltbedarf.

Der Viehbestand betrug rund je eine Million Groß- und Kleinvieh. Europäer hatten 200 000 acres, Eingeborene sechsmal so viel unter Kultur. Es handelt sich bei 90 % um Mais, den man exportfähig zu machen sucht durch einen Ausnahmetarif von $\frac{1}{4}$ Penny pro Tonnenmeile, wobei der Farmer 10 s je 100 lbs verdienen soll.

Die europäischen Farmen messen in der Regel 1500 bis 6000 acres. Neben Mais kommt Tabak in Betracht. Europäisches Getreide verlangt Bewässerung. Der Anbau von Baumwolle, Kaffee und Südfrüchten befindet sich noch im Versuchsstadium. Dagegen wird bereits Speck, Butter und Büchsenfleisch hergestellt. Die Farmen sind durchweg im Selbstbetrieb, so daß landwirtschaftliches Personal nicht gebraucht wird. Land gibt die British South Africa Co. für $6\frac{1}{2}$ s je acre ab; der Preis kann auf zehn Jahre gestundet werden. 1500 £ genügen für einen Junggesellen, der einige Kennt-

nis von Land und Leuten hat, um anzufangen. Europäische Handwerker erhalten bei freier Station 13½—20 s je Tag, eingeborene monatlich 30—60 s, als ungelernte Arbeiter 17½—25 s. Die Kopfsteuer beträgt nach einer Verordnung vom 27. 8. 20

1 £ und für jede zweite und folgende Frau desselben Mannes weitere 10 s. In Bulawayo beträgt die Miete für ein Haus mit 3 bis 4 Zimmern 8—10 £ monatlich, volle Kost 10—20 £.

Hans Zache

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

	Hamburg	Berlin	Amsterdam	Zürich
	28. 9.	28. 9.	28. 9.	27. 9.
	M	M	fl	fr
Amsterdam .. 100 fl	1857,50	1856,10	—	193,25
Barcelona ... 100 Pesetas	867,25	876,60	47,20	91,—
Berlin 100 M	—	—	5,35	9,95
Brüssel 100 fr	423,50	419,55	22,62	43,90
Budapest 100 K	—	20,09½	—	—
Buenos Aires. 100 Pesos ..	—	—	—	230,—
Helsingfors .. 100 FM ...	180,—	179,80	—	—
Kopenhagen .. 100 Kr	821,25	816,65	47,10	85,—
Kristiania ... 100 Kr	817,50	814,15	44,15	82,50
London 1 £	208,75	212,75	11,23	21,78
Madrid 100 Pesetas	867,25	876,60	47,20	91,—
New York 1 \$	59,37½	59,44	3,20	6,22
Paris 100 fr	403,50	398,10	21,35	41,90
Prag 100 K	81,—	81,08½	—	7,90
Rom 100 Lire ..	250,—	248,75	—	26,—
Stockholm ... 100 Kr	1195,75	1198,80	64,50	124,75
Wien 100 K neu.	27,—	26,84½	1,40	2,75
Zürich 100 fr	967,50	961,50	51,70	—

	Wien	Prag	Paris	London	New York
	27. 9.	27. 9.	27. 9.	27. 9.	27. 9.
	K	K	fr	*)	\$
Amsterdam. 100 fl	8200,—	—	460,—	—	—
Berlin 100 M	512,—	121,75	24,25	218,—	1,60
Kopenhagen 100 Kr	3700,—	—	—	—	—
London 1 £	—	—	52,50	—	3,44½
New York ... 1 \$	—	—	15,08	3,48½	—
Paris 100 fr	—	—	—	51,85	6,78
Wien 100 K	—	23,62	—	—	—
Zürich 100 fr	4200,—	—	241,50	21,67½	—

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

Abweichungen von der Münzparität in:

	Amsterd.	Zürich	Kopenh.	Stockh.	Wien
	28. 9.	27. 9.	28. 9.	28. 9.	27. 9.
Reichsmark	-90,97	-91,94	-86,11	-90,61	+337,60
Dt. österr. Krone	-97,22	-97,38	—	—	—
Frans. Frank.	-55,52	-58,10	-32,64	-53,13	—
Pfund Sterling.	-7,27	-13,64	+38,93	-3,91	—
Dollar	+28,63	+20,07	+93,83	+1,161	—

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	10. 9.	25. 9.
Alexandrien.....	977½ d pari	977½ d pari
Bombay/Kalkutta..	1 s 10½ d — 1 s 10¾ d	1 s 10½ d — 1 s 10¾ d
Hongkong	4 s 2 d — 4 s 3 d	4 s 3 d — 4 s 4 d
Shanghai	5 s 10 d — 5 s 11½ d	5 s 11 d — 6 s 0½ d
Singapore	2 s 3¼ d — 2 s 4 d	2 s 3¼ d — 2 s 4 d
Yokohama	2 s 10¾ d — 2 s 10¾ d	2 s 11 d — 2 s 11¾ d
Montevideo T.T.	567½ d — 57½ d	58 d — 59 d
Rio de Janeiro	12¼ d	12¾ d
Buenos Aires T.T.	57 d — 57¼ d	58¾ d — 58¾ d
Valparaiso 90 T.....	111¾ d	111¾ d

Die Notenbanken im August

Deutsche Reichsbank

(in 1000 M)

	Metallbestand	davon Gold	Reichs- u. Darlehens-Kassenscheine	Noten anderer Banken
7. 8. 20	1 098 249	1 091 678	17 648 143	1705
15. 8. 20	1 098 535	1 091 674	17 964 366	1925
23. 8. 20	1 099 314	1 091 674	18 074 736	2365
31. 8. 20	1 098 675	1 091 668	18 686 476	2130
Monatlicher Durchschnitt				
Aug. 1920.	1 098 693	1 091 674	18 093 430	2031
gegen Vormonat	+ 1880	— 31	+ 690 675	+ 269

	Wechsel u. Schatzanweisungen	Lombard-Darlehen	Effekten-Bestand	Sonstige Aktiva
7. 8. 20	42 242 412	15 883	304 935	11 721 557
15. 8. 20	44 550 576	6 192	308 200	11 951 374
23. 8. 20	41 381 199	6 657	288 206	11 796 733
31. 8. 20	46 379 155	9 821	264 225	12 062 593
Monatlicher Durchschnitt				
Aug. 1920.	43 638 336	9 638	291 392	11 883 064
gegen Vormonat	+ 763 522	+ 1 536	— 39 061	— 83 869

	Noten-umlauf	Giro-Verbindlichkeiten	Sonstige Passiva	Umlauf der Darlehens-Kassenscheine
7. 8. 20	56 060 462	12 975 818	3 712 346	13 290,0 Mill.
15. 8. 20	56 461 863	15 572 929	3 562 118	13 192,7 "
23. 8. 20	56 633 231	12 050 195	3 661 526	13 081,7 "
31. 8. 20	58 401 203	15 771 766	4 045 848	13 266,4 "
Monatlicher Durchschnitt				
Aug. 1920.	56 894 190	14 092 677	3 745 455	13 207,7 "
gegen Vormonat	+ 2 483 277	— 1 275 050	+ 101 724	+ 144,5 "

Bank von England

(in 1000 £)

	Barvorrat	Portefeuille	Regierungs-Sicherheiten	Notenumlauf	Guthaben d. Privaten
4. 8. 20	123 108	74 789	76 266	126 489	130 686
11. 8. 20	123 067	73 806	68 250	125 528	124 019
18. 8. 20	123 081	76 117	58 508	124 845	117 135
25. 8. 20	123 029	75 883	41 555	124 894	100 591

	Guthaben des Staatsschatzes	Notenreserve	Gesamtreserve an Gold und Noten	Verhältnis der Reserve zu den Verbindlichk.
4. 8. 20	17 462	13 490	15 069	10,13 %
11. 8. 20	15 939	14 453	15 990	11,37 "
18. 8. 20	16 115	15 138	16 687	12,50 "
25. 8. 20	15 364	15 089	16 585	14,25 "

Currency Notes

	Umlauf	Golddeckung	Regierungs-Sicherheiten
4. 8. 20	360 078	28 500	336 481
11. 8. 20	357 206	28 500	333 358
18. 8. 20	352 616	28 500	327 809
25. 8. 20	351 089	28 500	325 467

Bank von Frankreich

(in Mill. fr)

	Gold in der Kasse	Gold im Auslande	Silber	Guthaben beim amer. Staatsschatz	Auslands-Guthaben
5. 8. 20	3611	1978	248	155	600
12. 8. 20	3611	1978	249	104	685
19. 8. 20	3612	1978	254	104	651
26. 8. 20	3612	1978	255	104	618

	Wechsel vom Moratorium nicht betr.	gestundete Wechsel	Vorschüsse auf Wertpapiere	Vorschüsse an den Staat	Vorschüsse an Private
5. 8. 20	2361	504	1919	26 100	—
12. 8. 20	1965	499	1979	26 000	—
19. 8. 20	1980	497	1948	26 000	—
26. 8. 20	1910	493	1950	26 000	—

	Vorschüsse a. d. Verbündeten	Noten-umlauf	Staats-guthaben	Privat-guthaben
5. 8. 20	3885	38 213	57	3235
12. 8. 20	3900	38 046	70	3320
19. 8. 20	3900	37 890	130	3204
26. 8. 20	3905	37 905	64	3203

Geldverfassung und Währungspolitik

Der „Moniteur Belge“, Nr. 247 v. 3. 9. 20, veröffentlicht das Zusatzabkommen zur lateinischen Münzunion, das in Paris am 25. 3. 20 zwischen Belgien, Frankreich, Griechenland, Italien und der Schweiz abgeschlossen wurde (vgl. „W.D.“, Nr. 15 v. 9. 4. 20, S. 233). Nach Art. 13 wird Belgien in Abweichung vom Verträge vom 6. 11. 1885 ermächtigt, für seine Kolonien besonderes Münzgeld von 1 fr und 50 ct im Höchstbetrage von 12 Mill. fr zu prägen. Diese Münzen dürfen nicht

aus Edelmetall hergestellt und weder von den öffentlichen Kassen Belgiens noch der andern Unionsländer angenommen werden. Der Betrag der neu geprägten Münzen wird auf das Kontingent Belgiens an Silberscheidemünzen nach dem Zusatzabkommen vom 4. 11. 08 angerechnet. Belgien verpflichtet sich, den aus der Prägung dieses Geldes entstehenden Schlagschatz zur Einziehung von 5 fr-Stücken zu verwenden.

Die jugoslawische Nationalbank wurde am 26. 1. 20 zur Ausgabe von 1-Dinar- und 50-Paranoten im Betrage von 60 und 25 Mill. Dinar ermächtigt. Diese Noten sind jetzt hergestellt. Sie sollen nicht für Banknoten, sondern für Staatsnoten gelten; Beträge über 200 bzw. 100 Dinar brauchen im Verkehr nicht angenommen zu werden, während die Staatsbanken unbegrenzte Beträge in Zahlung nehmen oder in Noten der Nationalbank umtauschen müssen. („Board of Trade Journal“, Nr. 1239 v. 26. 8. 20)

Der Umtausch der Kronen gegen Lei in Rumänien erfolgt zu 50 ct für 1 K. 60 % des Betrages werden in Noten der Rumänischen Nationalbank, der Rest in Schatzscheinen, die in 3 Monaten fällig werden, gezahlt. 8½ Milliarden K sind angemeldet. Als Rumänien die österreichisch-ungarischen Provinzen in Besitz nahm, wurde der Notenumlauf auf 2½ Milliarden geschätzt. Ungefähr 6 Milliarden sind demnach über die Grenze geschmuggelt und betrügerisch abgestempelt worden. Um den Schmuggel mit Rubelnoten zu verhindern, soll die Grenze gegen Rußland auf 15 Tage geschlossen werden. Der Umtausch der Rubelnoten findet sofort nach dem Kronenumtausch statt. („Times“, Nr. 42 515 v. 14. 9. 20.)

Nach dem neuen „Currency and Banking Bill“ der südafrikanischen Union wird das Schatzamt gegen die Einlieferung von Gold Zertifikate ausgeben, die gesetzliches Zahlungsmittel und auf Verlangen in Gold einzulösen sind. Die Einlösungspflicht kann bis zum 30. 1. 23 aufgehoben werden, wenn der Goldpreis in der Union über den festen Ankaufspreis von 3 £ 17 s 10½ d die Unze steigt. In diesem Fall kann das Schatzamt von den südafrikanischen Banken verlangen, ihre Goldbestände bei ihm gegen Goldzertifikate zu deponieren. („The Economist“, Nr. 4018 v. 28. 8. 20.)

Die „Banque de l'Afrique Occidentale“ hatte am 30. 6. 19, 31. 12. 19 und 30. 6. 20 einen Notenumlauf von 79,3, 142,8 und 195,5 Mill. fr. („Information“, Nr. 257 v. 15. 9. 20.)

Die großen Silbereinkäufe Indiens während des Krieges und zu Anfang des vergangenen Jahres sind jetzt stark zurückgegangen. Wie aus der folgenden Tabelle über die Silberausfuhr der Vereinigten Staaten nach dem Osten hervorgeht, sind an seine Stelle China und Hongkong getreten (in 1000 \$):

	Indien	China	Hongkong
Januar ...	1919	1919	1919
Februar ..	12 148	—	17 443
März	30 834	347	9 967
April	20 800	223	6 069
Mai	21 825	—	9 827
Juni	21 740	1489	3 036
	924	6903	2 507

(„Wall Street Journal“, Nr. 48 v. 27. 8. 20)

Staatsanleihen

Folgende Übersicht zeigt den Stand der schwebenden Schuld Deutschlands (in Mill. M):

	30. 4. 20	30. 6. 20	31. 7. 20
Diskontierte Schatzanweisungen	94 992	113 014	122 556
Weitere Zahlungsverpflichtungen aus Schatzanweisg. und Schatzwechseln	13 489	10 915	11 359
Sicherheitsleistungen mit Schatzanweisungen und Schatzwechseln ...	8 667	8 196	8 072
Zusammen	117 149	132 125	141 987

Von den diskontierten Schatzanweisungen waren am 30. 6. bzw. 31. 7. für Übernahme preussischer Schatzanweisungen aus Anlaß des Übergangs der preussischen Eisenbahnen auf das Reich 6 bzw. 11,2 Milliarden M ausgegeben. Deutschland wird am 16. 9. die erste ungefähr 7 Mill. fl umfassende Rate an Holland für den Kredit zurückzahlen, der von der niederländischen Ausfuhrsgesellschaft (NUM) und ihren Unterabteilungen für Kohle und Eisen während des Krieges auf Grund der von Deutschland gelieferten Waren als Vorschuß gegeben wurde. Die weitere Deckung des insgesamt etwa 70 Mill. fl betragenden Kredits wird in monatlichen Raten erfolgen. („Frankfurter Ztg.“, Nr. 665 v. 8. 9. 20.)

Beim Besuche des belgischen Königs in Rio de Janeiro erklärte die brasilianische Regierung, Belgien eine Anleihe von 500 Mill. fr zum Wiederaufbau zur Verfügung stellen zu wollen. („Financial News“, Nr. 1101 v. 17. 9. 20.)

Die auswärtige Schuld Bulgariens beträgt dem Nominalbetrage nach 575,9 Mill. fr, wovon allein 351 Mill. fr in Frankreich aufgenommen worden sind, nämlich:

Anleihe	Nennbetrag	Anleihe	Nennbetrag	Anleihe	Nennbetrag
5 % 1902	106 Mill. fr	5 % 1904	100 Mill. fr	4½ % 1907	145 Mill. fr

(„Deutsche Allg. Ztg.“, Nr. 449 v. 13. 9. 20.)

England hat seinen Anteil (1/3) an der Anleihe von 48 Mill. £, die Österreich von den Vereinigten Staaten unter der Garantie Englands, Frankreichs und Italiens verliehen war, den Vereinigten Staaten zurückgezahlt. („Times“, Nr. 42511 v. 9. 9. 20.)

Griechenland hat einen Betrag von 20 000 £ bereitgestellt, um alte, nicht getilgte Schuldbriefe und Zinsscheine, die sich in holländischem Besitz befinden, zurückzuzahlen. Es handelt sich um alte Anleihen Griechenlands bei niederländischen Bankiers. („Nieuwe Rotterdamsche Courant“, Nr. 258 v. 17. 9. 20.)

Die Entwicklung der Staatsschuld Italiens geht aus folgender Übersicht hervor (in Mill. Lire):

	1886	1913/14	1919/20
Staatsschuld	6 930	14 839	79 992
Ausgaben für Verzinsung	323	523	3 163
Effektive Budgeteinnahmen	648	2 523	9 325

Prozentbetrag der für die Verzinsung der Staatsschuld verwendeten Einnahmen. 50 % 21 % 33 %

(„Deutsche Allg. Ztg.“, Nr. 453 v. 15. 9. 20.)

Ein wesentlicher Bestandteil der Staatsschuld Jugoslawiens ist die Vorkriegsschuld Serbiens in Höhe von 900 Mill. fr. Dazu kommen die Kriegsschulden Serbiens im Betrage von 2 Milliarden fr und 12 Mill. \$. Die weiteren Schulden Jugoslawiens sind:

1. Innere Schuld	Mill. Kr	2. Auswärtige Schuld
6 % Bons	287	Vereinigte Staaten 55 Mill. \$
Guthab. d. Österr. ung. Bk.	300	England und
Zurückbehalten bei der Kronenmarkierung	800	Frankreich
Auf Grund der Abrechng. mit der Nationalbank ..	988	106 „ „

2375 161 Mill. \$
(„Deutsche Allg. Ztg.“, Nr. 451 v. 14. 9. 20.)

Im Jahre 1919 wurden von der Niederländischen Münze für Holland 22 Mill. Münzen (im Vorjahre 40 Mill.) mit einer Geltung von 2,11 Mill. fl und für Niederländisch-Indien 51,2 Mill. Stück (19,6 Mill.) mit einer Geltung von 7,42 Mill. fl geprägt. Nach einer Schätzung des Reichsmünzmeisters befanden sich in den Niederlanden am 1. 1. 20 im Umlauf: silbernes Währungsgeld 89,8 Mill. fl; silberne Scheidemünzen 19,69 Mill. fl; Nickel- und Bronzemünzen 5,465 Mill. fl. In Niederländisch-Indien waren für 389 Mill. fl silbernes Währungsgeld im Umlauf („Nieuwe Rotterdamsche Courant“, Nr. 251 v. 10. 9. 20.)

Das deutsch-österreich. Staatsamt für Finanzen schreitet zur Begebung der angekündigten inneren Anleihe. Es gelangen 6 % 6-jährige, spätestens am 1. 9. 26 fällige Schatzscheine in Stücken zu 1000, 5000, 10 000, 100 000 und 1 Mill. K zur Ausgabe, die jederzeit vierteljährlich kündbar sind. Die Zinsen werden am 1. 3. und 1. 9. nachträglich rentensteuerfrei ausbezahlt. Neu ist die Art der Begebung: Die Finanzverwaltung tritt direkt an das Publikum heran, während Banken und Postanstalten die Schatzscheine nur in Kommission übernehmen. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 216 v. 25. 9. 20.)

Der argentinische Senat hat Ende August einem von der Kammer bereits angenommenen Gesetzentwurf zugestimmt, durch den die Regierung bevollmächtigt wird, der deutsch-österreich. Regierung eine Anleihe von 5 Mill. Pesos Gold zu gewähren, die zur Unterstützung der notleidenden Bevölkerung verwendet werden soll. („Industrie- und Handelsztg.“, Nr. 206 v. 14. 9. 20.)

Die Tschecho-Slowakei bat Ende Juli die englische Regierung um ihre Zustimmung zur Aufnahme einer Anleihe in England, die durch die englische Regierung selbst oder eine englische Bank geschehen sollte. Nach der „Prague Gazette“ v. 11. 9. hat die englische Regierung auf diese Anfrage bisher nicht geantwortet. („Financial News“, Nr. 11 067 v. 13. 9. 20.)

Die Zinszahlungen auf türkische Anleihen, die gegenüber Angehörigen feindlicher Staaten eingestellt waren, werden

wieder aufgenommen. Die Zahlungen erfolgen in türkischem Papiergeld. („Information“, Nr. 256 v. 14. 9. 20.)

Die innere konsolidierte Schuld Paraguays beläuft sich auf 1498300 \$ Gold und 18745256 \$ Papier. An äußerer Schuld waren Ende v. J. 68227 \$ Gold und 1116950 £ ausstehend. („Lateinamerika“, Nr. 7/8 v. August 1920.)

China nimmt eine innere Anleihe von 60 Mill. \$ auf. Von dieser Summe sollen 36 Mill. zum Ankauf von Noten der Bank von China und der Communication-Bank verwendet werden, die so entwertet sind, daß sie den Handel behindern. Für Reisankäufe gegen die Hungersnot nimmt die Regierung eine kurzfristige Anleihe von 1 Mill. \$ auf. („Times“, Nr. 42519 v. 18. 9. 20.)

Bis zum 30. 6. 20 betrugen die gesamten Kriegsausgaben Australiens 381,15 Mill. £, wovon 17,6 Mill. durch Einnahmen gedeckt wurden. Die inneren Anleihen beliefen sich auf 245 Mill., die Anleihen an die Bundesstaaten auf 51,5 Mill. Die Tilgungsrate der Kriegsschuld wurde von 1/2 % auf 1 % erhöht, dazu sind 3,25 Mill. jährlich erforderlich. Von der gesamten öffentlichen Schuld im Betrage von 381,5 Mill. sind 40,5 Mill. verbend angelegt. Im November sollen 7,3 Mill. aus eigenen Mitteln an die englische Regierung zur Tilgung der Kriegsschuld gezahlt werden, da Australien wegen des hohen Zinsfußes in London keine Anleihe aufnehmen will. („Times“, Nr. 42518 v. 17. 9. 20.)

Die australische innere Anleihe von 25 Mill. £ ist überzeichnet worden, nachdem die Regierung wegen der anfänglich geringen Zeichnungen mit einer Zwangsanleihe drohte. („Times“, Nr. 42516 v. 15. 9. 20.)

Neugründungen und Kapitalerhöhungen im August 1920 Aktiengesellschaften

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbe- gruppen	Neugrün- dungen in 1000 M. Ausgabe- kurs in %	Kapitals- erhöhungen in 1000 M. Ausgabe- kurs in %
Altonaer Hochsee- fischerei A.G.	Altona	Hochseefischer.	—	200 V.100
Cuxhavener Hochsee- fischerei A.G.	Cuxhaven	"	—	5000 170
Deutsche Dampffisch- Ges. „Nordsee“	Bremen	"	—	250 V.100
Deutsche Seefischerei A.G.	Cuxhaven	"	—	3000 100
Elsflether Herings- fischerei-Gesellsch. .	Elsfleth	"	—	100 V.100
Kohlenberg & Putz, Seefischerei A.G. . .	Geestemünd.	"	—	1300 110
A.-G. f. Zink-Industrie, vorm. Wilhelm Grilla	Hamborn	Erzbergwerk u. Hüttenbetriebe	—	5000 100
Bergbau-A.G. Fichtel- gold	Brat d'holz	"	1200	100 —
Konkordiahütte	Bendorf	"	—	9840 110
Harpener Bergb. A.G.	Dortmund	Kohlenbergbau	—	24000 116 3/4
Bergwerksgesellschaft Dahlbusch	Rotthausen	"	—	10000 100
Braunkohl- u. Briкет- werk Berggeist A.G.	Brühl	"	—	1000 100
Staatsmoorgesellsch. Oldenburg A.G.	Oldenburg	Torfgräb.	7000	100 —
A.G. Deutsche Kaliw.	Bernterode	Salz, Kali	—	21150 120
Adler-Kaliwerke	Oberroßling.	"	—	4000 100
Mineralwerke Rhena- nia A.G.	Düsseldorf	Petrol., Erdöl,	—	45000 100
Basalt A.G.	Linz a. Rh.	Steine, Marmor,	—	8550 145
Jura, Oelschieferwerke A.G.	Stuttgart	Basalt, Schiefer	16000	100 —
Odenwälder Hartstein- Industrie	Darmstadt	"	—	700 107
Baustein- und Cement- wk. Mössingen A.G., vorm. Munding	Mössingen	Zement, Kalk,	—	300 113
Portland-Cementwerk. Höxter Goldenheim A.G.	Höxter	Asphalt, Graphit	—	1776 115
Wicking'sche Portland- Cement- u. Wasser- kalkwerke	Münster	"	—	10000 100

V = Vorzugsaktien.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbe- gruppen	Neugrün- dungen in 1000 M. Ausgabe- kurs in %	Kapitals- erhöhungen in 1000 M. Ausgabe- kurs in %
Adolfshütte, Kaolin u. Chamottewerk A.G.	Cresfa	Chamotteziegel.	—	1300 100
Dampfziegelei- u. Bau- aktiengesellschaft . .	Eschweiler	Tonwaren	—	300 107
Stettiner Chamotte-Fb. A.G., vorm. Didier	Stettin	"	—	4000 115
Porzellanfabrik C. M. Hutschenreuther . . .	Hof	Porzellan	—	2500 132 1/2
Porzellanfabrik Zeh, Scherzer & Co.	Rehau	"	—	1500 100
A.G. für Verzinkerei u. Eisenkonstruktion, vorm. Jakob Hilgers	Rheinbrohl	Metallverarbgt.	—	2700 142 3/4
Aluminiumw. Kiel A.G.	Kiel	"	300	100 —
Autogen-Gasacumul. A.G. (neu eingetr.?)	Berlin	"	1000	100 —
Autogen-Schweißwerk Seliger A.G.	Dortmund	"	—	500 110
Bayerische Eggenfabr. A.G.	Feucht	"	—	600 100
Gelsenkirchener Guß- stahl- u. Eisenwerke	Gelsenkirch.	"	—	16000 100
Lüdenschneider Metall- werke A.G., vorm. Jul. Fischer & Basse	Lüdensch.	"	—	1800 100
Metallwarenfabrik Max Daunhorn A.G.	Nürnberg	"	—	1000 100
Pyrophor-Metallgesell- schaft A.G.	Werden	"	—	500 100
Stahlw. Markana A.G.	Hagen	"	2000	100 —
Südd. Metallw. A.G.	München	"	—	600 1)
Ver. Kammerich und Belter & Schneevogel'sche Werke A.G.	Berlin	"	—	1250 130
Joseph Vögele A.G. . .	Mannheim	"	10000	100 —
A.-G. f. Maschinenwes. u. Elektroindustrie (früher A.G. f. Pflan- zenfaser-Veredelg.)	Cassel	Maschinen- und Armaturenfabr.	300	100 —
Anker-Werke A.G. . . .	Bielefeld	Eisengieß. usw.	2125	107 —
Bahnbedarf A.G.	Darmstadt	"	8000	110 —
Collet und Engelhard, Werkzeugmaschinen- Fabrik A.G.	Offenbach	"	—	2500 100
Daimler Motoren-Ges.	Stuttgart	"	—	32000 100
Dessau, Waggonf. A.G.	Dessau	"	—	500 100
Deutsche Kromhout- Motorenfabrik A.G.	Brake	"	1000	100 —
Elitewerke A.G.	Brand Ebisdorf	"	—	4000 110
Faber & Schleicher A.G.	Offenbach	"	—	1400 100
Feldbahnfb. Liebrecht A.G.	Mannheim	"	300	107 —
Th. Flöther, Maschin- Bau A.G.	Gassen	"	—	4300 134
Alfred Gutmann, A.G. für Maschinenbau . .	Hamburg	"	—	1000 120
B. Holthaus, Maschin- fabrik A.G.	Dinklage	"	—	400 100
Laupheim, Werkzeugf. vorm. Jos. Steiner & Söhne	Laupheim	"	—	770 2)
Leipz. Werkzg.-Masch- fabr. vorm. W. v. Pitt- ler A.G.	Wahren	"	—	3300 120
Masch.- u. Apparateb- fabr. Bark, A.G.	Beliz-Bark	"	2500	100 —
Masch.-Bau- u. Metall- tuchfabr. A.G.	Raguhn	"	—	700 100
Clemens Müller A.G.	Dresden	"	—	1000 100
Karl Niessen A.G. . .	Pasing	"	2000	100 —
J. Pohlig A.G.	Köln	"	—	2500 100
Ver. Schmirgel- u. Ma- schin'fabr. A.G. vorm. S. Oppenheim & Co.	Hannover	"	—	2000 110
Walther & Cie., A.G.	Köln-Dellbrink	"	—	1000 110

V = Vorzugsaktien. 1) 300000 M. zu 112 %, 300000 M. zu 115 %. 2) 690000 M. zu 100 %, 80000 M. zu 1150 %.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbe- gruppen	Neugrün- dungen Akt.-Kap. in 1000 M. Ausgabe- kurs in %	Kapitals- erhöhungen in 1000 M. Ausgabe- kurs in %
A.-G. Weser	Bremen	Schiffsbauanst.	—	7664 127 ³⁾
Matth. Hohner A.-G. .	Trossingen	Musikinstrum.	—	3150 110
Philipps A.-G.	Frankfurt	"	—	1000 107
Emil Busch A.-G., Op- tische Industrie ...	Rathenow	Uhren, Fein-	—	600 100
Hamb.-Amerik. Uhrenf.	Schramberg	mechan. u. Optik	—	1500 120
W. Ludolph A.-G. ...	Bremen	"	2000 100	—
Phönix, A.-G. f. Zahn- bedarf	Berlin	"	—	1000 100
F. W. Busch A.-G. ...	Lüdenscheid	Elektrotechn.	—	300 V. 100
Elektricitätsges. Tema, A.-G.	Berlin	Industrie	300 100	—
Emag, Elektriz.-A.-G. .	Frankfurt	"	3000 100	—
Knorr-Bremse A.-G. ...	Berlin	"	—	10000 110
Bayer. Kraftwerke A.-G.	München	Elektrizitäts- Erzeugung	1000 100	—
Elektr. Licht- u. Kraft- anlagen A.-G.	Berlin	"	—	10000 3)
Elektrizitätswerk und Straßenbahn Tilsit .	Tilsit	"	—	500 100
Rhein. Elektrizit.-A.-G.	Mannheim	"	—	6000 107
Braunk.-Produkte A.-G.	Berlin	Chem. Ind.	7500 108	—
Chem. Fabr. Eutritzsch zu Leipzig	Leipzig	"	—	250 100
Chem. Werke Brock- hues A.-G.	Niederwalluf	"	—	3000 100
Chemisch. Werke Lub- szynski & Co. A.-G.	Berlin	"	—	1500 135
Kohlensäurewerk Deutschland A.-G. .	Henningen	Chem. Ind.	—	150 4)
J. D. Riedel A.-G. ...	Berlin	"	—	700 200
Sicco A.-G., Chem. Fab.	"	"	—	800 110
Südd. Chem. Industrie A.-G. Baiersdorf ...	Baiersdorf	"	150 100	—
Theodor Teichgraber A.-G.	Berlin	"	—	3750 122 ⁵⁾
A.-G. für Industrie und Handel aller Art .	Schnellb. bei Haslach	Wollspinnerei und -weberei	300 100	—
Brem. Woll-Kämmerei M. Teichmann, Filiale der Wollwarenfabrik „Merens“, A.-G. ...	Leobschütz	"	—	200 V. 100
Hermann Meyer A.-G.	Köln	Tuchfabrik	—	1200 107
Bamberg. Kaliko A.-G.	Bamberg	Baumwollspinn.	—	500 100
Baumwoll A.-G.	M. Gladbach	und -weberei	1000 100	—
E. Brenninger A.-G. ...	Stuttgart	"	—	750 100
Ges. f. Spinn. u. Web.	Ettlingen	"	—	1328 110
M. Lamberts & May A.-G.	M. Gladbach	"	—	1300 125
Mech. Baumwollspinn. u. -Weberei Augsburg	Augsburg	"	—	3000 6)
Spinn. A.-G. vorm. Joh. Friedr. Klausner ...	M. Gladbach	"	—	900 7)
Pausaer Tüllfabr. A.-G.	Pausa	"	—	400 8)
Deutsche Jute Spinn- und -Weberei	Meißen	Jutespin.	—	2815 9)
Jutespinnerei u. Zwirn- Mersowsky & Sollm.	Reichenbach bei Königsbrück	"	1000 100	—
A.-G. f. Strumpfwarenf. vorm. Max Segall. .	Berlin	Text. Spez.-Fb.	—	1700 115
Rommel, Weiß & Cie., A.-G.	Köln-Mühlh.	"	—	750 100
J. Elsbach & Co., A.-G.	Herford	Bekleidg.	—	2000 130
A.-G. Robsch. Papierf.	Robschütz	Papierind.	—	300 100
Trapp & Münch, A.-G.	Friedberg	"	1100 100	—
Zellstofffabr. Waldhof- Mannheim	Mannheim	"	—	8000 V. 100
Lederwerke vorm. Ph. Jac. Spicarz	Offenbach	Lederind.	—	300 V. 100
Rhein. Masch.-Leder u. Riemenfabrik vorm. A. Cohen, Leidesdorff & Co., A.-G.	Köln-Mühlh.	"	—	2250 108

3) 5 000 000 M. zu 100 %, 5 000 000 M. zu 115 %. 4) 75 000 M. zu 130 %, 75 000 M. Vorzugsaktien zu 100 %. 5) 3 000 000 M. zu 135 %, 400 000 M. zu 100 %. 6) 1 750 000 M. zu 200 %, 500 000 M. Vorzugsaktien zu 100 %, 750 000 M. Zuzahlung der alten Aktien-
näre. 7) 800 000 M. zu 125 %, 100 000 M. zu 100 %. 8) 300 000 M. zu 125 %, 100 000 M. zu 105 %. 9) 1 407 600 M. zu 106 %, 1 407 600 M. zu 130 %.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbe- gruppen	Neugrün- dungen Akt.-Kap. in 1000 M. Ausgabe- kurs in %	Kapitals- erhöhungen in 1000 M. Ausgabe- kurs in %
Allg. Holzbau A.-G. .	Charlottenb.	Holzind.	—	800 100
„Ohm“, Dtsch. Holz- import A.-G.	Hamburg	"	2500 100	—
Ruscheweyh A.-G., Schles. Holzind. A.-G.	Langenöls	"	—	1000 108
Ver. Holzindustr. A.-G.	Breslau	"	—	6000 100
Cont. Caoutchouc- und Guttapercha-Comp.	Hannover	Gummiindustrie	—	19800 ?
Köln. Gummiwarenfab. vorm. Ferd. Kohlstaedt & Co.	Köln	"	—	1920 121
Flensburg. Walzenmühle A.-G.	Flensburg	Mühlen	—	600 100
Pfäz. Mühlenwerke ..	Mannheim	"	—	2000 115
Act.-Zuckerfabrik Neu- werk bei Hannover.	Hannover	Zuckerfb.	—	3000 120
Zuckerfabr. Rheingau	Worms	"	—	6990 100
Zuckerf. Kl. Wanzleben	Kl. Wanzleb.	"	—	10000 105
Zuckerraff. Braunschw.	Braunschwg.	"	—	910 100
Bavaria-Brauerei	Altona	Bierbrauereien	—	3000 10)
Berlin. Kindl-Brauerei A.-G.	Neukölln	"	—	1150 11)
Bierbr. Durlacher Hof A.-G., vorm. Hagen .	Mannheim	"	—	250 107
Dortm. Aktien-Brauer. A.-G.	Dortmund	"	—	404 125
Dortm. Ritter-Brauerei A.-G.	"	"	—	600 100
Gorkauer Sozietäts- brauerei A.-G.	Gorkau	"	—	1492 100
Königsb. Brauerei A.-G. vorm. Jos. Thilmann	Koblenz	Bierbrauereien	—	800 100
„Vergil“ A.-G. (V. Getr. Ind., Bürg. Brauhaus, Reiners Dampfkröf., Weinbrd. u. Kornbr	Bremen	"	1500 100	—
Württemberg. Hohenzoll. Brauereiges.	Stuttgart	"	—	1270 125
Moritz Marx Söhne, A.-G.	Bruchsal	Malzfabr.	—	280 107
Bayer. Hafenernährmitt- werk, A.-G.	Burgfarrenbach	Konserven	—	500 110
Fischverwert. A.-G. ...	Cuxhaven	Fischwarend.	1000 12)	—
Weinbrennerei Hch. Roetsch A.-G.	Grünberg (Schl.)	Weinfabr.	300 100	—
Kaiser-Otto A.-G., Ver. Dt. Nahrungsm. Fabr.	Heilbronn	Nahrungsmittel	—	4000 13)
Nordh. Tabakfab. A.-G.	Nordhausen	Zigarren, Tab.	10000 100	—
A.-G. f. Bauausführung. A.-G. Oberbad, Verlags- anstalt, früher A.-G. Preßverein	Konstanz	Vervielfältig.	—	175 100
Emil B. andell A.-G. ...	Stuttgart	"	—	1250 100
„Filma“, Bayer. Filmw. Röderhaus A.-G. (Buch- handel)	München	"	300 100	—
A.-G. f. Autom. Verkauf „Amstee“, Amer. Steel Eng. and Automotive Products, A.-G.	Berlin	"	300 100	—
Anglo-Ind. Handels- ges., A.-G.	Hamburg	"	300 100	—
Badenland A.-G. f. Fabr. u. Handel aller Art .	Berlin	"	300 100	—
Norwegisch. Kredit- u. Handelsinstitut ...	Wolfach	"	300 100	—
Waren-Einkaufs-Ver. Görlitz A.-G.	Berlin	"	3000 100	—
Webwaren-Vertr. A.-G. Act.-Vorschuss-Verein Blankenau	Görlitz	"	—	1000 14)
Bank f. Handel u. Ind. (Darmstädter Bank).	Berlin	Banken	1000 100	—
	Glösa	"	—	200 120
	Berlin	"	—	60000 120

10) 1 206 000 M. zu 100 %, 1 794 000 M. zu 130 %. 11) 400 000 M. zu 170 %, 750 000 M. Vorzugsaktien zu 100 %. 12) 600 000 M. zu 107 %, 400 000 M. zu 110 %. 13) 3 900 000 M. zu 100 %, 100 000 M. zu 108 %. 14) 672 500 M. zu 120 %, 327 500 M. zu 130 %. V. = Vorzugsaktien.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbe- gruppen	Neugrün- dungen		Kapitals- erhöhungen	
			Akt.-Kap. in 1000 Mk.	Ausgabe- kurs in %	in 1000 Mk.	Ausgabe- kurs in %
Bremerhav. Bank, Fil. d. Geestemünd. Bank	Bremerhaven	Banken	—	—	900	121
„Cura“, Privatbk., A.-G.	Berlin	„	300	100	—	—
Deutsch-Niederländ.						
Bank A.-G.	Düsseldorf	„	3000	108	—	—
Elberfeld. Bankverein						
A.-G.	Elberfeld	„	6000	100	—	—
Frankfurt. Handelsbk.						
A.-G., vorm. Frank- furter Viehmarktsbk.	Frankfurt	„	—	—	1000	110
Kiel. Handelsbk. A.-G.	Kiel	„	3000	100	—	—
W. Koch jr. A.-G.	Berlin	„	—	—	9000	111
C. Schlesinger, Trier & Co., Comm.-Ges. a. A.	„	„	—	—	10000	117
Treuhand-Bank für Sachsen A.-G.	Dresden	„	—	—	1250	108
Württemberg. Bankanst. vorm. Pfäum & Co.	Stuttgart	„	—	—	10000	118
Braunschweig. Lebens- versich.-Bank A.-G.	Braunschweig	Versichg.	3000	100	—	—

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbe- gruppen	Neugrün- dungen		Kapitals- erhöhungen	
			Akt.-Kap. in 1000 Mk.	Ausgabe- kurs in %	in 1000 Mk.	Ausgabe- kurs in %
Deutsche Fahrrad-Ver- sicherung A.-G.	Altona	Versich.	500	100	—	—
Deutsche Versiche- rungsbank A.-G.	Berlin	„	15000	100	—	—
„Deutschland“, Trans- port- u. Rückvers.-Bk.	Magdeburg	„	3000	100	—	—
Düsseldorfer Allgem. Versicherungs-A.-G.	Düsseldorf	„	—	—	4000	100
„Indemnitas“, Ver- sicherungs-A.-G.	Köln	„	4000	100	—	—
„Orion“, Vers.-A.-G.	Hamburg	„	—	—	2000	100
Spanisch-Deutsche Versicherungs-A.-G.	Berlin	„	300	100	—	—
Westdeut. A.-G. f. Vers., Vermittl. u. Verwalt.	Frankfurt	„	1000	100	—	—
Wiesb. Rückvers.-A.-G.	Baden-Bad.	„	300	100	—	—
Frankfurter Hof.	Frankfurt	Hotel	—	—	1800	110
Vereinshaus A.-G.	Bielefeld	„	—	—	100	100
Zusammen			129150	501139		

Fab. Landau

Schifffahrt und Schiffbau

Großbritannien

England stellt frühere deutsche Dampfer zum Verkauf. Nach „Lloyds List“ hat die britische Regierung von den Großbritannien überwiesenen deutschen Schiffen jetzt 95 für den Verkauf an Interessenten freigegeben. Die Schiffe sind zum größten Teil reine Frachtdampfer. Für Fracht und Passagierfahrt kommen folgende in Betracht:

Namen	Br. R. T.	Namen	Br. R. T.
Alexandra	1 117	Meteor	3 613
Alexandra Woermann	3 828	Mobile	16 960
Bahia Castillo	9 959	Patricia	14 466
Berlin	17 324	Pretoria	13 234
Brandenburg	7 532	Prinz Friedr. Wilhelm	17 083
Bremen	11 540	Prinz Hubertus	7 500
Cap Verde	5 509	Prinz Ludwig	9 687
Chemnitz	7 542	Prinzessin	6 387
Eduard Woermann	5 609	Rio Negro	4 556
Frankfurt	7 431	Rio Pardo	4 621
Graf Waldersee	13 193	Roon	8 174
Hannover	7 305	Rugia	6 605
Heluan	7 246	Steigerwald	4 836
Imperator	51 969	Swakopmund	5 631
Kaiserin Aug. Victoria	24 581	Valencia	5 232
Kigoma	8 155	Wadei	7 500
König Friedrich August	9 462	Wahehe	7 371
Königin Luise	10 785	Windhuk	6 343
La Plata	4 032	Ypiranga	8 103
Lucie Woermann	4 630	Zeppelin	14 167
Main	10 058		

Die Regierung rechnet im Hinblick auf die Verluste, die der britische Passagierdampferbestand während des Krieges erlitten hat, mit einem raschen Verkauf der genannten Schiffe. Weniger schnell dürfte sich die Abgabe der Frachtdampfer vollziehen, da die gegenwärtige Konjunktur die Kaufabsichten der britischen Reeder zurückdrängt.

Die aus amerikanischer Quelle stammende Meldung, daß die Regierung beabsichtige, auch etwaige deutsche Interessenten zum Kaufe zuzulassen, wurde von der „Times“ demontiert. Auch die Verkaufsanzeigen enthalten den Vermerk, daß die Schiffe nur Käufern britischer Nationalität überlassen werden. A. K.

Schiffbautätigkeit. Die Schiffswerften am Clyde haben in den ersten 8 Monaten 1920 einen Rekord erreicht, 139 Schiffe mit zusammen 430 244 t sind in dieser Zeit vom Stapel gelassen worden. Der vorherige Rekord war im Jahre 1907 mit 166 Schiffen mit 421 085 t. In den letzten 4 Monaten des Jahres mußten durchschnittlich je 81 700 t vom Stapel laufen, um das ganze Jahr zu einem Rekordjahr zu machen.

Im Bristolkanal liegt die Reparaturtätigkeit nach Mitteilung eines Cardiffer Reeders gänzlich darnieder, da die Häfen auf dem Kontinent erheblich schneller und billiger arbeiten. Nicht nur Antwerpen und Rotterdam, wo im Gegensatz zu den Werften im Bristolkanal, die nur 5–7 Stunden am Tag arbeiten, mit 2 Schichten gearbeitet wird, machen

Konkurrenz, sondern selbst Marseille übertrifft die englischen Häfen. P. W.

Abbau der Zwangswirtschaft in der englischen Schifffahrt. Der englische Shipping Controller hat bekannt gegeben, daß vom September d. J. ab eine Generalvollmacht für alle Schiffe, die bisher eines Spezialfahrtausweises für ihre Reise bedurften, ausgegeben wird. Die Reeder bekommen damit tatsächlich die volle Verfügungsfreiheit über ihre Schiffe, wenn auch über den Weg der Generalvollmacht im Notfall das System der Spezialvollmachten wieder eingeführt werden kann. Obwohl sich die Regierung diese Möglichkeit vorbehält, werden die englischen Reeder über diese Erlangung der Freiheit sehr erfreut sein. Wie aus englischen Presseäußerungen hervorgeht, lastet das Aufkommen ausländischer Konkurrenz, insbesondere vom Kontinent aus, wie ein drückendes Gespenst über ihnen, auch die wiedererwachende deutsche Schifffahrt verursacht ihnen Sorge. In der südafrikanischen Fahrt unterbieten die Reedereien vom Kontinent die englischen Gesellschaften erheblich und die letzteren sind daher gezwungen worden, mit den südafrikanischen Verschiffrern ein Abkommen abzuschließen dahingehend, daß die englischen Reedereien eine Woche vor und nach Abfahrt eines ausländischen Dampfers, der die englischen Raten von Südafrika für dieselben Warengattungen unterbietet, noch um 20 s billigere Frachtraten quotieren als die Konkurrenz. P. W.

Belgien

Neue Schifffahrtslinie. Belgien—Nordamerika. Der Lloyd Royal Belge beabsichtigt einen neuen Dienst von Belgien nach Galveston einzurichten. Er hat zwei Schiffe eingestellt: den Frachtdampfer „Danier“ und den Dampfer „Olympia“ mit Passagiereinrichtung. Die Reederei unterhält bereits einen Dienst nach New Orleans und beabsichtigt nunmehr die für Belgien für den Bezug von Baumwolle, Holz und anderen Baumaterialien wichtigen Gebiete von Galveston auf Wunsch der dortigen Handelskammer für Belgien nutzbar zu machen. P. W.

Vereinigte Staaten

Sicherstellung des Heizölbedarfes der amerikanischen Regierungsschiffe. Die mannigfachen Schwierigkeiten, denen das amerikanische Schiffsamt bei Beschaffung des für seine Schiffe nötigen flüssigen Brennstoffes anfänglich begegnete, scheinen trotz der anhaltenden Ölknappheit der amerikanischen Märkte jetzt soweit behoben zu sein, daß wenigstens für die nächste Zeit mit einer zureichenden Heizölversorgung der Regierungsschiffe gerechnet werden kann. Wesentlich hat zu diesem Ergebnis das vom letzten Kongreß angenommene Gesetz betreffend Verpachtung von Ölländereien beigetragen, nach dessen Bestimmungen ein Teil der Pacht in Heizöllieferungen an die Regierung bezahlt werden muß. Auf Grund einer zwischen dem Department of the Interior und dem Shipping Board getroffenen Vereinbarung, übernimmt dieses künftig die gesamten eingelieferten Vorräte käuflich. Sie reichen jetzt ungefähr aus, um die Bedürfnisse der Pazifikküste zu decken. Mit der fortschreitenden Erschließung neuer Ölländereien hofft das Schiffsamt, auf

diesem Wege Vorräte zu erhalten, die auch den Bedarf der atlantischen Küste und der Golfhäfen sicherstellen. Vorläufig bleibt es jedoch für die Deckung dieses Bedarfes, der für den Zeitraum vom 1. 6. 20 bis 1. 6. 21 auf etwa 40 bis 45 Mill. Barrels geschätzt wird, noch auf Lieferverträge mit den großen Ölgesellschaften angewiesen. Durch Kontrakte mit der Atlantic Refining Co., Gulf Refining Co., Mideo Mexico Co. usw. konnte das Amt sich bisher ungefähr 26 Mill. Barrels zum Preise von etwa 2,25 \$ je Barrel sichern. Ein weiterer Vertrag mit der Standard Oil Co. stellt die Lieferung von 15,8 Mill. Barrels ab 1. 10. in Aussicht so daß also der Bedarf für den zwölfmonatlichen Zeitraum nahezu gedeckt ist. Darüber hinaus ist man jetzt bemüht, Verträge auf Lieferung von 30 Mill. Barrels, von denen 24 Mill. für die atlantische und Golfküste und 6 Mill. für die ausländischen Bunkerstationen bestimmt sind, abzuschließen.

Die Politik des Schiffahrtsamtes, seinen Schiffen den nötigen Brennstoff zu einem Preise zu sichern, der ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ausländischen Konkurrenten erhöht, zeigt sich auch in der umfassenden Vorsorge für einen billigen Transport des Öls vom Erzeugungsort nach den Bunkerplätzen. Das Amt wird nach Fertigstellung der zurzeit noch im Bau befindlichen Tankschiffe eine Flotte von 85 Tankdampfern mit einer Gesamttragfähigkeit von 900 000 t kontrollieren. Diese Schiffe werden entweder vom Shipping Board selbst dirigiert oder Privatreedereien für Öltransport nach den heimischen und auswärtigen Stationen in Charter gegeben. Als Chatterrate quotiert das Amt 6,50 \$ je t dw und Monat, obwohl es im offenen Markte 11–12 \$ erhalten konnte. Infolge dieser billigen Raten stellen sich die Transportkosten für das in New York gelieferte Öl durchschnittlich nur auf etwa 80 ct je Barrel.

Der Ausbau eines alle Hauptgebiete des Seeverkehrs umfassenden Systems amerikanischer Ölbunkerstationen hat bisher scheinbar keine Unterbrechung oder Verzögerung erlitten. Zu den vom Schiffahrtsamte geschaffenen Stationen in St. Thomas, Bermuda, Manila und Honolulu sind die von privaten Ölgesellschaften errichteten aber für Rechnung des Schiffahrtsamtes arbeitenden in Bizerta, in italienischen Häfen, in Rio de Janeiro und in Shanghai getreten und wegen Tankanlagen in Ponta Delgada, St. Vincent, Durban, Hongkong, Singapore, Colombo, Sidney, Iquique, Arica, Callao, Hamburg, Genoa, Savona und Wellington (Neuseeland) wird zurzeit noch verhandelt. Man trägt sich mit der Hoffnung, daß bis Ende dieses Jahres alle Stationen mit Ausnahme der in Colombo betriebsfertig sein würden. In Hafenplätzen Großbritanniens haben sich die Vereinigten Staaten bisher keine Ölserviren gesichert, weil die amerikanischen Schiffe in ihren Heimathäfen sich mit einer für die Rundreise ausreichenden Menge flüssigen Brennstoffs versorgen können, doch wird wahrscheinlich das Schiffahrtsamt die nötigen Schritte unternehmen, auch hier eigene Bunkergelegenheiten zu erhalten.

Ursprünglich war es die Absicht des Schiffahrtsamtes, auch die fremde Flagge an der Benutzung seiner Stationen teilnehmen zu lassen, soweit dadurch die Ölversorgung der eigenen Schiffe nicht in Frage gestellt würde. Der gegenwärtige Mangel an Öl hat jedoch die Depots immer mehr genötigt, nicht nur die fremden Schiffe, sondern auch die den amerikanischen Privatreedern gehörigen von der Bunkerung auszuschließen und ihre Vorräte allein für die Schiffe des Schiffahrtsamtes zu reservieren. Zwar ist des öfteren erklärt worden, daß man, sobald die Krisis überwunden sei, wieder zu dem früheren Grundsatz der gleichen Behandlung aller Flaggen zurückkehren wolle, aber bei dem ausgesprochenen protektionistischen Charakter der amerikanischen Schifffahrtspolitik und im Hinblick darauf, daß auch England den eigenen Schiffen ein Prärogativ an der Benutzung seiner Ölbunkerstationen zuerkennt, wird mit der Verwirklichung dieses löblichen Vorsatzes kaum zu rechnen sein. Es ist anzunehmen, daß die amerikanischen Stationen, nach entsprechender Auffüllung ihrer Vorräte, nicht lediglich den Schiffen des Schiffahrtsamtes reserviert bleiben, sondern auch den in amerikanischem Privatbesitz befindlichen Ölbrennern wieder Bunkergelegenheit bieten werden, deren Zahl ja mit dem fortschreitenden Verkauf der Regierungsschiffe und durch mancherlei Neubauten rasch zunehmen muß. Für die Brennstoffversorgung der fremden Flaggen aber werden die vom amerikanischen Schiffahrtsamte kontrollierten Stationen auch künftig wohl ein höchst unsicherer Faktor bleiben. A. K.

Werftfusion. Die Bethlehem Shipbuilding Corporation beabsichtigt die Werft von Pusey & Johns anzukaufen. Sie begibt sich damit auch auf das Gebiet des Schiffsreparaturwesens, wird aber die auf der Werft befindlichen Hellinge

weiter ausnutzen und 2 Tankdampfer, die für private Rechnung im Bau sind und auf denen die Arbeit wegen finanzieller Schwierigkeiten eingestellt war, fertigstellen. P. W.

Chile

Chilenische Staatsschiffahrt. Die chilenische Regierung beabsichtigt eine unter staatlicher Kontrolle stehende Reederei mit einem Kapital von 1 600 000 £ für Fahrten zwischen Chile und den Vereinigten Staaten und Europa zu gründen, in die die Regierungs-Transportdampfer „Maipo“ und „Rancagua“ eingestellt und für die 4 neue 10 000 t Schiffe erworben werden sollen. Die Regierung will sich an der Gesellschaft mit 55 % beteiligen. P. W.

Japan

Japanische Schifffahrtssubsidien. Mit Ende des letzten am 1. 4. abgeschlossenen Fiskaljahres ist die fünfjährige Geltungsdauer der bisherigen Schifffahrtssubsidienverträge für die hauptsächlich japanischen Überseelinien abgelaufen. Diese subventionierten Dienste sind

	Dampfer	Dampfergröße in Br. R. T.	Schnelligk. i. Seemeilen	Zahl der Reisen/jahr.
die Europalinie der Nippon Yusen Kaisha	13	5500—12000	14—16	26
die Nordamerikalinien der				
a) Nippon Yusen Kaisha. 9 ¹⁾		5500—12000	14—16	26
b) Osaka Shosen Kaisha. 13 ¹⁾				
c) Toyo Kisen Kaisha. 11 ²⁾		12500—13500	18—20	14
die Südamerikalinie der				
Toyo Kisen Kaisha	3	6000—9700	13—15	6
die Australinien der Nippon Yusen Kaisha	3	5000—7500	15—17	12

¹⁾ davon 2 subventioniert. ²⁾ davon 3 subventioniert.

Die auf Grund des im Mai 1915 abgeschlossenen Vertrages für die Aufrechterhaltung dieser Dienste in den folgenden 5 Fiskaljahren zu zahlenden Subventionsbeträge stellten sich, wie folgt:

Fiskaljahr	Europadienst Yen	Nordamerika- dienst, Yen	Südamerika- dienst, Yen	Australdienst Yen
1915/16	1 832 806	2 924 777	303 906	183 206
1916/17	1 811 910	2 949 012	297 558	173 808
1917/18	1 754 196	2 802 119	291 211	160 253
1918/19	1 689 805	2 669 925	284 863	169 740
1919/20	1 596 272	2 509 187	269 350	188 494

Das für das laufende Fiskaljahr 1920/21 aufgestellte Budget soll nach Mitteilung des „Journal of Commerce“, New York, einen Subsidienbetrag von insgesamt 4 756 706 Yen vorsehen und zwar für den Europadienst etwa 1,5 Mill., für die Nordamerikadienste zusammen 2,5 Mill., für den Südamerikadienst 0,25 Mill., für den Australdienst 0,2 Mill. und für die Japanlinie der Nanyo Kisen Kaisha ebenfalls 0,2 Mill. Yen. A. K.

Sonstiges

Weltschiffsbau. Wie das Verhalten der französischen Regierung in der Frage der Kreditgewährung an die französische Reederei erneut bestätigt, macht der Abbau der Staatskontrolle über die private Reederei überall in der Welt Fortschritte. Die behördliche Einmischung hat sich in den meisten Fällen als ein großer Nachteil und eine gewaltige steuerliche Last erwiesen, insbesondere in einer Zeit, wo wie jetzt ein sehr geringes Bedürfnis für neue Betätigung im Reedereiwesen herrscht und die bestehenden Betriebe Mühe haben, ihren Dienst aufrecht zu erhalten. Aber auch die private Bautätigkeit findet in weitgehendem Maße eine Einschränkung. Es zeigt sich dies sehr deutlich in den der Sommerversammlung der Liverpool Institution of Naval Architects vorgelegten Plänen. Es herrscht zurzeit bei den Reedern keine besondere Nachfrage nach großen, schnellen und luxuriösen Schiffen, sondern der Hauptgesichtspunkt für die Neubauten ist größtmögliche Sparsamkeit und Ausnutzungsfähigkeit des Schiffsraums. Aus diesem Grunde kommt man von der Kriegerschneidung der Standardschiffe und Standardmaschinen mehr und mehr zurück, da diese Schiffe, die in der Zeit, als es darauf ankam, so schnell wie möglich irgend welchen Schiffsraum zu schaffen, ihre Aufgabe erfüllten, in der Zeit des wieder erwachenden scharfen Wettbewerbs sich als unökonomisch und unrentabel zeigen.

Über die schwere Verkaufsmöglichkeit der Schiffe des amerikanischen Shipping Board ist bereits an dieser Stelle berichtet worden. Nur Passagierdampfer sind in allen Ländern gesucht. Die beschlagnahmten deutschen Schiffe dieser Art finden daher noch leicht Abnehmer — England will sogar von den Vereinigten Staaten Schadenersatz für die verspätete Ablieferung des „Imperator“ und anderer großer deutscher Passagierdampfer verlangen —, auch die guten deutschen Frachtdampfer, die für Spezialfahrten gebraucht werden

können, werden begehrt. Dagegen schätzt man die Möglichkeit, die kleineren deutschen Frachtdampfer an private Reeder abzutreten, auch in England schon gering ein, es mehrten sich die Stimmen, die die Verpflichtung Deutschlands, auf 5 Jahre hinaus jährlich 200 000 tons Schiffsraum für die Entente zu bauen, für ungünstig und den Interessen der Entente zuwiderlaufend betrachten. Es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß England eine Änderung dieses Paragraphen veranlassen wird.

Die amerikanische Regierung hat zurzeit noch 26 große Passagierdampfer in Bau, davon 19 535 Fuß lange Schiffe für den Dienst im Pazifischen Ozean und nach Südamerika und 7 520 Fuß lange gemischte Passagier- und Frachtdampfer. Bisher haben die amerikanischen Reedereien zur Erlangung von Passagierdampfern keine besonderen Schritte getan, da ihnen die vielen deutschen Passagierdampfer zur Verfügung standen und außerdem die Regierung für den Bau von Passagierschiffen sorgte. Inwieweit die Reeder nunmehr selber Aufträge auf den Bau von Passagierdampfern geben werden, bleibt abzuwarten. Immerhin werden sie mit dem Betrieb dieser Schiffe auf nicht allzu geringe Schwierigkeiten stoßen. Während nach einer kürzlich durch die Presse verbreiteten Nachricht die Schiffsoffiziere infolge des Darniederliegens der Schifffahrt auf erhöhte Löhne verzichten hätten, verlangen die Ingenieure eine Änderung des bisherigen Klassifikationsystems, um dadurch jedenfalls für die größeren Schiffe erheblich höhere Gehälter durchzusetzen. Die Verhandlungen sind zunächst bis zum 1. 11. d. J. vertagt, um alsdann neu aufgenommen zu werden. Und ebenso verlangen die Beamten für die drahtlose Telegraphie geringere Arbeitszeit und höhere Gehälter, was zunächst von den Reedern abgelehnt worden ist.

P. W.

Welthandelsflotte (Mitte 1920). In Nr. 34 des „W.D.“ wurde bereits die Dampfertonnage der Hauptschiffahrtsländer nach dem Stande vom 30. 6. 20 mitgeteilt. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über den gesamten Mitte dieses Jahres vorhandenen Schiffsbesitz (Dampfer und Segler) der verschiedenen Länder nach Schiffszahl und Raungehalt. Die in der letzten Rubrik aufgeführten Schiffe unbekannter Nationalität sind zumeist ehemalige deutsche Schiffe, die an die Entente abgeliefert wurden, deren endgültige Verteilung unter die Alliierten aber Mitte dieses Jahres noch nicht erfolgt war:

	Dampfer		Segler		Zusammen	
	Anzahl	Br. R. T.	Anzahl	Br. R. T.	Anzahl	Br. R. T.
Britisches Reich	8113	18110653	448	219771	8561	18330424
Gr. Britannien	579	627961	49	21279	628	649240
Austral. u. Neuseeland	506	683160	312	122673	818	805833
Kanada, Küste	76	170500	—	—	76	170500
„ Seen.	127	174508	42	11815	169	186325
Ind. u. Ceylon	378	376098	201	64234	579	440332
And. Besitzg.						
Zusammen.	9779	20142880	1052	439772	10831	20582652
Ver. Staaten v. N.-A.						
Ozean	3573	12406123	1316	1383751	4889	13789874
Große Seen	466	2118568	26	88861	492	2207429
Philippinen	71	49684	5	2302	76	51986
Zusammen.	4110	14574375	1347	1474914	5457	16049289
Frankreich	1400	2963229	358	281965	1758	3245194
Japan	1940	2995878	—	—	1940	2995878
Italien	789	2118429	326	123964	1115	2242393
Norwegen	1596	1979560	181	239828	1777	2219388
Holland	922	1773392	65	20004	987	1793396
Schweden	1072	996423	225	76502	1297	1072925
Spanien	601	937280	148	59750	749	997030
Dänemark	522	719444	223	83967	745	803411
Deutschland	901	419438	237	253233	1138	672671
Rußland	524	509564	89	24983	613	534547
Griechenland	294	496996	111	33265	405	530261
Brasilien	318	475224	52	22636	400	497860
Belgien	208	410423	5	4689	213	415112
Portugal	143	235698	106	39967	249	275665
Finnland	121	82295	191	84394	312	166689
Argentinien	150	130118	48	19905	198	150023
China	102	142834	—	—	102	142834
Chile	90	88612	22	15176	112	103788
Peru	27	66138	42	22824	69	88962
Rumänien	38	74117	1	432	39	74549
Uruguay	34	51457	13	12380	47	63837
Cuba	40	45324	13	8115	53	53439
Andere Länder	265	200344	138	36101	403	236445
Schiffe unb. Nationalität	497	1275216	89	30611	586	1305827
Zusammen.	26513	53904688	5082	3409377	31595	57314065

A. K.

Vermischtes

Vom Salpeter-Weltmarkt wird uns aus Fachkreisen geschrieben: „Während des Weltkrieges hatte der plötzlich einsetzende riesenhafte Bedarf an Salpeter für Munitionszwecke auf seiten unserer Kriegsgegner derartigen Umfang angenommen, daß derselbe vollauf genügte, um die bei Kriegsbeginn zurückgegangene Salpetererzeugung in Chile wieder auf ihre bisherige Leistungsfähigkeit im Frieden, etwa 3 Mill. t im Jahr zu bringen. Die Vereinigten Staaten von Amerika als Haupt-Munitionslieferanten der Entente traten plötzlich als ungeheure Verbraucher auf, so daß die Versorgung des landwirtschaftlichen Bedarfs der Welt an Salpeter nur mehr in beschränktem Maße stattfinden konnte. Diese Sachlage änderte sich nun mit einem Schlage im Augenblick des Aufhörens des Weltkrieges, als der Bedarf für Munitionszwecke plötzlich zum Stillstand kam und die Anhäufung von Vorräten für die Munitionserzeugung in einzelnen Entente-ländern diese veranlaßte, von neuen Salpeterankäufen in Chile zeitweilig Abstand zu nehmen. Die Erzeugung in Chile hatte sich auf den großen Munitionsbedarf der Welt eingestellt, und bei dem plötzlichen Anfhören des letzteren, kam es für die chilenischen Produzenten darauf an, über die schwere Zeit hinwegzukommen, welche bis zum vollen Wiedereinsetzen des landwirtschaftlichen Verbrauchs und zur Rückkehr einigermaßen normaler Verhältnisse in den Verschiffungsgelegenheiten verstreichen mußte.“

Ein erheblicher Rückgang der Preise, die während des Krieges — einerseits durch die erhöhten Gestehungskosten, andererseits durch die Dringlichkeit der Nachfrage — auf mehr als das Doppelte der Vorkriegspreise hinaufgetrieben worden waren, in Chile war unter diesen Umständen eine weitere Veranlassung für die während des Krieges schon in enger Fühlung mit einander getretenen Produzenten, sich zur Wahrung ihrer Interessen in der „Asociacion de Productores de Salitre“ zusammenzuschließen. Nicht beigetreten sind aus gesetzlichen Gründen die amerikanischen Produzenten; auch die deutschen Werke haben sich trotz aller Bemühungen von drüben nicht angeschlossen.

Die deutschen Salpeterladungen, welche bei Kriegsausbruch noch nicht von Chile abgegangen waren oder sich in neutralen Häfen befanden, sind vom Reiche nach ergangener Anforderung übernommen worden und sind auch teilweise hier eingetroffen. Der freie Salpeterhandel nach dem deutschen Inland ist jedoch noch unterbunden.“

Über die statistische Lage des Marktes geben folgende, dem Halbjahrsbericht der Maklerfirma Thomson Aikman jr., London, entnommenen Zahlen in 1000 tons Aufschluß:

Ablieferungen (12 Monate) bis 30. 6.	1913	1914	1919	1920
in Europa und Ägypten	1804	1984	—	862
„ Vereinigte Staaten	585	553	—	818
„ übrige Länder	87	92	115	233
Verschiffungen				
nach Europa und Ägypten	1950	2025	416	997
„ Vereinigte Staaten	607	546	1224	1047
„ übrige Länder	91	87	128	215
Erzeugung in Chile (12 Mon.) b. 30. 6.	2691	2822	2288	1925
Sichtbare Vorräte 30. 6.				
für Europa und Ägypten	420	416	178	359
„ Vereinigte Staaten	95	83	60 ¹⁾	272 ¹⁾
„ übrige Länder	16	12	7	13
Vorräte in Chile am 30. 6.	608	754	1490	1170
Sichtbare Weltvorräte am 30. 6.	1139	1265	1735	1814²⁾

¹⁾ Ohne einen Reservevorrat von 300 000 tons in Händen der amerikanischen Regierung.

²⁾ Die Erzeugung im Juni wird auf 200 000 tons, die Verschiffungen auf 70 000 tons für Europa, 120 000 für V. St. und 10 000 nach den übrigen Ländern geschätzt.

Der Weltverbrauch betrug demnach in 12 Monaten 1919/20 1913 000 tons.

Die Einfuhren der europäischen Länder und Ägyptens betrugen in 12 Monaten bis 30. 6. in 1000 tons:

	1913	1914	1919	1920
England	120	123	19	67
Frankreich	320	350	131	218
Belgien	200	205	48	99
Holland	90	100	115	125
Spanien u. Portugal	40	50	30	114
Italien	70	65	15	44
Skandinavien	60	76	86	67
Deutschland	—	—	—	—
u. balt. Häfen	860	960	—	53
Ägypten	44	55	9	75

Rohkapok. Herr Direktor Cantzler, Potsdam, schreibt uns zur Marktlage:

Während man auf dem Baumwollmarkt ein nahezu allgemeines Sinken der Weltpreise beobachtet, so daß die Bremer Baumwolläger die größte Mühe haben, ihre Vorräte an den Mann zu bringen, ist auf dem Kapokmarkte die Lage gerade umgekehrt. Der Preis für die Rohware hat eine kleine Erhöhung erfahren und der Vorrat auf dem Hauptstapelplatz in Amsterdam ist heruntergegangen. Der Kurs hat sich gegen den Anfang des Vormonats für die Mark erheblich verschlechtert, so daß an ein Sinken der Rohwarenpreise in Deutschland beim besten Willen nicht zu denken ist. In deutscher Währung ausgedrückt stellt sich $\frac{1}{2}$ kg Rohware ab Lager Amsterdam auf ca. 11 M., was einem Gestehungspreis frei Fabrik von etwa 13 M. entspricht, so daß erstklassige, fertig aufbereitete Ware nicht unter 36 M. je kg verkauft werden kann.

Die Großabnehmer für Kapok auf Java sind auch heute noch wie seit mehreren Jahren die Vereinigten Staaten, die ihren Konsum in diesem Artikel ständig vermehren und durch Aufstellen geeigneter Reinigungsanlagen namentlich auch jetzt bemüht sind, von den Philippinen, ihrer eigenen Kolonie, große Mengen Rohkapok herüberzubringen. Es besteht ein außerordentlich umfangreiches wildes Bombay-Vorkommen um Manila herum, das bei richtiger Ausbeutung sehr vielversprechend ist und außerdem wäre auch der plantagenmäßige Anbau etwa nach javanischem Muster leicht möglich. Auch hier nach Deutschland sind gerade im letzten Monat wieder mehrere Offerten von Manilakapok gelangt, die zweifellos gute Aufnahme gefunden haben.

Lettländische Anleihen in Amerika. Vor kurzem hat die lettländische Regierung den Anleihevertrag über 25 Mill. \$ mit der American International Corporation unterschrieben. Der Vertrag bedarf zu seiner Inkraftsetzung noch der Bestätigung der Konstituante.

Die Verhandlungen über die Anleihe weiterer 25 Mill. \$ nähern sich bereits ihrem Abschlusse. Das Geld ist hauptsächlich zum Ankauf von Eisenbahnmateriale bestimmt. Außer dem bereits erstandenen Eisenbahnmateriale gedenkt Lettland in Amerika noch 250 Lokomotiven und 600 000 Pud Reserveeisen für die Eisenbahn zu beschaffen.

Im Zusammenhang mit der Anleihe ist auch ein Übereinkommen über die Begründung einer Amerika-Lettland-Linie erzielt worden. Vom Aktienkapital dieses Unternehmens sollen 51 % lettländischen und 49 % ausländischen Bürgern freigestellt werden. Die Gesellschaft übernimmt die Überführung des in Amerika gekauften Eisenbahnmateriale im Laufe von zwei Jahren nach Lettland. Die erste Sendung ist nach vier Monaten zu erwarten. („Balt. Bl.“ v. 19. 8. 20.) H. v. E.

Entschädigung der Deutschen in der südafrikanischen Union. Der „Cape Times“ entnehmen wir über die Regelung der Frage der deutschen Entschädigungen und Forderungen in der südafrikanischen Union die folgende Darstellung:

Bereits während der letzten Parlamentstagung hatte der Justizminister bekanntgegeben, daß die in der Union ansässigen oder wohnhaften Deutschen wieder in den vollen Besitz ihres beschlagnahmten Eigentums gelangen sollten. Es handelt sich hierbei um eine Summe von 3 Mill. £, die inzwischen den betreffenden Deutschen voll ausgezahlt worden ist. Im ganzen hatte der Treuhänder für das feindliche Vermögen 13 Mill. £ feindliches Eigentum in Händen. Es bleiben demnach noch etwa 10 Mill. £ nach Abzug der obigen 3 Mill. £ in seiner Hand, die solchen deutschen Staatsangehörigen gehören, die nicht in der Union wohnhaft oder ansässig sind. Der Premierminister Smuts weist jetzt darauf hin, daß die Unionsregierung das Recht habe, gemäß Friedensvertrag diese 10 Mill. £ einzubehalten und die Entschädigung der deutschen Staatsangehörigen der deutschen Regierung zu überlassen, die sich verpflichtet habe, die in Frage kommende Summe, die ihr im Wiedergutmachungsverfahren angerechnet wird, ihren Staatsangehörigen auszahlen. General Smuts befürchtet aber, daß die betreffenden Deutschen auf diesem Wege schwerlich in den Besitz ihres Eigentums wieder gelangen würden. Er will daher von diesem

ihm zustehenden Recht keinen Gebrauch machen, sondern auch diese Entschädigungsansprüche aus dem beschlagnahmten deutschen Eigentum direkt befriedigen. Allerdings müssen, wie er mitteilt, aus den 10 Mill. £ zunächst diejenigen Staatsangehörigen der südafrikanischen Union, welche Forderungen an Deutsche haben oder deren Eigentum in Deutschland beschlagnahmt wurde, befriedigt werden. Es handelt sich hierbei jeweils um die Summe von einer halben Mill. £, die den zur Verfügung stehenden 10 Mill. £ entnommen werden. Die dann verbleibenden 9 Mill. £ sollen von der Zeit der Beschlagnahme an mit 4 % verzinst werden. Die aufgelaufenen Zinsen betragen etwa 1 Mill. £, so daß wiederum 10 Mill. £ zur Verfügung stehen. Gesondert behandelt werden diejenigen Staatsangehörigen der südafrikanischen Union, welche Forderungen gegen die deutsche Regierung infolge der Kriegereignisse oder infolge des Verlustes ihrer an die deutsche Regierung gelieferten, noch unbezahlten Waren haben. Diese Forderungen können laut Friedensvertrag nicht aus dem deutschen Eigentum gedeckt werden. Da die Unionsregierung es aber als ungerecht empfindet, die deutschen Ansprüche zu befriedigen, bevor alle südafrikanischen Forderungen erledigt sind, so sollen auch diese letzteren erst bezahlt werden und zwar, wie aus den Ausführungen der „Cape Times“ hervorgeht, zunächst aus der Summe des zur Verfügung stehenden deutschen Eigentums, da ausdrücklich betont wird, daß der südafrikanische Fiskus hiermit nicht belastet werden soll. Doch werden diese Summen, die sich zusammen auf 100 000 £ belaufen, nach Eingang des deutschen Wiedergutmachungsbetrages dem deutschen Eigentum wieder gutgeschrieben werden. Die 10 Mill. £ deutschen Eigentums sollen allerdings nicht in bar den deutschen Gläubigern ausgezahlt werden, sondern diese erhalten ihre Forderung in Gutscheinen, die auf den Inhaber lauten und für 5 Jahre unübertragbar sind, und die Unionsregierung verzinst die Beträge, auf die die Gutscheine lauten, für die nächsten 30 Jahre mit 4 %. Wie die „Cape Times“ bemerken, ist das für die Unionsregierung kein schlechtes Geschäft, da sie einen großen Geldbedarf hat und diesen anderweitig sicher nicht unter einer 5%igen Verzinsung decken könnte.

Was die Wiedergutmachung durch Deutschland anbetrifft, hat General Smuts geäußert, daß er nicht glaube, daß Deutschland extravagante Beträge zahlen könne. Doch rechnet er immerhin auf „substantial sums“, die es möglich machen, auch die aus dem deutschen Eigentum entnommenen 1 000 000 £ südafrikanischer Forderungen zu begleichen und daher die Deutschen in absehbarer Zeit voll zu entschädigen. In derselben Weise, wie in Südafrika, soll auch in Deutsch-Südwestafrika vorgegangen werden. General Smuts hat ausdrücklich betont, daß die Unionsregierung beabsichtige, Privateigentum in Deutsch-Südwestafrika „severely alone“ zu lassen, nur daß bei gewissen Konzessionen deren Berechtigung klar nachgewiesen werden müsse. Die abgelassenen Dividenden der südwestafrikanischen Minengesellschaften, die den Deutschen nach der Besetzung des Landes nicht ausgezahlt sind, werden in derselben Weise behandelt, wie die übrigen Forderungen deutscher Staatsangehöriger. Auch hierfür erhalten diese — es handelt sich um etwa 6—700 000 £ — von der Unionsregierung eine Verzinsung gegen Gutscheine. Es soll in kurzer Zeit eine Statistik herausgegeben werden, aus welchen Werten das beschlagnahmte deutsche Eigentum sich zusammensetzt. P. W.

Für ihre tatkräftige und sachverständige Mitarbeit an unserm Sonderheft:

Hamburgs Hafen

und der Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft

sagen wir den Herren Baurat Dipl.-Ing. Baritsch und Dr. Ing. Windolf von der Geschäftsstelle der Hafenbautechnischen Gesellschaft unseren verbindlichsten Dank.

Wirtschaftsdienst

Schriftleitung Verlag