

HAMBURG/DEN 11. NOVEMBER 1921

WIRTSCHAFTSDIENST

DEUTSCHER VOLKSWIRT

HERAUSGEGEBEN VOM HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIV

JAHRESPREIS BEI DER POST UND IM BUCHHANDEL 72 MARK :: IN KOMMISSION BEI OTTO MEISSNERS VERLAG/HAMBURG :: SCHRIFTFÜHRUNG: HAMBURG 36/ROTHENBAUMCHAUSSÉE 5

FERNSPRECHER HANSA 2447-51 UND ELBE 5052

VI. JAHRGANG NR. 45

Karl Rathgen †

Die junge Hamburgische Universität und das ganze geistige Leben von Hamburg hat einen schweren Verlust erlitten: am 6. November ist nach kurzer heimtückischer Krankheit der Direktor des Seminars für Nationalökonomie und Kolonialpolitik Professor Dr. L. D. Karl Rathgen entschlafen. Mit ihm ist einer der angesehensten deutschen Hochschullehrer dahingegangen, dessen Name im Ausland ebenso bekannt war wie im engeren Vaterland. Seine Herkunft (als Sohn eines hervorragenden Verwaltungsbeamten, des Präsidenten Rathgen, und der Tochter des Historikers B. G. Niebuhr) und die Verschwägerung mit Gustav Schmoller brachten ihn früh in Verbindung mit zahlreichen bedeutenden Persönlichkeiten. Sein außerordentlich reiches Wissen und seine Liebenswürdigkeit, sowie seine umfangreichen Sprachkenntnisse wirkten zusammen, um ihm im weiteren Verlaufe seines Lebens im In- und Auslande eine reiche Fülle persönlicher Verbindungen mit hervorragenden Persönlichkeiten der Wissenschaft, des politischen und wissenschaftlichen Lebens zu vermitteln, Verbindungen, die ihm Kenntnisse weltpolitischer und weltwirtschaftlicher Zusammenhänge erschlossen, wie sie nur wenigen beschieden sind.

Dieselben Eigenschaften waren es, die Karl Rathgen zum Vertreter deutscher Wissenschaft auf internationalen Kongressen besonders geeignet machten. So war er noch unmittelbar vor seiner Erkrankung auf dem internationalen Soziologenkongreß in Turin Leiter der deutschen Delegation, eine Aufgabe, die um so bedeutender war, als hier seit Jahren zum ersten Mal Vertreter fast aller Nationen sich zu gemeinsamer Arbeit zusammenfanden.

Rathgens Wirken als langjähriger, hochverehrter Lehrer der akademischen Jugend, als eifriges Mitglied des Vereins für Sozialpolitik, als Förderer sozialer Reformen, als Hauptorganisator der Hochschulkurse zur Vorbereitung der Hamburgischen Universität und als ihr erster Rektor näher zu würdigen, ist hier nicht der Ort.

Hingegen muß die besondere wissenschaftliche Orientierung, die Rathgens wissenschaftliche Laufbahn trotz einer heute selten gewordenen Universalität seines Wissens kennzeichnet, gerade an dieser Stelle hervorgehoben werden: sein besonderes Interesse und tiefes Verständnis für die Probleme der Handels- und Kolonialpolitik, für die großen Fragen der Weltpolitik und Weltwirt-

schaft. Er gehörte zu den ersten Nationalökonomern Deutschlands, die über Europa hinausstrebten und das Studium des überseeischen Auslands als unumgängliche Notwendigkeit erkannten. Wie er diese Ziele verfolgte und was er gerade auf diesem Gebiete geleistet hat, sehen wir am besten aus den wichtigsten Daten seines Lebens:

Geboren 1856, 1881 Dr. der Staatswissenschaften Straßburg, 1882—1890 Lehrer an der Universität Tokio, Winter 1891/92 Habilitation Berlin, dann Lehrauftrag Marburg und 1895 ordentl. Professor, 1900 Heidelberg, 1907 Hamburg Kolonialinstitut, Winter 1913/14 Austauschprofessor der Columbia-Universität (U. S. A.), Winter 1918/19 Hauptorganisator der Hamburger Universitätskurse, 1919 erster Rektor der neuen Universität.

und den hauptsächlichsten Veröffentlichungen:

Entstehung der Märkte in Deutschland, 1881. — Japans Volkswirtschaft und Staatshaushalt, 1891. — Englische Auswanderung und Auswanderungspolitik im 19. Jahrhundert, 1896. — Die englische Handelspolitik am Ende des 19. Jahrhunderts, 1901. — Die Japaner in der Weltwirtschaft 1905, verm. Aufl. 1911. — Staat und Kultur der Japaner, 1907. — Belgiens auswärtige Politik und der Kongo, 1915. —

Rathgens Wirken als Universitätslehrer in Japan, als Austauschprofessor in den Vereinigten Staaten bedeutet ein dauerndes Aktivum für das Ansehen deutscher Wissenschaft und deutscher Denkart in diesen Ländern.

Dem Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv war Rathgen von Anfang an ein warmer Freund. Bei der Begründung des Wirtschaftsdienstes hat er mit Pate gestanden. Gemeinsam mit dem Unterzeichneten gab er seit 1916 die „Hamburgischen Forschungen“ (bisher acht Hefte) heraus, die Probleme hamburgischer und internationaler Wirtschaft und Politik behandeln sollen.

Rathgens plötzlicher Tod hinterläßt eine Lücke, die sich nur schwer wird ausfüllen lassen. Hamburg und die Universität danken dem Entschlafenen für seine reiche Wirksamkeit, seine Freunde und Schüler trauern ihm nach.

In besonderer Dankbarkeit werden aber seiner treuen Mitarbeit und Freundschaft stets gedenken

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Wirtschaftsdienst

Franz Stuhlmann

Das oberschlesische Provisorium I

Das Urteil Salomons ist ein zweites Mal gefällt worden. Diesmal aber wird es auch vollzogen. Das Kindlein Oberschlesien wird mit dem Schwerte mitten durchgehauen. Das Merkwürdige ist nun, daß die Richter oder Henker den Versuch machen wollen, die beiden Teile nach erfolgter Hinrichtung wieder zusammenzunähen, um der Welt glauben zu machen, dadurch würde neues Leben und ein neuer Blutkreislauf durch den zerschnittenen Organismus entstehen. Diesem Zwecke dient das Wirtschaftsabkommen, das Deutschland und Polen aufgenötigt wird.

Den Kommissaren, die Deutschland und Polen zu Verhandlungen über das Wirtschaftsabkommen entsenden mußten, bleibt nur ein verhältnismäßig geringer Spielraum für Abänderungen in dem einen oder anderen Falle von geringerer Bedeutung. Alles Wesentliche und Grundsätzliche wird von der Entente diktiert und muß angenommen werden: Briand drohte bereits mit Anwendung von Gewalt im Falle der Weigerung.

Die Existenz der oberschlesischen Industrie hängt in hohem Grade davon ab, ob die Ein- und Ausfuhr wenigstens einigermaßen in den gleichen Bahnen wie bisher verlaufen kann. Sonst ist die Versorgung der Industrie mit den notwendigen Betriebsmaterialien ebenso bedroht wie der Absatz ihrer Produkte. Nicht nur, daß das oberschlesische Wirtschaftsgebiet in dieser Hinsicht aufs engste mit dem gesamtdeutschen Wirtschaftsleben verbunden ist, daß die Gesetze und Regeln, die für dieses gelten, seit langem auch auf Oberschlesien Anwendung finden und gemeinsame Organisationen die Brücke bilden. Für Oberschlesien gilt in Anbetracht seiner Eigenart und geographisch ungünstigen Lage ein besonders verwickeltes System von Kartellvereinbarungen und Tarifvergünstigungen.

Wie will die Entente angesichts dieser Situation vorgehen, nachdem die Teilung angeordnet worden ist? Auf eine Zollgrenze wird nicht verzichtet. Sie wird gezogen, sobald die politische Grenze genau feststeht. Die deutsche und polnische Zollgesetzgebung und ihre Zolltarife finden Anwendung. Doch sind eine Reihe von Ausnahmen gemacht.

Zunächst ist vorgesehen, daß für einen Zeitraum von sechs Monaten die Waren, die von anderen Ländern nach dem Abstimmungsgebiet gehen und welche die Einfuhrzölle an der deutschen oder polnischen Grenze vor der Teilung Oberschlesiens bezahlt haben, zollfrei die Grenze überschreiten können. Auf diese Weise erhält Polen die Möglichkeit, sich ein halbes Jahr lang mit deutschen Waren aller Art zu deutschen Inlandpreisen billig einzudecken und zwar in einem Augenblick, wo ohnehin ein großer Ausverkauf Deutschlands im Gange ist, gegen den die deutschen Behörden vorgehen. Die nach der polnischen Zone Oberschlesiens eingeführten Waren werden ja nicht dort bleiben, sondern nach Alt-Polen abfließen. Wo das auf legalem Wege nicht geht, wird der Schieberhandel nachhelfen. Die billig erworbenen deutschen Waren kann Polen über Danzig ausführen und zu Weltmarktpreisen verkaufen. Es kann sie auch nach den skandinavischen Ländern verschicken. Da Polen ein Interesse daran hat, möglichst viel Waren über seine alte Zollgrenze hereinzulassen, so kann durch gemeinsame Kontrollvorschriften darin kein Wandel geschaffen werden.

Umgekehrt besteht die Gefahr, daß von Polen her ein neuer Angriff auf Deutschland von seiten des französischen Handels eingeleitet wird, indem Luxuswaren durch die polnische Zone

Oberschlesiens auf uns losgelassen werden, die inzwischen in Polen aufgespeichert worden sind. Es handelt sich in jeder Beziehung um ein neues „Loch im Osten“. Die Parallelen mit den Zuständen im besetzten Rheinland drängen sich geradezu auf.

Die Interessen des eigentlichen oberschlesischen Bezirks werden stärker durch die weitere Bestimmung berührt, daß 15 Jahre lang die „natürlichen Erzeugnisse“, die ihren Ursprung und ihre Herkunft in einer der beiden Zonen haben und die dazu bestimmt sind, in der anderen Zone verbraucht oder verwendet zu werden, zollfrei über die neue Grenze gehen dürfen. Der Begriff „natürliche Erzeugnisse“ ist nicht klar und bedarf noch einer scharfen Umgrenzung, wofür in den im Zuge befindlichen Verhandlungen über das Abkommen zu sorgen wäre. Er tritt noch in einer weiteren Vorschrift auf, wonach die natürlichen Erzeugnisse oder die Fabrikate, deren Ursprung oder Herkunft aus der polnischen Zone des Abstimmungsgebietes feststeht, bei ihrem Eingang in das deutsche Gebiet während eines Zeitraums von drei Jahren von jeder Zollabgabe befreit werden. Die übrigen Bestimmungen tragen vielleicht dazu bei (abgesehen von der obigen Gegenüberstellung mit den Fabrikaten), durch Einengung des Begriffs ihn zu klären.

Während sechs Monaten werden die Rohstoffe und Halbfabrikate der Betriebe der einen der beiden Zonen des Abstimmungsgebietes, die dazu bestimmt sind, in den Betrieben der anderen Zone verbraucht oder verarbeitet zu werden, zollfrei über die Grenze gehen. In den Einfuhrbewilligungen für diese Erzeugnisse müssen die Absende- und Empfangsstellen namhaft gemacht werden. Unter der Bedingung, daß sie wieder in ihr Ursprungsland zurückgeführt werden, dürfen weitere derartige Rohstoffe und Halbfabrikate 15 Jahre lang von der einen in die andere Zone zollfrei gehen, wenn sie dazu bestimmt sind, in den dortigen Betrieben verarbeitet zu werden.

Diese Vorschriften sind vor allem bedeutungsvoll für die Eisenindustrie des polnischen Teiles Oberschlesiens. Dieser wird der innere deutsche Markt offengehalten, auf den sie angewiesen ist. Deutschland dagegen kann seinen Bedarf an Eisen auch ohne diese Produktion decken und ist insofern im Nachteil. Der völlig freie Export nach Deutschland erstreckt sich zwar nur auf drei Jahre, aber in den weiteren zwölf Jahren wird sich in der Praxis eine Trennung zwischen Export für Veredelung und Wiederausfuhr nach Polen und Export nach Deutschland nur schwer durchführen lassen.

Für Deutschland besteht nach dem Abkommen kein Anspruch auf Zollfreiheit der Einfuhr von Erzeugnissen aus dem nichtoberschlesischen deutschen Gebiet nach der polnischen Zone. Der deutsche Teil Oberschlesiens kann auch Waren, die er aus eigenem oder aus deutschem Material herstellt, nach Ablauf der ersten sechs Monate nicht unverzollt nach dem polnischen Oberschlesien bringen. Darin liegt im Hinblick darauf eine Ungerechtigkeit, daß Erzeugnisse von Polnisch-Oberschlesien wenigstens drei Jahre lang zollfrei über die deutsche Grenze wandern dürfen. Wirtschaftlich handelt es sich hier um gewichtige Interessen, denn Deutschland bildet für Polnisch-Oberschlesien einen hervorragenden Lieferanten, zum Beispiel von Maschinen und Ersatzteilen für diese.

Nun heißt es allerdings weiter in dem Abkommen, daß die beiden Staaten, Polen und Deutschland, sich für einen Zeitraum von 15 Jahren verpflichten, die Ausfuhr von Erzeug-

nissen aus ihren Gebieten zu erleichtern, die für die Industrie des einen oder anderen Teiles des Abstimmungsgebietes unentbehrlich sind. „Sie werden hierfür die notwendigen Ausfuhrgenehmigungen erteilen und die Ausführung der Verträge, die zwischen Privatpersonen geschlossen werden, gestatten, unter der Voraussetzung, daß die Einfuhrabgaben für diese Erzeugnisse bei ihrer Einfuhr in deutsches bzw. polnisches Gebiet gezahlt werden. . . Alle Bestimmungen über das Zollwesen an der neuen deutsch-polnischen Grenze in Oberschlesien, die nicht lediglich eine Anwendung der obigen Grundsätze sind, werden als ein gewöhnliches Wirtschaftsabkommen zwischen Deutschland und Polen angesehen.“ Hier soll also dem freien Willen der beiden Parteien noch Gelegenheit zur Betätigung gelassen werden.

Nach allen mit Polen bisher gemachten Erfahrungen kann man nur skeptisch denken über die „Erleichterungen“, die Polen der deutschen Ausfuhr angedeihen lassen wird. Es gibt Mittel und Wege genug, um eine Handels- und Zollpolitik illusorisch zu machen, zu der ein Staat sich nur gezwungen bekennt. Im Versailler Vertrag sind zum Beispiel Bestimmungen getroffen für einen möglichst glatten Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch den polnischen Korridor. Polen verstößt aber dauernd und ganz offen gegen diese Bestimmungen, indem es willkürlich beschlagnahmt, was ihm nicht paßt. Und auch ohne offene Gewalt kann durch alle

mögliche Schikane ein Handels- und Zollvertrag durchlöchert werden; das ist eine alte Geschichte.

Die einzige Hoffnung besteht darin, daß die polnische Zone Oberschlesiens die deutschen Erzeugnisse bitter nötig hat und Polen sich also ins eigene Fleisch schneiden würde, wollte es ihre Einfuhr verhindern. Aber gerade bei den Polen wie bei den Franzosen hat man oft genug die Beobachtung machen müssen, daß die nüchtern-wirtschaftlichen Erwägungen auf dem Altar der politischen Leidenschaften geopfert wurden. Der Zustand, in dem sich die polnische Wirtschaft zurzeit befindet, spricht nicht dafür, daß die wirtschaftliche Einsicht in Polen eine gastliche Stätte hat.

Am schwersten getroffen würde nicht Deutschland, sondern das arme oberschlesische Land, wenn diese Befürchtungen wahr werden sollten. Es liegt leider im Bereich der Möglichkeit, daß der polnische Staat die oberschlesische Zone als Objekt der Ausbeutung betrachtet, daß er verzehrt, was deutscher Fleiß und deutsche Intelligenz dort geschaffen haben, solange noch etwas zu verzehren ist und dann das ausgesogene Land seinem Schicksal überläßt. Schwerlich wird er ihm zuliebe seine verderbliche hakatistische Politik ändern. Und wie geht es denn heute den übrigen von Deutschland losgerissenen Gebieten, die zu Polen gehören? Wenige Jahre polnischer Herrschaft haben genügt, um sie um Jahrzehnte zurückzubringen. Nun muß auch Oberschlesien diesen Weg gehen.

Dr. Alfred Schmidt-Essen

Die Weltschiffahrtslage

Versuch einer Darstellung in Zahlenreihen

1. Vorbemerkung

Niemals wohl ist über wirtschaftliche Fragen so viel gesprochen und geschrieben worden wie nach dem Kriege. Die Urgewalt ökonomischer Phänomene drängte zu immer neuen Darstellungsversuchen. Von politisch vergifteter Tendenzschilderung bis zu lyrischem Überschwang und epischer Bildhaftigkeit waren alle Nuancen vertreten. Aber wie es immer ist, wenn der Mensch sich müht, Naturereignisse zu schildern, über eine durch Temperament und Weltanschauung vielfach verzerrte Nachzeichnung der Konturen kam es nicht hinaus. Und derweil gab das Geschehen selbst ein Bild von nicht zu überbietender Einprägsamkeit. Entwicklungen, die sonst in Dekaden heranreifen, überstürzten sich in Monaten, und eben gewonnene Ergebnisse waren am nächsten Morgen bereits veraltet und überholt.

Wie das architektonische Stilempfinden unserer Zeit Freude hat an der reinen Konstruktion und alles umhüllende Beiwerk gering achtet, so sei auch hier der Versuch gemacht, in einer Folge von Zahlenreihen die Dinge selbst reden zu lassen, ohne subjektives Zutun. Die Ergebnisse sind so stark, daß sie des Unterstreichens nicht bedürfen.

2. Der Wandel in den Größenordnungen.

Die folgende Tabelle, die nur die stählernen und eisernen Dampfer und Motorschiffe umfaßt, ermöglicht einen Vergleich zwischen dem Vorkriegs- und dem jetzigen Tonnagebestand der wichtigsten Schifffahrtsländer (nach „Lloyds Register“ in 1000 Br. R. T.):

Groß-	Juni 1914	Juni 1921	Unterschied		Juni 1914	Juni 1921	Unterschied
britan.	18 877	19 288	+	411	Griechl.	820	- 576 — 244
Brit.					Holland	1 471	2 207 + 736
Besitz.	1 407	1 950	+	543	Italien	1 428	2 378 + 950
Ver. St.	1 837	12 314	+ 10 477		Japan	1 642	3 063 + 1 421
Öst.-U.	1 052	—	1 052		Norweg.	1 923	2 285 + 362
Dänem.	768	866	+	98	Spanien	883	1 094 + 211
Frankr.	1 918	3 046	+ 1 128		Schwed.	992	1 037 + 45
D'tschl.	5 098	654	- 4 444		Gesamttonn.	42 514	54 217 + 11 703

Besonderer Beachtung wert ist der Tatbestand, daß im Jahre 1914 das Verhältnis der ersten zur zweiten Handelsflotte der Welt (der englischen zur deutschen) 18 : 5 war und daß jetzt das Verhältnis der ersten zur zweiten Handelsflotte (England zu den Vereinigten Staaten) wie 19 : 12 ist.

3. Der Schiffbau der Welt

Nach Lloyds Vierteljahrsstatistik des englischen und auswärtigen Schiffbaues hatten Ende September die Werften in den verschiedenen Schiffbauländern (außer deutschen) folgenden Bau- und Auftragsbestand (in Br. R. T.):

Großbrit.	3 282 972	Japan	183 782	Portugal	17 496
Brit. Bes.	144 460	Schweden	86 646	China	15 505
Ver. Staat.	433 962	Dänemark	82 233	Finnland	8 104
Italien	397 544	Norwegen	77 339	Estland	7 010
Frankreich	350 681	Spanien	75 017	Brasilien	2 170
Holland	349 122	Belgien	25 335	Griechenld.	600

Zusammen . . . 5 542 978

Die Ziffern umfassen sämtliche Neubauten über 100 Br. R. T. (Dampfer, Motorschiffe, Segler). Zu berücksichtigen ist, daß in den meisten Ländern die Bauarbeit bei einem mehr oder weniger großen Teil der angegebenen Bautonnage zurzeit unterbrochen ist. So liegen z. B. in Großbritannien 1 188 000 Br. R. T., das sind 36 % der angegebenen Bauräume, und in der übrigen Welt 375 000 Br. R. T., das sind 16½ % der außer-britischen Gesamträume auf Stapel, an denen entweder gar nicht oder nur mit stark verkürzter Arbeitszeit gebaut wird.

Der Umfang der zu Wasser gelassenen Neubautentonnage ist deshalb überall verhältnismäßig gering. In Großbritannien sind im letzten Vierteljahr 308 000 Br. R. T. vom Stapel gelaufen. Während in Vorkriegszeiten durchschnittlich im Vierteljahr 23 % der gesamten Bautonnage zu Wasser gelassen werden konnte, sind es jetzt nur 8½ %. Im letzten Vierteljahr wurden auf britischen Werften nur 51 000 Br. R. T. neu auf Stapel gelegt.

4. Der Außenhandel der wichtigsten Handelsstaaten

		Einfuhr		Ausfuhr	
		1913	1920	1913	1920
Großbritannien	Mill. £	769	1937	635	1558
Kanada	" \$	660	1337	461	1303
Australien	" £	78	* 82	75	131
Britisch-Indien	" Rupien	2257	* 2326	2490	3058
Südafrika	" £	40	* 47	28	48
Verein. Staaten	" \$	1757	5279	2448	8229
Frankreich	" fr.	8421	35405	6880	22435
Italien	" Lire	3616	15832	2512	7803
Schweiz	" fr.	1920	4213	1376	3277
Niederlande	" fl.	3918	3332	3083	1701
Dänemark	" Kr.	855	3142	721	1816
Schweden	" Kr.	847	3374	817	2294
Norwegen	" Kr.	552	2552	392	1053
Argentinien	" Goldpesos	496	854	519	1007
Brasilien	" Papiermilreis	1008	2091	982	1752
Japan	" Yen	726	2336	629	1949

*) Die mit * versehenen Zahlen gelten für das Jahr 1919.

Wenn auch Mengenangaben nicht zu erlangen waren, so geben doch diese Zahlen in Anbetracht der überall katastrophal gesunkenen Kaufkraft des Geldes einen starken Eindruck des Rückganges der Handelstätigkeit.

5. Bewegung der Frachtsätze

Die geradezu dramatische Bewegung möge durch einige wenige Zahlenreihen gekennzeichnet werden:

		Höchst- Stand 1920	Sept. 1921
Nordamerika—England (Getreide je Quart.)	4 s	12 s	5 s
La Plata—Kontinent .. (" " Tonne)	20 "	210 "	25 "
Bombay—Engl.—Kont. (dw. Basis) ..	15 "	135 "	30 "
Zeitharter je Monat. (Allgemeine Fahrt).	5 "	40 "	6 "

Die Entwicklung der Frachten in der Nordamerika-fahrt wird gekennzeichnet durch folgende Durchschnitts-frachten (per Frachtton) deutscher Dampfer:

	Ausgehend:	Einkommend:
1914	\$ 3,50	\$ 3,50
1920 (höchster Stand) ..	" 10,—	" 17,50
1921 (niedrigster Stand) ..	" 5,—	" 6,50

6. Entwicklung der Schiffspreise

Nach einer von Anfang August d. J. datierten Untersuchung des „Fairplay“ stellt sich der Verkaufspreis eines fertigen Frachtdampfers von 7500 t Tragfähigkeit in England auf 8/10/— £ je ton, während sich die gegenwärtigen Baukosten auf etwa 18 £ belaufen.

Seit Juni 1914 hat der Preis eines fertigen Frachtdampfers von 7500 t Tragfähigkeit folgende Veränderungen erfahren:

1914 Juni	42 500 £	1918 Dezember	169 000 £
Dezember	60 000 "	1919 Juni	195 000 "
1915 Juni	82 500 "	Dezember	232 500 "
Dezember	125 000 "	1920 Ende März ..	259 000 "
1916 Juni	180 000 "	" " Juni	180 000 "
Dezember	187 000 "	" " Septbr.	140 000 "
1917 Juni	180 000 "	" " Dezbr.	105 000 "
Dezember	165 000 "	1921 " März ..	83 000 "
1918 Juni	180 000 "	" " Juni	64 000 "

Für die fallende Preisentwicklung, die Zweithand-schiffe seit März 1920, dem Zeitpunkt des Höchstpreises, erlitten haben, gibt „Fairplay“ folgende Aufstellung (der Schiffspreis am 31. 3. 20 und am 1. 1. 21 ist gleich 100 gesetzt):

31. 3. 1920 . 100	31. 12. 1920 .. 35	31. 3. 1921	75
30. 6. " .. 75	1. 1. 1921 .. 100	30. 4. "	65
30. 9. " .. 60	31. 1. " .. 95	31. 5. "	50
30. 11. " .. 40	28. 2. " .. 85	30. 6. "	45

Ein besonders interessantes Beispiel sei noch angeführt, an dem der Wandel der Wertschätzung eines und desselben Schiffes in verhältnismäßig kurzer Zeit zum Greifen deutlich wird:

Der frühere deutsche Dampfer St. Lawrence River (ex Kronenfels), 8229 Br. R. T. groß, 12 300 t Schwergut Tragfähigkeit, wurde im Oktober 1920 für 120 000 £ durch Lord Inchcape verkauft. Im Juli d. J. wurde der Dampfer für 90 000 £ von der englischen Reederei T. C. Strick & Co. erworben, die das Schiff nunmehr an die Reederei Artus (Danzig) und zwar für 45 000 £ verkauft hat.

7. Unterschiedlichkeit der Betriebskosten

Nach einer Berechnung von Mr. John Sharp, dem Vizepräsidenten der Kerr Steamship Co., stellen sich die täglichen Betriebskosten (Abschreibung, Zinsen, Assekuranz, Proviant, Ausrüstung und alle gewöhnlichen Betriebskosten, ausschließlich Brennstoff) eines Dampfers von 8000 t Tragfähigkeit unter den verschiedenen Flaggen im September dieses Jahres wie folgt:

Flagge	Tägliche Unkosten	Flagge	Tägliche Unkosten
Deutsche	\$ 150	Britische	\$ 560
Spanische	" 200	Französische	" 400
Japanische	" 275	Amerikanische	" 500
Norwegische	" 300		

8. Auflegungen von Schiffsraum

Der krisenhafte Charakter der jetzigen Weltschiffahrtslage, der aus den vorhergehenden Zahlenreihen klar abgelesen werden kann, findet seinen Exponenten in den Zahlenangaben über den zurzeit (Sept./Okt. 1921) in den einzelnen Schiffahrtsländern beschäftigungslos aufgelegten Schiffsraum:

Dänemark .. 330 000 Br. R. T.	Spanien	452 000 t
Schweden .. 306 000 "	Japan	250 000 t dw
Norwegen .. 851 635 "	Engld., (mindest.)	5 000 000 t dw

In den Vereinigten Staaten liegen annähernd 60 % der Flotte des Shipping Board still.

9. Kapitalserhöhungen der deutschen Reedereien

Die deutschen Reedereien, die in die Zwangslage versetzt sind, in dieser Zeit stärkster Depression so gut wie völlig von neuem anzufangen, sehen sich der Tatsache gegenüber, daß die vom Reich gewährte Beihilfe unter dem Druck der immer mehr zusammenbrechenden Kaufkraft der Mark stark und schnell zum Schwinden kommt. Die 12 Milliarden, die seinerzeit bewilligt waren, werden auch nicht annähernd ausreichen, um, wie ursprünglich beabsichtigt war, ein Drittel der früheren Handelsflotte wieder aufzubauen.

Wie sehr man in deutschen Schiffahrtskreisen bemüht ist, aus eigener Kraft die Grundlage zu einer neuen Betätigung zur See zu schaffen, geht aus der starken Konzentrationsbewegung hervor, die in der deutschen Reederei begonnen hat. Einen zahlenmäßigen Ausdruck findet dies Bemühen auch in einer Zusammenstellung der seit dem Kriege vorgenommenen Kapitalserhöhungen (in Mill. M.):

	Früheres Kapital 1919	Jetziges Kapital 1921	Davon Vor- zugsaktien
Baltische Rhederei A.-G.	0,195	0,195	—
Bugsier-, Rhederei u. Berggs. A.-G.	6	21	—
Continental Rhederei A.-G.	10	20	—
Dampfschiffahrts-Ges. „Argo“	22	22	—
Dampfschiffahrts-Ges. „Neptun“ ..	15	15	—
Dampfschiff-Rhederei „Horn“ A.-G.	4	4	—
Danziger Rhederei A.-G.	1	1	—
Deutsch-Austral. Dampfschiffs-Ges.	22	84	24
Dtsch. Dampfschiffah.-Ges. „Hansa“ ..	60	60	—
Dtsch. Dpfschiffah.-Ges. „Kosmos“ ..	14	84	24
Deutsche Ost Afrika Linie	10	20	—
Emder Rhederei A.-G.	3,5	6,5	—
Flensburger Dampfercompagnie ..	6	6	—
Flensb. Dampfschiff.-Ges. v. 1869.	6	6	—
Hamburg Amerika Linie	185	285	105
Hamburg-Bremer Afrika Linie A.-G.	20	20	—

Hambg.-Südamerik. Dpfschiff.-Ges.	30	50	25
Hanseat. Dampfschiffahrts-Ges.	7,5	7,5	—
Jordabergs Reederei A.-G.	1	10	—
„Midgard“ Dtsche. Seeverkehrs-A.-G.	3,5	3,5	—
Neue Dampfer Compagnie	9,5	15,5	0,5
Norddeutscher Lloyd, Bremen	125	250	—
Oldenb.-Portuqies. Dpfsch.-Rheder	4	4	—
„Ozean“ Dampfer-A.-G.	4	4	—
Rhederei-A.-G. von 1896	10	10	—
Rickmers Rhederei u. Schiffb. A.-G.	1	1	—
Roland Linie A.-G., Bremen	24	24	—
Schierpschiffahrts-Ges. „Unterweser“, Bremen	2,5	2,5	—
„Seefahrt“ Dpfschiffreeder. A.-G.	1,5	5	—
See- und Kanalschiffahrt Wlth. Hemsoth, A.G.	1,5	1,5	—
Woermann Linie A.-G.	20	20	—
„Artus“ Danzig, Reeder- u. Handels-A.-G., Danzig	5	3	—
A.-G. Hugo Stimes f. Schifffahrt u. Überseehandel, Hamburg	5	5	—
Deutsche Levante-Linie	9	9	—

10. Der Seeschiffsverkehr im Hamburger Hafen

Wenn auch die deutsche Reederei auf ein Niveau zurückgedrückt ist, das etwa ihrem Bestande um die Mitte der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts entspricht, so zeigt doch ein Blick auf die Schiffsbewegungen im größten deutschen Seeschiffshafen, daß diese Brennpunkte internationalen Verkehrs gleichsam herausgenommen sind aus der Sphäre rein nationaler Begrenzung und ihre Bedeutung zurückgewinnen ungeachtet aller Knebelungsversuche.

Zahl und Tonnage der in den ersten acht Monaten d. J. in Hamburg angekommenen Seeschiffe stellten sich wie folgt:

	Schiffszahl	Netto R. T.		Schiffszahl	Netto R. T.
1921 Januar	525	655 447	1921 Juni	612	588 444
„ Februar	543	672 778	„ Juli	809	887 588
„ März	546	657 352	„ August	942	955 220
„ April	609	653 297	„ September	957	1 017 738
„ Mai	582	613 921			

	Jan/Sept. der Jahre 1921	1920	1919	1918	1913
Schiffszahl	6145	3413	1380	1077	11 255
1000 Netto R. T.	6732	2874	972	566	10 599

Der Hamburger Seeschiffsverkehr hat mithin $\frac{2}{3}$ seines Vorkriegsstandes (an dem letzten Monatsergebnis gemessen sogar 80 %) wieder erreicht.

Von Interesse in diesem Zusammenhang ist eine vergleichsweise Gegenüberstellung des Verkehrs in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam während der ersten neun Monate der Jahre 1920 und 1921:

Hamburg	Antwerpen	Rotterdam
Schiffe 1000 N. R. T.	Schiffe 1000 N. R. T.	Schiffe 1000 N. R. T.
1921 ... 6145 6732	1921 ... 6078 8186	1921 ... 6218 8289
1920 ... 3413 2874	1920 ... 5838 6739	1920 ... 4071 4950
Untersch. +2732 +3857	Untersch. +190 +1447	Untersch. +2147 +3339

Ergänzt werden möge diese ziffernmäßige Darstellung durch die im Abschnitt Schifffahrt und Schiffbau dieser Nummer abgedruckte zusammengedrungene Aufstellung der wichtigsten Überseeverbindungen, die heute bereits wieder vom Hamburger Hafen ausgehen.

11. Schlußbemerkung

Demjenigen, der Zahlenreihen zu lesen versteht, wird der vorangegangene Darstellungsversuch erwiesen haben, daß die Weltschifffahrtslage nur einen Ausschnitt darstellt aus der gesamten Weltwirtschaftslage und daß eine Gesundung auch hier nur zu erhoffen ist, wenn die Einsicht wieder Raum gewinnt, daß wirtschaftliche Dinge sich nicht meistern lassen nach politischen Gesichtspunkten und daß alle künstlichen Eingriffe das feine Gewebe zerreißen müssen, das sich in unseren Tagen von Volk zu Volk, von Land zu Land ausdehnt.

Dr. Friedrich Hasselmann

Deutschland

Zur Lage der Industrie im September II

Im Spinn- und Webstoffgewerbe hat die schon vorher gemeldete besonders starke Belebung des Geschäftsganges im September angehalten. Teilweise ist sogar ein Anwachsen der Bewegung zu erkennen, die ebenfalls auf das allgemeine Spekulationsfieber zurückzuführen ist und hier durch den Saisonwechsel noch verstärkt wurde. Der Marksturz hatte ein Anziehen der Rohstoffpreise zur Folge, woraus sich ein starker Absatz im Textilgroßhandel entwickelte, so daß die Läger sich immer mehr lichteteten. Dementsprechend hat das Bevorstehen einer stärkeren Warenpreiserhöhung, die schon 40 bis 100 v. H. der niedrigsten Notierungen des Jahres betrug, zu frühen Eindeckungskäufen für den Winter, besonders von seiten der Landbevölkerung geführt. Nach den Berichten an das „Reichs-Arbeitsblatt“ waren im September 72 v. H. der berichtenden Betriebe gut oder sehr gut beschäftigt, gegen 61 v. H. im August. Der Anteil der Unternehmungen mit schlechtem Geschäftsgang sank von 7 v. H. auf 4 v. H.; die befriedigend beschäftigten verminderten sich von 30 v. H. auf 22 v. H. Es darf jedoch nicht verkannt werden, daß auf diese auffallend günstige Lage leicht gefährliche Stockungen folgen können, wenn die neuen Preise den Verbrauch einschränken werden.

Geklagt wird über die zollfreie Einfuhr von Textilwaren aus Elsaß-Lothringen, die durch den Friedensvertrag auf die Dauer von fünf Jahren festgesetzt ist. Dabei werden entgegen den Bestimmungen auch solche Waren eingeführt, die in Elsaß-Lothringen nur geringe Veränderungen, jedoch keine eigentliche Veredelung erfahren haben.

Die Baumwollindustrie ist besonders lebhaft beschäftigt. Der Bremer Baumwollmarkt befindet sich seit

Wochen in fieberhaftem Zustand. Ein Gerücht, wonach die neue Baumwollernte Amerikas den Jahresbedarf von 12,5 Mill. Ballen bei weitem nicht erreichte, mag dazu beigetragen haben, daß der Baumwollpreis von 18,50 auf 53,30 M je kg am 24. 9. gestiegen ist. Gleichzeitig erhöhten sich die Garnpreise von 49 bis 52 auf 92 bis 97.

Im Monat August waren nach Feststellungen der Reichswirtschaftsstelle für Baumwolle 81,88 v. H. der vorhandenen betriebsfähigen Spindeln beschäftigt, während 65,1 v. H. der Webstühle in Tätigkeit waren. Nach den verschiedensten Nachrichten muß seitdem noch eine weitere Steigerung eingetreten sein. In den Handelskammerbezirken München-Gladbach Münster, München, Ludwigshafen, Augsburg und im Wuppertaler Industriegebiet bestand äußerst lebhaft Nachfrage. Die Baumwollwaren sind größtenteils ausverkauft, die Aufträge lauten vielfach schon auf die ersten Monate des nächsten Jahres.

Der Geschäftsgang der Wollindustrie ist nach wie vor gut. Für Wollwaren liegen bedeutende Aufträge aus dem In- und Auslande vor. Auch im Großhandel war bei ständig anziehenden Preisen ein reger Absatz. Strickgarne und Tuche waren stark gefordert, so daß viele Aufträge erst in den kommenden Monaten ausgeführt werden können.

Die Lage der Möbelstoff- und Teppichindustrie hat sich ebenfalls sehr lebhaft gestaltet.

Auch die Leinenindustrie des Bielefelder Handelskammerbezirktes hatte flotten Absatz. Nach Flachs-, Hanf- und Jutefabrikanten bestand reichliche Nachfrage. Die Lage der Flachs- und Juteindustrie ist allerdings durch den Marksturz in der weiteren Rohstoffversorgung bedroht.

Ähnlich lebhaft und unsicher ist die Seidenindustrie beschäftigt. Das Inlandsgeschäft fängt bereits zu stocken an; dagegen war das Auslandsgeschäft außerordentlich gut.

Im Spinnstoffgewerbe sind in den verschiedensten Zweigen Lohnerhöhungen eingetreten. Von süddeutschen Spinnereien wird z. B. eine 25 prozentige Lohnerhöhung vom 5. 9. an gemeldet. In München-Gladbach kam der Abschluß eines Tarifvertrages über Erhöhung der Löhne um 20 v. H. für Akkordarbeiter und um 25 v. H. für Zeitlöhner mit Wirkung vom Ende August an zustande.

Im Bekleidungs-gewerbe hat die lebhaft Beschäftigung des Vormonats im September noch eine teilweise Zunahme erfahren. Gegen 78 v. H. im August, waren im September 86 v. H. der berichtenden Betriebe gut, 11 v. H. befriedigend und 3 v. H. schlecht beschäftigt. Der Bestellungseingang bei der Herren- und Knabenkonfektion war gegen den Vormonat noch gesteigert. Das Geschäft erstreckte sich besonders auf Wintersachen. In erster Linie gute Waren, aber auch Mittel- und Stapelwaren werden bereits knapp. Die Wäscheindustrie ist teils schon ausverkauft. Ein empfindlicher Stoffmangel macht sich infolge schlechter Belieferung seitens der Textilindustrie bemerkbar. Die Schuh- und Lederhandschuhindustrie waren im allgemeinen gut beschäftigt. Einige Auslandsgeschäfte wurden getätigt. Auch im Rauchwarenhandel hat sich das Geschäft etwas belebt.

Das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe zeigte im allgemeinen eine Belebung, die sich durch die Abnahme der Arbeitssuchenden in diesem Fache, resp. durch die umfangreichen Neueinstellungen kennzeichnete und auf die Nacherntezeit zurückzuführen ist. So sind die Getreidemühlen, Zuckerfabriken und Gemüse- und Obstkonserverfabriken befriedigend beschäftigt. Die Zuckerwaren- und Schokoladenindustrie hat vollauf zu tun, konnte sogar teilweise nicht alle Aufträge übernehmen. Die Braunschweiger Wurstfabriken hatten guten Absatz. Dagegen sind die Fischkonserverfabriken in unbefriedigender Lage. Die Margarineindustrie ist voll beschäftigt. Die Nachfrage nach Rhein-, Mosel-, Saar- und Ruwerweinen war Anfang des Monats etwas besser. Der Absatz litt jedoch unter den Wirkungen der Rheinzolllinie. Der Jahrgang verspricht gut zu werden. Die Lage der Bierbrauereien, wenngleich besser als im gleichen Monat des Vorjahres, war infolge der kühlen Witterung und der Preiserhöhungen ziemlich ungünstig. Die Tabakindustrie ist zwar voll beschäftigt, doch machte sich mancherorts schon ein Absatzmangel bemerkbar. Das Letztere gilt besonders für die Zigarettenindustrie, so daß die Aussichten hier recht ungünstig beurteilt werden.

Die Belebung des Hochbaugewerbes hat fast durchweg angehalten. Die private Bautätigkeit ist rege, vor allem in der Landwirtschaft; aber auch in der Stadt mehrte sich das Bestreben, trotz der hohen Baukosten Eigenhäuser und Miethäuser zu errichten. Die Arbeitslosigkeit ist weiter gesunken. An ungelerten Hilfskräften besteht Überfluß; dagegen mangelt es schon an gelernten Facharbeitern.

Das Baustoffgewerbe ist infolge der regeren Bautätigkeit naturgemäß ebenfalls im allgemeinen gut beschäftigt. In der Zementindustrie wächst sich allerdings der Wagenmangel zu immer verhängnisvolleren Schwierigkeiten aus. Der Schaden ist groß; bei einem täglich etwa 500 Waggon betragenden Auftrag können nur 300 Waggon gestellt werden. Die Ziegelindustrie ist dank einer gebesserten Kohlenzufuhr größtenteils gut beschäftigt. Nur süddeutsche Ziegeleien klagen über schlechte Kohlenversorgung von der Ruhr her; die

Wasserverfrachtung hat sich hier nur sehr wenig gebessert. Aufträge sind in genügendem Umfang vorhanden. Die Nachfrage nach Kalk hat sich gleichfalls gehoben. Aber auch hier wirkt der Wagenmangel schädigend. Trotz der Steigerung der Kalkherzeugung um 30 v. H. gegen das Vorjahr konnte der ständig wachsende Abruf der Landwirtschaft nicht befriedigt werden. Granit- und Marmorindustrie sind schlecht beschäftigt. Die Lage der Specksteinindustrie kann gut genannt werden. Das Inland zeigte großen Bedarf. Auch die Dachpappenindustrie hatte eine Besserung zu verzeichnen.

Die Lage in der Industrie der Holz- und Schnitzstoffe hat sich etwas gehoben. Im September waren 45 v. H. der Berichtsfirmer gegen 28 v. H. im Vormonat gut oder befriedigend beschäftigt. Die Arbeitslosigkeit nahm ab. In der Sägewerksindustrie Ostpreußens, in der es noch vor kurzem zu erheblichen Zusammenbrüchen gekommen war, haben sich die Absatzverhältnisse gebessert. Die Kistenfabrikation hat sich infolge einiger Auslandsaufträge belebt. Die Nachfrage nach Möbeln ist rege. Die Korbwarenindustrie war gut beschäftigt. In der Sonneberger Spielwarenindustrie war der Inlandsabsatz durch die gesunkene Kaufkraft der Bevölkerung geschwächt. Dem Auslandsgeschäft standen fast überall Absperrmaßnahmen entgegen. England und Amerika sind die einzigen offenen Absatzgebiete von Bedeutung, doch drohen auch hier Schutzzölle. Die Ausfuhr nach diesen beiden Ländern war auch nur gering — Die Lage der Nürnberger Spielwarenindustrie ist ähnlich.

In der Glasindustrie sind nur noch 16 v. H. der berichtenden Betriebe schlecht beschäftigt. Der Absatz war nach dem In- und Auslande gut. Für die Fensterglasindustrie hat u. a. das Oppauer Explosionsunglück eine lebhafte Nachfrage hervorgerufen. Auch für die Spiegelglasindustrie liegen gute Meldungen vor. Dagegen ist die Lage für Flaschen und Hohlglas weniger günstig. Die Hohlglasindustrie litt stark unter dem Wettbewerb der tschecho-slowakischen Hütten. — Das Auslandsgeschäft ist besonders nach der Schweiz und nach Amerika gut gewesen.

Die keramische Industrie ist im allgemeinen nach wie vor wenig befriedigend beschäftigt, doch ist die Lage verschieden. Porzellan- und Steingutgeschirr wurde gut abgesetzt. Die ungünstigen Verhältnisse der Industrie für technische und elektrotechnische Porzellane haben sich jedoch nicht gebessert.

Die Beschäftigungslage der Lederindustrie hat sich weiterhin gut entwickelt; die Arbeitslosigkeit hat auch hier abgenommen, während die Zahl der offenen Stellen zunahm. Die Lederfabriken haben seitens der Schuhfabriken größere Aufträge erhalten. Die Nachfrage nach Feinleder ist im Inlande rege. Die Hauptorte der Lederwarenindustrie stehen im Zeichen der Hochkonjunktur. Größtenteils wird mit Überstunden gearbeitet, und es besteht vielfach Arbeitermangel.

Die Beschäftigungslage der Gummiindustrie hat sich gehoben.

In der Papierindustrie sank der Anteil der schlecht beschäftigten berichtenden Betriebe von 61 v. H. im August auf 20 v. H. im September. Der scharfe Rückgang des Marktkurses hat das Ausland — auch England, Frankreich und Belgien trotz ihrer Schutzzölle — zu umfangreichen Bestellungen veranlaßt. Teilweise besteht Mangel an Rohstoffen und Kohlen. — Im Vervielfältigungsgewerbe ist eine teilweise Besserung des Beschäftigungsgrades festzustellen. Namentlich die kleinen und mittleren Betriebe sind voll beschäftigt. Nur aus Bayern liegen ungünstige Meldungen vor. Im Buchhandel hält der Absatzrückgang infolge der gesunkenen Kaufkraft der sonst am stärksten kaufenden Bevölkerungsschichten an. H. F. Z.

Tschecho-Slowakei

Ein Viermilliarden-Defizit — Günstige Entwicklung der Staatseinnahmen, aber keine Anleihemöglichkeit — Verstärkung der industriellen und geldlichen Krisis wegen Inflationsbeendigung — Drohende Lohnkämpfe — Valutakonjunktur der Textilindustrie — Wirkungen des Marksturzes — Westeuropäisches Kapital im tschechischen Bankwesen

Mitte Oktober hat der Finanzminister des neuen Kabinetts Benesch dem Prager Abgeordnetenhaus den Staatsvoranschlag für das Jahr 1922 vorgelegt. Das Budget des laufenden Jahres hat bekanntlich mit einem Überschuß von 288 Mill. abgeschlossen, das allerdings durch ein ungedecktes Investitionsbudget von 3530 Mill. csl. K. in ein Defizit verwandelt war. Inzwischen hat sich die staatsfinanzielle Lage der Tschecho-Slowakei — wie die aller anderen europäischen Staaten — insofern verschlechtert, als die Einnahmen vielfach nicht die erwartete Höhe erreichten, während die Ausgaben mit der fortschreitenden Preissteigerung, der sich auch die Tschecho-Slowakei nicht entziehen konnte, immer weiter stiegen. Der Voranschlag 1922 ist von vornherein vorsichtiger aufgestellt und dürfte darum vielleicht auch von der Wirklichkeit nicht so weit desavouiert werden wie sein Vorgänger. Er sieht Ausgaben von 19,67 Milliarden gegen bloß 13,84 Milliarden im Vorjahr und Einnahmen von 18,89 gegen 14,13 Milliarden csl. K. vor. Das Defizit beträgt somit 788 Mill. csl. K. Dazu kommt aber auch heuer ein ungedecktes Investitionsbudget von 3263 Mill., das aus Anleihen bestritten werden soll. Das Gesamtdéfizit erhöht sich somit auf rund 4 Milliarden. Die weitaus stärkste Belastung des Budgets bildet die Armee, die nicht weniger als 3,12 Milliarden (gegen 2,34 Milliarden im Vorjahr) verschlingen soll. Und das in einem Staate, dessen drei wichtigste Nachbarn (Deutschland, Deutsch-Österreich und Ungarn) durch die Friedensverträge zu vollständiger Entwaffnung gezwungen sind und dessen östlicher Nachbar Rumänien verbündet ist, während ihn von Polen allerdings in Teschen ein ernstes politisch-wirtschaftliches Streitobjekt trennt. Die nächstwichtige Ausgabenpost bildet auch bei der Tschecho-Slowakei der Staatsschuldendienst, der 2,08 gegen 1,09 Milliarden im Vorjahr, somit fast das Doppelte erfordert. Hierin ist jedoch die Rückzahlung von 500 Mill. csl. K. Freiheitsanleihe und von 225 Mill. Vorschuß des Tschecho-slowakischen Bankvereins in Berlin, sowie von 34 Mill. an Italien enthalten. Da der Finanzminister sich bereits zur Prolongierung der fällig werdenden Schulden ermächtigen läßt, ist anzunehmen, daß auf diese Weise im wesentlichen das Defizit des Budgets gedeckt werden soll. Der Eisenbahnetat ergibt bei 4946 Mill. Einnahmen und 4660 Mill. Ausgaben einen Überschuß von 285 Mill., die Post bei 963 Mill. Einnahmen und 872 Mill. Ausgaben einen Überschuß von 91 Mill. csl. K. Allerdings wären dazu verschiedene Personalauslagen zu rechnen, die unter anderen Posten verrechnet sind, und ebenso die Zinsen des Anlagekapitals, das in der allgemeinen Staatsschuld enthalten ist. Für Schul- und Bildungszwecke sind 1129 Mill. gegen 604 Mill. im Vorjahr vorgesehen. Der Betrag ist an sich bedeutend, fällt allerdings neben den Ausgaben für Heereszwecke ab. Den größten Aufwand erfordert dabei die kulturelle Hebung der Slowakei und Karpatho-Rußlands (des von Ruthenen bewohnten Teiles von Nordungarn, der der Tschecho-Slowakei zugefallen ist).

Die Einnahmen zeigen gegen das Vorjahr eine enorme Entwicklung, obwohl sie offenbar sehr vorsichtig veranschlagt sind. Darnach sollen einbringen: Realsteuern 214 (gegen 194) Mill., allgemeine Erwerbsteuer 190 (gegen 125) Mill., Körper-

schaftssteuer 176 (gegen 96) Mill., Einkommensteuer 634 Mill. (gegen 303! Bei unvergleichlich niedrigeren Sätzen als in Deutschland oder gar Deutsch-Österreich). Von den Verbrauchssteuern, die demgegenüber nur um 438 Mill. höher veranschlagt sind und insgesamt 2518 Mill. erbringen sollen, entfallen allein 1450 gegen 1200 Mill. auf die Kohlen- und Kokssteuer (deren Ermäßigung trotz der stürmischen Proteste der Schwerindustrie somit nicht geplant zu sein scheint), 491 (gegen 255) Mill. auf Branntwein, 240 (gegen 32) Mill. auf die allgemeine Getränkesteuer, während die Zuckersteuer von 330 auf 159 Mill. ermäßigt erscheint. Große Wichtigkeit kommt der Umsatzsteuer zu, deren Ertrag mit 2200 gegen bloß 1050 Mill. im Vorjahr (bei verdoppeltem Satz) veranschlagt ist.

Den dunklen Punkt auch dieses Budgets bilden die Investitionen. Für Post und Telephon und Telegraphen sind 200, für Eisenbahnen 2000 Mill. vorgesehen. Dazu Amts-, Schul-, Spitals- und Repräsentationsbauten aller Art. Die Frage ist, wie diese Investitionserfordernisse auch nur zu einem erheblichen Teil gedeckt werden sollen. Die Regierung kündigt mit Nachdruck an, daß sie im nächsten Etatjahr weder neue Steuern zu fordern, noch eine einzige ungedeckte Note zu drucken beabsichtige. Somit bleibt sie auf den Anleiheweg verwiesen, der ihr aber nach wie vor verschlossen ist. Allerdings verhandelt die Tschecho-Slowakei gegenwärtig in Paris und London wegen einer Auslandsanleihe, aber es ist noch sehr zweifelhaft, ob die westlichen Kapitalmärkte die Zurückhaltung, die sie bisher gegen alle die jungen mitteleuropäischen Staaten geübt haben, nunmehr aufgeben werden. Im Inland aber haben bisher alle Anleiheversuche vollkommene Mißerfolge erlitten. Die Deutschen zeichnen nicht aus grundsätzlicher Opposition gegen den Staat und wegen der rücksichtslosen Behandlung ihres Kriegsanleihebesitzes, die Tschechen nicht, weil man sie im alten Österreich jahrzehntelang aus politischen Gründen von der Kreditgewährung an den Staat entzöhnt hat. Selbst die Investitions-Zwangsanleihe, die vor einigen Monaten aufgelegt wurde, ist in der Hauptsache gescheitert. Nun will man bei einer kommenden Anleihe Zeichner dadurch gewinnen, daß man die Einzahlung des Zeichnungsbetrages bis zur Hälfte in alten Renten gestattet.

Die wachsende Finanznot des Staates trägt inzwischen ungemein viel zur Verschärfung der industriellen Krise bei. Während die Regierung in musterhafter Weise allen Versuchungen widersteht, offen oder versteckt die Notenpresse heranzuziehen, bleibt sie Hunderte von Millionen den Waggon- und Lokomotivfabriken und anderen Lieferanten schuldig, die ihrerseits dadurch außerstande sind, ihre Lieferanten, den Eisenwerken und Maschinenfabriken, zu bezahlen, wodurch diese wieder in die schwersten Geldverlegenheiten geraten. Bankkredit ist nicht zu haben. Die Banken selbst kämpfen mit würgender Geldknappheit. Die Einlagen nehmen nicht zu und die Geldbeschaffung durch Aktienemission scheitert an der mangelnden Aufnahme-fähigkeit des Marktes. Erste Industrieaktien verzinsen sich bei den letzten Dividenden mit

10 % und darüber, wobei in den meisten Fällen die ausgewiesenen Gewinne nur einen Bruchteil der tatsächlich erzielten ausmachen und eine Kapitalsverwässerung bisher in nennenswertem Umfang -- von Ausnahmefällen abgesehen -- überhaupt nicht stattgefunden hat. Die meisten Banken haben seit zwei Jahren bereits die Ermächtigung zu Kapitalserhöhungen, die sie nicht durchführen können, ebenso sind die Emissionen der meisten Industriegesellschaften seit Monaten trotz niedriger Begebungskurse mißglückt.

Am schwersten und nachhaltigsten äußert sich die Krise in der Eisenindustrie. Die Prager Eisenindustriengesellschaft hat seit vielen Wochen ihre sämtlichen Hochöfen ausgeblasen. Nicht viel besser steht es um die mährisch-schlesischen Eisenwerke, die überdies noch von der Unmöglichkeit des Absatzes ihrer bedeutenden Kokserzeugung getroffen sind, auf welchen natürlich der Stillstand der Hüttenwerke zurückwirkt. Die Hüttenwerke in der Slowakei teilen mit, daß sie ihre Arbeiterzahl allein seit Beginn des vergangenen Jahres um 40 % reduziert haben und daß die verbliebenen Arbeiter bloß 3 bis 4 Tage in der Woche arbeiten. Die Erzeugung, die im vorigen Jahr 50 % der Vorkriegsproduktion betragen haben soll, ist auf 18 % gesunken. Die drei größten Hüttenwerke sind mit dem größten Teil ihrer Erzeugung auf den Export angewiesen, nachdem sie durch den Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie ihren großen zollgeschützten Innenmarkt verloren haben. Infolgedessen drohen aber auch große soziale Kämpfe. Die Unternehmer fordern namentlich in der Kohlen- und Eisenindustrie eine Herabsetzung der Löhne bei gleichzeitiger Erhöhung der Leistung. Die Direktorenkonferenz im Mährisch-Ostrauer Industrieviertel hat vor kurzem erst beschlossen, den jetzt ablaufenden Tarifvertrag nur zu erneuern, wenn bis Neujahr in mehreren Etappen eine Lohnherabsetzung um 20 % zugestanden wird. Das aber wird von der Arbeiterschaft abgelehnt, zumal mit dem Anziehen der Devisenkurse auch die Lebenskosten wieder steigen.

Andererseits hat das Ansteigen der Devisenkurse in manchen anderen Industrien die Exporttätigkeit doch wieder belebt. In erster Linie profitiert davon die Textilindustrie, die nach längerer Betriebsdrosselung endlich ihre Lager geräumt und zum größten Teil noch zu billigen Dollar- und Baumwollpreisen sich mit dem nötigen Rohmaterial eingedeckt hat. Der Kursrückgang der tschechischen Krone ist der geringste unter allen mitteleuropäischen Devisen, aber er ist absolut doch auch sehr beträchtlich. Seit zwei Monaten ist die tschechische Krone in Zürich von 7,15 auf 5,65 zurückgegangen. Den gleichzeitig viel stärkeren Kurssturz der Mark verfolgt man in Prag mit der größten Unruhe. Denn er macht nicht nur den Wettbewerb mit der deutschen Industrie auf dem Weltmarkt fast unmöglich, sondern öffnet dieser sogar den durch Zölle nur unzulänglich geschützten tschecho-slowakischen Innenmarkt.

Inzwischen vollendet sich die Umwandlung der tschecho-slowakischen Filialen der Wiener Großbanken in tschecho-slowakische Gesellschaften und mit ihnen zieht westländisches Kapital ein. Die Länderbank hat noch vor ihrer formellen Umwandlung in ein französisches Institut gemeinsam mit der Banque des Paris et des Pays bas ihre sudetenländischen Filialen in eine „Bank für Handel und Industrie, vormals Länderbank“, mit einem Aktienkapital von 75 Mill. umgewandelt. Der Bankverein gründet mit der Société Générale de Belgique den „Allgemeinen Bankverein der tschecho-slowakischen Länder“ mit 80 Mill. Aktienkapital. Die englisch gewordene Anglobank schließlich bringt ihre Filialen in eine „Anglo-tschechische Bank“ ein, an der sich die Bank von England selbst beteiligt und die gleich mit einem Aktienkapital von 200 Mill. cs. K. ausgestattet wird. Belgisches Kapital (Banque de Bruxelles) dürfte sich übrigens in bedeutendem Maße auch an der bevorstehenden Kapitalserhöhung der Böhmischen Escomptebank und Kreditanstalt von 100 auf 200 Mill. beteiligen.

Dr. Gustav Stoßper

Frankreich

Zunehmend passive Handelsbilanz — Vermehrte Rohstoffeinfuhr — Wiedereinsetzende Geschäftsbelebung der Industrie — Streikbewegung und steigende Indexziffern — Forderung nach Exporthilfe — Beginnende Kritik der Schutzzollpolitik — Handelsverkehr mit Deutschland

Die französische Handelsbilanz war in den letzten Monaten dauernd aktiv gewesen. Im August war die Aktivität jedoch zu einer schwachen Passivität umgeschlagen. Die für den September veröffentlichten Zahlen zeigen, daß die Entwicklung in dieser Richtung weitergeht. Die Ein- und Ausfuhrzahlen in den letzten Monaten geben folgendes Bild (in Mill. fr.):

	Einfuhr:				Ausfuhr:				
	Lebensmittel	Indus.r. rohst.	Fertigwaren	Gesamtsumme	Lebensmittel	Indus.r. rohst.	Fertigwaren	Postpakete	Gesamtsumme
Juni	491	871	362	1724	148	541	977	84	1750
Juli	434	704	331	1469	123	440	926	75	1563
Aug.	556	856	320	1731	113	445	1084	83	1725
Sept	692	1204	329	2226	153	445	1087	96	1781

Die Handelsbilanz des September ist also mit 445 Mill. fr. passiv. Im Vergleich zu den ersten neun Monaten im Jahre 1913 erlitt für die entsprechende Periode 1921 die Einfuhrmenge eine Abnahme von 7 965 000 t, die Ausfuhrmenge eine solche von 4 927 000 t.

Am meisten dürften von diesen Zahlen die Einfuhrziffern für Rohstoffe und die Ausfuhrziffern für Fertigfabrikate inter-

essieren. Für die eingeführten Rohstoffe ist auch die Tonnenzahl entsprechend der Wertziffer gestiegen und zwar von 1 774 000 t im Juli und 2 109 000 t im August, auf 3 426 000 t im September. Der Wert der im September ausgeführten Fertigfabrikate hat zwar wieder gering zugenommen, jedoch sind die Mengen von 178 000 t im April, 152 000 im Juni, 147 000 im Juli, 150 000 im August auf 144 000 t im September gefallen.

Dieser etwas günstigere Ausblick, den trotz der Passivität, die Handelsbilanz eröffnet, fällt auch zusammen mit der sich allmählich in fast allen Geschäftszweigen zeigenden Besserung der Konjunktur. Vor allem wird, bei aller Zurückhaltung, die man sich bei den Meldungen über das Aufleben des Geschäftsganges auferlegt, eine merkbare Besserung der Lage der Schwerindustrie gemeldet, und zwar als Folge der geringeren Gestehungskosten infolge der Verminderung der Kohlenpreise. Im Anschluß an die Herabsetzung der Preise für die deutschen Kohlen wurden durch den Minister für öffentliche Arbeiten neue niedrigere Preise vor allem für Industriekohlen aus den Kohlengruben Nordfrankreichs festgesetzt. So dürfte allmählich doch, vor allem nach Erschöpfung

der noch teuer eingekauften Vorräte, eine Preissenkung eintreten. Jedoch betrachtet die „Usine“ die Lage immer noch wegen der Einschränkung der Produktion, die die Gesteinskosten zu sehr belastet, als schwierig. Vor allem glaubt man, daß der Geschäftsbelebung noch die solide Grundlage fehlt, und dies gilt besonders auch für die Eisenbahnmaterialeindustrie und das Bauwesen, da noch die großen Aufträge fehlen.

Im letzten Bericht war der Rückgang in der Eisenerzeugung und das Anwachsen der Erzvorräte durch eine Statistik gezeigt worden. Mit der Zunahme der Geschäftstätigkeit steht es im Zusammenhang, daß in der letzten Zeit sich die Vorräte vermindert haben, wenn auch die Abnahme langsam vor sich geht. Man hofft ferner, daß es als Folge des Wiesbadener Abkommens zu einer verstärkten Einfuhr lothringischer Eisenerze und Hüttenhalbfabrikate nach Deutschland kommen wird, obgleich man zu positiven Ergebnissen noch nicht gekommen zu sein scheint.

Die Automobilindustrie ist nach der langen Krisis, — eine Folge der starken Konkurrenz nach Umstellung zahlreicher Kriegsbetriebe auf Kraftwagenbau, und der Überschwemmung des Marktes mit Heeresautomobilen — jetzt wieder reichlich mit Aufträgen versehen, die sogar zum Teil Lieferfristen von mehreren Monaten nötig machten. Nachdem im Vorjahr die übliche Automobilausstellung ausgefallen war, wurde Anfang Oktober die 16. internationale Automobilausstellung im Grand Palais in Paris abgehalten. Hier trat auch die Neuorientierung der französischen Kraftwagenindustrie in Erscheinung. Wagen leichten und billigen Typs herrschten vor. So sind auch in der letzten Zeit vor allem Aufträge in kleinen Wagen erteilt worden, wobei es aber auch nicht an solchen für schwerere Typen und Lastwagen fehlte. Der Ausstellung war noch eine Sonderausstellung für landwirtschaftliche Traktoren und Motorpflüge angegliedert.

Ebenfalls Anfang Oktober fand die internationale Herbstmesse zu Lyon statt, die sich nicht nur gegen ihre französischen Konkurrentinnen, die Messen zu Paris und Bordeaux, sondern auch gegen die Leipziger Messe zu behaupten hat. Neben reichlich 700 inländischen Ausstellern beteiligten sich an ausländischen Firmen 29 englische, 17 belgische, 13 schweizerische, 10 norwegische. Deutsche Firmen wurden von der Ausstellungsleitung nicht zugelassen.

Die Zahl der unterstützten Arbeitslosen ist weiter um ein Geringes zurückgegangen. Die Streikbewegung des Nordens ist noch nicht beendet. Der Streik in der Textilindustrie des Nordens (Lille, Roubaix, Tourcoing) geht weiter. Die Verhandlungen zwischen Vertretern der Arbeitgeber und -nehmer, die auf Vorschlag des Arbeitsministeriums stattfanden, verliefen ergebnislos. Neuerdings wird für Roubaix ein Abflauen gemeldet, während in Tourcoing noch die extreme Richtung der Arbeiter die Lage beherrscht. Am 19. 10. hatten von den etwa 60 000 Streikenden rund 5000 die Arbeit unter den von den Arbeitgebern angebotenen Bedingungen wieder aufgenommen. In den Vogesen (Epinal, St. Dié) ist der Textilstreik beendet. Ähnlich wie seinerzeit in Straßburg bewilligten, natürlich unter Protest der Arbeitgeber, die Stadtverwaltungen von Roubaix und Tourcoing und der Generalrat des Departements Nord Kredite für die Unterstützung der Ausständigen. Der Streik hat seine Wirkung auch auf andere Bezirke ausgeübt. So hatte z. B. die Wollsammetindustrie unter dem Mangel an Halbfabrikaten, die Textilindustrie von Elbeuf an einem solchen von Wollfäden zu leiden.

Hier und auch dort, wo es sonst zu Streiks gekommen ist, sind diese eine Folge von Lohnherabsetzungen. Die

amtlichen Indexziffern (vgl. letzten Bericht) hatten gezeigt, daß das Sinken der Lebenshaltungskosten im Juni zu einem Stillstand gekommen war, mit einer leichten Neigung zum Ansteigen. Im Juli wurde dann von den zur Prüfung der Lebenshaltungskosten eingesetzten amtlichen Kommissionen das Steigen der Indexziffern festgestellt, so z. B. in Marseille von 310 Ende Juli auf 321 am 1. 10. Es wird deshalb die Frage sein, ob die Lohnherabsetzungsbeziehung nicht schließlich doch einen Rückschlag erleiden wird.

Zur Förderung der Produktion und der Ausfuhr französischer Fabrikate werden von der Regierung von Seiten der Fabrikanten immer dringender wirksame Maßnahmen gefordert. Einmal verlangt man unter Hinweis auf die im Vergleich zu der Banque Nationale du Commerce Extérieur viel großzügiger angelegte staatliche Exportkreditorganisation in Amerika, England und neuerdings Belgien staatliche Kredithilfe für den Export. Des weiteren schlägt man im Hinblick auf die Erschwerung des Handels mit niedervalutarischen Ländern Mitteleuropas durch die dauernden Kursschwankungen, die aus jedem Exporteur einen Spekulanten machen müßten, die Bildung von Konsortien von Exporteuren und Importeuren Frankreichs und des betreffenden Landes zum Austausch von Waren gegen Waren vor Abschluß von Handelsverträgen vor, da diese sonst nutzlos seien. Ferner werden in Industriekreisen die Forderungen auf Abschaffung des Achtstundentags immer lauter, da Frankreich durch ihn gerade seinen wichtigsten Konkurrenten gegenüber, die ihn entgegen der übernommenen Verpflichtung nicht eingeführt hätten, benachteiligt würde.

Von Maßnahmen auf dem Gebiete der Außenhandelspolitik ist von Interesse zunächst die Aufhebung des Ausfuhrverbots auf Butter und Käse. Das Ausfuhrverbot ist durch einen Wertzoll von 30 % ersetzt worden. Jedenfalls dürfte diese Maßnahme zeigen, daß die französische Milchversorgung nicht so schlecht ist, wie sie immer dargestellt wurde. Ferner wurde das Ausfuhrverbot und die Ausfuhrabgabe auf Bauxit aufgehoben. Nachweislich für die Federfabrikation bestimmte Stahlknüppel werden jetzt zu dem Zollsatz des vor dem 28. 3. 1921 geltenden Generaltarifs ohne Koeffizienten zur Einfuhr zugelassen. Auf der anderen Seite verlangt das Syndicat des Agriculteurs das Ausfuhrverbot für Thomaschlacke, da durch die Industriekrisis die Produktion von Thomasmehl sehr zurückgegangen sei und eben noch zur Versorgung des eigenen Landes ausreiche, und das Syndikat der Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen wirksame Zollmaßnahmen gegen die tschechische Konkurrenz. Die Papierindustrie von Südostfrankreich fordert die Anwendung des Erhöhungskoeffizienten auf die Einfuhrzollsätze für Zeitungs- und Druckpapier. Das Syndikat der Pariser Presse hat jedoch dagegen scharfen Protest erhoben.

Überhaupt mehren sich die Stimmen gegen den übertriebenen Zollschutz. Die Handelskammer Straßburg erklärte kürzlich, die Erhöhung der Zölle für zahlreiche Industrien käme einem wahrhaften Einfuhrverbot gleich, da die Zollbeträge oft höher als der Wert der Ware wären. Des weiteren fordert sie eine ernstliche Herabsetzung der Einfuhrzölle auf Lebensmittel für den allgemeinen Verbrauch und auf Industrie-Rohmaterialien und zum Schluß, daß das Ersatzmaterial für die Maschinen der elsass-lothringischen Industrie, das aus Deutschland bezogen werden müßte, erheblichen Zollvorteil erhalten möchte. Und in einem Artikel des keineswegs deutschfreundlichen „Exportateur français“ erklärt F. Bernheim, daß Frankreich einmal sich mit einer chinesischen Mauer umgebe, die die Einfuhr verhindere, zum ändern aber zur

gleichen Zeit durch seine Zollpolitik das Aufblühen zahlreicher Industrien in den Ländern begünstige, die jetzt noch Frankreichs Kunden seien. Der „Exportateur français“ hat nunmehr Ende Oktober eine Untersuchung über die Frage, ob der Handel frei sein müsse, eröffnet und zu diesem Zwecke eine Rundfrage an zahlreiche Präsidenten von Handelskammern, Handels- und Industrieverbänden und an hervorragende volkswirtschaftliche Persönlichkeiten gerichtet, die bis jetzt das Ergebnis hatte, daß man sich gegen die staatliche Einmischung in den Handel aussprach. Es wird jedenfalls auch in den kommenden Parlamentsverhandlungen über die Ratifizierung der vorläufig durch Dekret in Kraft gesetzten Handelsverträge mit Finnland, der Tschecho-Slowakei und Norwegen zu einer Aussprache über die Zoll- und Handelspolitik kommen.

Der Handel zwischen Deutschland und Frankreich in den ersten sieben Monaten zeigt folgendes Bild (in Mill. fr):

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Zus.
Ausfuhr nach Deutschland	223	219	188	180	200	202	207	1420
Einfuhr aus Deutschland	329	244	246	267	208	146	167	1607

In diesen Zahlen ist die nicht unbedeutende Einfuhr aus Elsaß-Lothringen mitenthalten. Wenn man berücksichtigt, daß in den Ziffern für die deutsche Einfuhr nach Frankreich die

beträchtlichen Zwangslieferungen von Kohle (812 Mill. fr) und Holz (79 Mill. fr) miteinberechnet sind, daß ferner unter den Lieferungen von Maschinen und chemischen Erzeugnissen sehr zahlreiche Pflichtlieferungen sich befinden, so wird man sich der Erkenntnis kaum verschließen können, daß der freie Warenverkehr von Deutschland nach Frankreich verhältnismäßig gering ist. Dabei hat die Kurve für die Einfuhr von Deutschland nach Frankreich eine fallende, die für die Ausfuhr Frankreichs nach Deutschland im allgemeinen eine steigende Tendenz, trotz des von Frankreich behaupteten Boykotts französischer Waren in Deutschland.

In den ersten acht Monaten 1921 waren die Hauptkontrahenten Frankreichs mit folgenden Wertzahlen (in Mill. fr) am französischen Außenhandel beteiligt:

a) Herkunftsländer	1921	1920	b) Absatzländer	1921	1920
Einfuhr aus:	Januar—August	Januar—August	Ausfuhr nach:	Januar—August	Januar—August
Vereinigte Staaten	2347	7309	Belgien	2714	2990
Deutschland	1759	1530	England	2103	2996
England	1753	7735	Deutschland	1623	812
Belgien	1123	2209	Vereinigte Staaten	1283	1519
Algerien	560	680	Schweiz	877	1254
Argentinien	398	2171	Algerien	833	1422
Spanien	261	744	Italien	519	867
Schweiz	239	723	Spanien	397	640
Italien	323	938			

Martin Koltzsch

England

Das dritte Vierteljahr

Die vierteljährlichen Statistiken und Abschlußziffern, die in England zur Beleuchtung der Konjunktur regelmäßig veröffentlicht werden, genügen meistens, um an ihnen den Gang der Entwicklung und den Einfluß der wesentlichen Ereignisse abzulesen. Für das 3. Vierteljahr 1921 ist dies nur zum Teil der Fall: in dieses Vierteljahr fällt eine Reihe von Ereignissen, deren unwägbare Charakter einen ziffernmäßigen Ausdruck nicht findet. Zwei rein äußerliche Merkmale voraus: Am 31. 8. hat die Regierung offiziell das Ende des Krieges verkündet; das hat an sich keine weitere Bedeutung, da bereits fast alle Kriegsverordnungen (einzelne Polizei- und Pensionierungsgesetze bilden Ausnahmen) entweder durch Verordnung aufgehoben oder aber durch Gesetzesakte ersetzt und dauernd gestaltet worden sind. Ferner: am 22. 9. ist Sir Ernest Cassel gestorben, ohne daß die City das Ausscheiden dieser überragenden finanziellen Persönlichkeit wesentlich empfunden hätte. Trotzdem bedeutet die Verkündung des Kriegsendes den Grenzstein einer Geschichtsepoche, und das gleiche gilt für den Tod des vielleicht größten Mannes, den die City gehabt hat. Die von König Eduard gelegten Saaten haben ihre Früchte getragen, sie sind geerntet, aber man erkennt jetzt in England, daß sie trotz der Bemühungen eines Cassel giftig waren, und die neue Periode ist die Zeit, in der ihre Schäden geheilt werden müssen. Einige Maßregeln, die zur Heilung beitragen sollen, sind schon ausführlicher besprochen worden (vgl. Nr. 43 über Arbeitslosigkeit, 41 über Trade Boards), andere werden noch eingehender behandelt werden (z. B. der Imperiumgedanke, die Schutzolltendenzen usw.). In diesem Zusammenhang genügt der kurze Hinweis. Wer sich noch nicht über den Umschwung in der Beurteilung wirtschaftlicher und außerwirtschaftlicher Faktoren klar ist, der kann sich diese Klarheit verschaffen, wenn er die Beurteilung des Falles Dr. Oskar Levy in der englischen Presse verfolgt hat. Die Sache war an sich unbedeutend. Dr. Oskar Levy ist ein in England ansässiger Deutscher, der sich durch deutscheindliche Propaganda ausgezeichnet hat; nach Abschluß des Krieges

konnte er deshalb nicht nach Deutschland zurückkehren, aber die gesetzlichen Bestimmungen über den Aufenthalt Deutscher in England haben seine Ausweisung bewirkt. Ein Wutgeheul ging durch die englische Presse über diesen Fall, aber nicht etwa weil sie Dr. Oskar Levy in Schutz nahm — auch ein Deutscher, der sein Vaterland beschimpft, findet in England keine Freunde —, sondern weil das Gesetz, das seine Auslieferung fordert, ungerechtfertigt sei; es erinnert den Engländer daran, daß er noch vor zwei Jahren vor der Ankunft deutscher Emigranten zitterte. Das empfindet er jetzt als demütigend.

Neben dem vollkommenen Zusammenbruch der deutschen Weltgeltung sind es wirtschaftliche Motive, die den Umschwung der Tendenz veranlassen, und hierüber sprechen die Vierteljahrszahlen mit bitterer Klarheit.

Die Ein- und Ausfuhrziffern sind der Schlüssel zu zahllosen Problemen. Der erschütternde Rückgang des englischen Außenhandels wird erst in seiner vollen Größe klar, wenn man eine Methode anwendet, die im Board of Trade benutzt wird. Man reduziert die Einfuhrziffern nach den Gewichtsangaben auf das Preisniveau von 1913 (wobei Qualitätsunterschiede naturgemäß nicht in Betracht kommen) und addiert dann die so gefundenen Werte; sie ergeben für den Außenhandel im 3. Vierteljahr das nachstehende Bild:

Außenhandel im 3. Vierteljahr auf das Preisniveau von 1913 reduziert in 1000 £:

	Juli—September	1921	1920	1913
Gesamteinfuhr		140 693	162 141	179 021
Wiederausfuhr		25 948	18 536	23 313
Ausfuhr (britische)		62 048	98 351	133 701

Die britische Ausfuhr ist mithin um die Hälfte zurückgegangen; die britische Einfuhr, die im Jahre 1920 noch nicht sehr gelitten hatte, ist im Jahre 1921 um 20 % gefallen; nur die Wiederausfuhr hat sich behaupten oder sogar erholen können. Wenn man aber der Auffassung sein sollte, daß die ziemlich gleich gebliebenen Zahlen der Einfuhr auf eine baldige Belebung auch des Ausfuhrgeschäfts hin-

deuten, so irrt man sich. Stabil geblieben ist in England naturgemäß die Nahrungsmitelefuhr, die notwendigerweise jahraus, jahrein im großen ganzen gleich bleibt oder langsam entsprechend der Vermehrung der Bevölkerung zunimmt, aber sehr wesentlich abgenommen hat die Einfuhr von Rohstoffen und dementsprechend die Ausfuhr von Fertigfabrikaten, die, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich, auf weniger als die Hälfte der Jahresausfuhr von 1913 und fast auf die Hälfte von 1920 zurückgegangen ist. Den Engländer muß es unangenehm berühren, daß die Einfuhr von Fertigfabrikaten nicht im gleichen Maße zurückgegangen ist.

Ein- und Ausfuhr von Rohstoffen und Fertigfabrikaten in 1920 und 1921, ausgedrückt in % der Aus- und Einfuhrmengen von 1913:

		Rohstoffe		Fertigfabrikate
		Einfuhr abzgl. Wiederausfuhr	Britische Ausfuhr	
1920	Juli/Sept.	112,2	87,8	81,3
"	Okt./Dez.	77,7	74,4	72,4
1921	Jan./März	61,8	66,6	55,2
"	April/Juni ...	65,7	55,6	40,4
"	Juli/Sept.	64,9	58,5	45,6

Die Veränderung des Preisniveaus kommt in der nachstehenden Zusammenstellung deutlich zum Ausdruck. Nach dem „Economist“ hat sich das Preisniveau in dem letzten und den vorhergehenden Jahren wie folgt verschoben:

Datum	Getreide und Fleisch	Andere Nahrungsmittel	Textilien	Mineralien	Versch., wie Kautsch., Öle, Holz	Insgesamt	Veränderung in %
Grundlage 1901/05.	500	900	500	400	500	2200	100,0
Ende Juli. ... 1914.	579	352	616½	464½	553	2565	116,6
" Dezbr. " 1915.	714	414½	609	476	686½	2800	127,3
" " 1916.	897	446	731	711½	848½	3634	165,1
" " 1917.	1294	553	1124½	824½	1112	4908	223,0
" " 1918.	1286½	686	1684½	839½	1348½	5845	263,2
" " 1919.	1303	782½	1805½	866	1337	6094	277,0
" " 1920.	1441½	881½	2442½	1145	1453½	7364	334,7
" März. 1921.	1344	805	1284	1216	1275	5924	269,3
" Juni ...	1212	727	1030	1003	1125	5097	231,7
" Juli ...	1174½	665	973	973	1023½	4810	218,6
" August ...	1165	707½	958½	937	1030	4798	218,1
" Septbr. ...	1184	716½	998	923	1000	4819	219,0
" "	1119½	688	1258	871	987½	4924	223,8

Die Abwärtsbewegung im Preisniveau, die seit geraumer Zeit zu beobachten ist, hat sich im allgemeinen im 3. Vierteljahr fortgesetzt. Aus den beiden letzten Kolonnen der Tabelle ist dies aber nicht ersichtlich, denn sie sind ausschlaggebend durch die Kolonne der Textilien beeinflusst und diese wieder durch die Preisbewegung für Baumwolle. Ein schlechter Erntebericht aus Amerika, nicht aber eine erhöhte Inanspruchnahme der Industrie hat zu einer spekulativen Hausse auf diesem Gebiet geführt. Die großen Märkte Englands im fernen Osten für die Artikel der Baumwollbranche bleiben noch immer verschlossen, und es fehlt nicht an Stimmen, die einen jähen Rückschlag in der Baumwollkonjunktur voraussagen. Die anderen Posten der Tabelle weisen dagegen fast durchweg Preisrückgänge auf, die in der Nahrungsmittelbranche besonders stark zutage treten und das unwesentliche Anziehen des Preisniveaus im August wieder mehr als ausgleichen. Da die Indexzahlen der „Labour Gazette“, die den gleitenden Lohnskalen zugrunde gelegt werden, diese Zahlen hauptsächlich berücksichtigen, weisen sie einen Rückgang von zehn Punkten im Preisniveau nach und mithin sind im Laufe des Oktober sehr erhebliche Lohnrückgänge zu verzeichnen gewesen.

Der industriellen Depression folgend, gehen die Aktienkurse an der Börse zurück: nach der monatlich veröffentlichten Statistik beträgt der Wert der in dem offiziellen Kurszettel notierten Werte der heimischen Industrie nicht

ganz 271 Mill. £ gegen 286 am Ende des vorigen Monats und 312 vor Jahresfrist. Der Rückgang wird noch deutlicher, wenn man die Statistik ausschließlich auf das Agio über pari einstellt. Dieses ist von 76,4 % vor Jahresfrist auf 28,7 % im August und 22,5 % im September zurückgegangen.

Natürlich geht die Emission von festverzinslichen Werten wieder besser vonstatten, aber die Gesamtheit der an die Londoner Börse gestellten Kapitalansprüche, insbesondere von seiten der Industrie, gehen allmählich zurück. Es wurden aufgebracht von der Londoner Börse:

Kapitalbeschaffung (in 10 000 £):

	1. Vierteljahr	2. Vierteljahr	3. Vierteljahr	4. Vierteljahr	Zusammen
1910 ...	99,36	88,72	28,11	51,25	267,49
1915 ...	46,31	25,69	586,77	26,46	685,24
1920 ...	135,09	98,01	62,00	73,25	367,55
1921 ...	63,29	65,28	57,89	—	—

Man sieht im Jahre 1921 einen allmählichen Rückgang, der jedoch nur deshalb Beachtung verdient, weil auch die Vergleichszahl mit dem Vorjahr die rückläufige Tendenz zeigt, denn an sich ist es nicht zulässig, das dritte Vierteljahr mit dem zweiten oder ersten zu vergleichen, weil in den ersten Vierteljahren erfahrungsgemäß die Inanspruchnahme des Kapitalmarkts immer größer ist als in den letzten. Erntefinanzierungen und Steuerzahlungen auf der einen, der Eingang von überseeischen Rissen und vor allem Dividendenausschüttungen auf der andern Seite spielen hier eine Rolle. Auch die Kriegsjahre mit ihrer inflatorischen Anleihebeschaffung (z. B. 1915, drittes Vierteljahr) und ihrer Emissionssperre kann man nicht zum Vergleich heranziehen.

Der Markt für kurzfristige Gelder ist im allgemeinen flüssig. Die Bank von England hat ihren Diskont auf 5 % am 3. 11. herabgesetzt, nachdem sie ihn zuletzt am 21. 7. von 6 % auf 5½ % ermäßigt hatte, und der Diskontsatz für Schaßwechsel, der Anfang August noch über 5½ % betrug, ist mit geringen Schwankungen auf etwa 4¼ % zurückgegangen.

Es ist eine für den Staatshaushalt erfreuliche Begleiterscheinung der Depression, daß die Aufnahme von Geld billiger wird, aber parallel damit geht ein Sinken der Einnahmen, insbesondere das aus Konjunkturzöllen und Abgaben. In der Tat weist bereits der Etat einen Fehlbetrag von 45 260 000 £ auf, der vermittlels der Aufnahme von schwebenden Schulden gedeckt wurde. Von diesen entfallen 7 750 000 £ auf eine Anleihe bei der Bank von England (Ways and Means Advances) und der Rest auf die Emission von Schaßscheinen. Das Defizit ist noch nicht durch die neuen Ausgaben für Arbeitslose und Wiederbelebung des Handels bedingt, sondern durch den Rückgang in den Einnahmen und zwar insbesondere durch den Ausfall an Kriegsgewinnsteuer (noch nicht eingegangene Beträge) (weniger 82 Mill. £) und durch ungünstigeren Verkauf an Heeresgut (weniger 96 Mill. £), beides Konjunkturlwirkungen. Andere Konjunkturreinnahmen blieben ebenfalls hinter den Erwartungen zurück. Daß der Fehlbetrag nicht größer ist als 45 Mill. £, liegt daran, daß auch auf der Ausgabenseite durch das Sinken des Preisniveaus und durch Verminderung im Personal und andere Mittel Ersparnisse erzielt werden konnten. Immerhin wird man vom finanzpolitischen Standpunkt aus die neuen Regierungsmaßnahmen gegen die Wirkung der Depression wegen der mit ihnen verbundenen großen Kosten nicht ohne eine gewisse Besorgnis beobachten können.

Es ist eine alte Streitfrage, ob in England die Depression durch die allmähliche Deflation der Währung hervorgerufen

werde, oder umgekehrt, die Dépression die Deflation zur Folge hat. Wer unsere Aufsätze über England verfolgt hat, weiß, daß wir auf dem letzteren Standpunkt stehen, aber damit wollen wir nicht leugnen, daß eine Inflation der Zahlungs- und Umlaufsmittel eine auf die Konjunktur anregende Wirkung hat.

Die Riesenausgaben, die England unter der Rubrik der Fürsorge für die Arbeitslosen und der Wiederbelebung des Handels aufzuwenden hat, werden vielleicht nur auf dem Wege der Inflation eine allerdings gefährliche Wirkung ausüben.

Theodor Plaut

Vereinigte Staaten

Arbeitslosigkeit und Arbeiterbewegung

New York, 25. Oktober 1921.

Die von Harding einberufene Konferenz über die Arbeitslosigkeit in Washington vertagte sich am 13. Oktober, angesichts des drohenden Ausbruchs eines kritischen Kampfes*) zwischen einer der mächtigsten Gruppen der Arbeiterorganisationen — den hauptsächlichsten Eisenbahnerverbänden — und den Eisenbahngesellschaften, bei dem die Bundesregierung die Rolle einer dritten, vermittelnden oder entscheidenden Partei zu spielen haben wird. Diese beiden so kurz aufeinander folgenden Ereignisse beleuchten auf eine bedeutsame Weise den gegenwärtigen Zustand der Arbeiterfragen in den Vereinigten Staaten.

Die Konferenz führte zur Beratung eines akuten und dringenden Arbeiter- und allgemein wirtschaftlichen Problems Vertreter der Industrie, der Finanz, der Arbeiterschaft und sonstiger Stände zusammen. Das Resultat ihrer Beratungen darf man als Ausdruck dessen auffassen, was als öffentliche Meinung über die wirtschaftlichen Fragen gilt, die die Vereinigten Staaten augenblicklich bewegen. Durchaus entgegengesetzte Standpunkte waren in den einzelnen Teilnehmern vertreten, aber es kam nicht wie bei ähnlichen Gelegenheiten in den ersten Jahren des Weltkrieges zum Bruche. Dies dürfte wesentlich dadurch veranlaßt worden sein, daß Hoover vorher hatte wissen lassen, daß er nur solche Vorschläge entgegennehmen würde, die einstimmig gefaßt werden würden. Begreiflicherweise fielen deshalb die endgültigen Vorschläge für die Abstellung der Arbeitslosennot reichlich allgemein und unbestimmt aus, wie es wohl auch allseits erwartet worden war. Sie empfehlen: Erleichterung der durch die Rüstungen bedingten Lasten, Neugestaltung der Steuergesetzgebung, verschärfte Kontrolle der Einwanderung, Unterstützung der Bautätigkeit, Herabsetzung der Eisenbahnfrachten, Inangriffnahme öffentlicher Bauten und dergleichen mehr.

Ein Sonderkomitee zur Beschlußfassung über Notstandsmaßnahmen, die seitens der industriellen Unternehmen werden sollten, einigte sich weniger leicht über bestimmtere Vorschläge für eine Steigerung der industriellen Tätigkeit und der Beschäftigung. Die in diesem Komitee vertretenen Arbeitgeber verlangten eine Herabsetzung der Löhne, prompte Regelung der finanziellen Ansprüche der Eisenbahnen an die Regierung, Abschaffung der zur Schlichtung der Streitigkeiten zwischen Eisenbahnern und Eisenbahngesellschaften eingerichteten Schiedsämter und Aufhebung des gesetzlich festgelegten Achtstundenarbeitstags auf den Eisenbahnen. Die Arbeitervertreter ihrerseits verwarfen diese Vorschläge und forderten Herabsetzung der Preise durch die Unternehmer, bessere Betriebsführung in den Fabriken und im Eisenbahnverkehr und Beibehaltung der Löhne, insoweit sie den standard of life garantieren, den sich die Arbeiterschaft während des Krieges erkämpft hatte.

Die Forderungen und Gegenforderungen der Arbeitgeber und Arbeitervertreter auf dieser Konferenz haben natürlich wesentlich formale Bedeutung, weisen aber indirekt ziemlich deutlich auf die bestimmenden Faktoren des Arbeitslosigkeitsproblems hin. Man kam allgemein zu der Ansicht, daß durch eine Reduzierung der Preise für Baumaterialien und der Frachten, durch eine bessere Finanzierung, die gerade im Bauwesen oft an exorbitant hohen Forderungen seitens der Finanzinteressen scheitert, und endlich durch eine Anpassung der Löhne die Bautätigkeit in hohem Maße gefördert und so der Geschäftstätigkeit allgemein ein wesentlicher neuer Antrieb verliehen werden könnte. In den Vereinigten Staaten besteht ein Bedarf an Bauten in Höhe von 20 Mill. \$ und hier könnte ein guter Teil der unbeschäftigten 1½—2 Mill. Bauarbeiter Beschäftigung finden. An zweiter Stelle einigte man sich dahin, daß eine Herabsetzung der Frachten wohl das stärkste Einzelmoment werden kann, das zu einer gesteigerten industriellen und Geschäftstätigkeit beitragen kann. Die Eisenbahnen haben 300 000 Mann entlassen und diese machen zusammen mit den Arbeitern der mit dem Eisenbahnwesen verknüpften Erwerbszweige und Industrien (wie z. B. der Stahlindustrie), die durch die geringere Nachfrage seitens der Eisenbahnen in Mitleidenschaft gezogen sind, ein neues starkes Kontingent unter den Arbeitslosen aus. Die hohen Frachtsätze halten zurzeit angesichts einer allgemeinen Tendenz der Abwärtsbewegung die Preisskala über Gebühr hoch.

So wird das Problem der Eisenbahnen vielleicht das wichtigste der Momente, von denen eine Lösung der Arbeitslosigkeit ausgehen kann, und es ist zugleich wohl das verwickelteste, hauptsächlich weil in ihm einige der stärksten Kräfte von Kapital, Arbeiterschaft und Regierung sich gegeneinander totlaufen. Auf der einen Seite stehen die Vertreter der privaten Eisenbahngesellschaften, Geschäftsleute des alten Typs, die jedem Machtzuwachs der Gewerkschaften sich sofort widersetzen und behaupten, daß keine wesentliche Frachtverminderung möglich ist, bis nicht die Kosten der Arbeitslöhne auf das Friedensmaß zurückgeführt sind, vor allem auch darum nicht, weil die Eisenbahnen während der Zeit der Verwaltung durch die Regierung derart herabgewirtschaftet worden seien, daß jede Steigerung der Einnahmen, sei es nun durch Herabsetzung der Löhne oder durch Finanzierung seitens der Regierungen, zur Verbesserung der Ausrüstung und des Wagenparks verwendet werden müßte. Wenn die Finanzlage der Eisenbahnen seit der Rückkehr zur Privatwirtschaft sich ständig gebessert hat, so ist dies doch wesentlich mitzurückzuführen auf das Hinauszögern von Ausgaben für die längst notwendigen Reparaturen, und selbst so erreichen die Gesellschaften nicht entfernt den Verzinsungssatz, den ihnen die Gesetze garantierten, auf Grund derer die Rückgabe an die Eigentümer erfolgt ist. Dem Vorhaben der Eisenbahngesellschaften aber, die Löhne neuerdings zu drücken, stellt sich der große Verband von 2 Millionen Eisenbahnern entgegen, die während des Krieges ihre Orga-

*) Trotzdem die Führer der Eisenbahner die Streikparole zurückgenommen haben und einstweilen mit einem Streik nicht zu rechnen ist, behält die prinzipielle Darstellung Interesse und Bedeutung.

Die Schriftleitung.

nisationen stark ausgebaut und große Lohnerhöhungen und dazu noch über das ganze Land gültige Arbeitsbedingungen durchgesetzt hatten, die ihnen einen großen Einfluß und eine gewisse Kontrolle über alle Zweige des Transportgewerbes ermöglichen. Die Gewerkschaften behaupten, daß, wenn die Eisenbahnen tüchtig und ehrlich geleitet würden, sie gut arbeiten und angemessene Reinerträge abwerfen könnten, ohne daß eine Lohnherabsetzung stattzufinden brauche, und daß die Interessen der Eisenbahnen selbst und des Publikums es fordern, daß die Arbeiter einen mitbestimmenden Einfluß auf die Eisenbahnen ausüben.

Die Regierung als dritte Partei ist bei diesen Auseinandersetzungen vertreten durch zwei amtliche Körperschaften, die „Interstate Commerce Commission“ und das „Railroad Labor Board“, von denen die erste bestimmte Befugnisse hat, die Löhne der Eisenbahner zu bestimmen, und die zweite über noch begrenztere Möglichkeiten verfügt, Streitigkeiten in bezug auf Löhne und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner zu schlichten. Diese beiden Körperschaften, die mit zwei Seiten ein und derselben Frage sich zu befassen haben, arbeiten nichtsdestoweniger ganz unabhängig voneinander. Mehr hervorgetreten ist die letztgenannte, die durch ihre Entscheidungen einen Teil der über das ganze Land gültigen Arbeitsbedingungen aufgehoben und eine Herabsetzung der Löhne um 12½ % ab 1. 7. 21 bestimmt hat. Als bald nach dieser letzteren Entscheidung setzte eine Streikbewegung ein und sie wurde akut, nachdem die Gesellschaften hatten verlautbaren lassen, daß sie beim Labor Board um eine weitere Lohnherabsetzung

von 10 % einkommen würden, woraufhin die Gewerkschaften mit einem Streik der Eisenbahner über das ganze Land hin drohten.

Trotz allem bleibt es in Anbetracht der weitgehenden Arbeitslosigkeit und des allgemeinen Rückgangs der Löhne unwahrscheinlich, daß der Streik wirklich stattfinden wird, oder daß er, wenn er stattfindet, von Erfolg gekrönt sein wird. Der Fall muß einstweilen mehr als besonderes Symptom für die Schwierigkeiten betrachtet werden, die die Vereinigten Staaten auf dem Wege zur Umstellung ihrer Wirtschaft durchzumachen haben. Die Schwierigkeiten entstehen allgemein daraus, daß die Preise, besonders die Kleinhandelspreise, die auf die Kosten für den Lebensunterhalt des Arbeiters ihren Einfluß üben, eine deutliche Tendenz zeigen, die Abwärtsbewegung der Löhne nicht mitzumachen. Abgesehen davon, daß diese Tatsache unter der Arbeiterschaft nur allzugut bekannt ist, ist diese noch besonders dadurch aufgebracht, daß die Arbeitgeber (vielleicht mehr als billig) sich die Notlage der Arbeiter angesichts der großen Arbeitslosigkeit zunutze machen und die Löhne dadurch herabdrücken, daß sie die Abmachungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern umstoßen, die den letzteren ein gewisses Maß von Macht bei den Verhandlungen oder eine Kontrolle über die Arbeitsbedingungen verschafft hatten.

Diese beiden Tendenzen drücken der gegenwärtigen Lage der Wirtschaft in den Vereinigten Staaten ein bezeichnendes und nicht eben erfreuliches Siegel auf.

Virgil Jordan

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

Parität	Hamburg	Berlin	Amsterdam	Zürich
8. 11.	8. 11.	7. 11.	8. 11.	
Berlin..... 100 M.....	100,—	M	fl	fr
Wien..... 100 K neu.....	85,—	8,37½	8,60	0,19
Budapest.... 100 K.....	85,—	26,75	26,90	0,55
Prag..... 100 K.....	85,—	332,50	325,—	5,50
Helsingfors. 100 FM.....	81,—	572,50	590,—	
Amsterdam. 100 fl.....	168,75	10450,—	10600,—	185,75
Kopenhagen. 100 Kr.....	112,50	5515,—	5550,—	53,05
Stockholm.. 100 Kr.....	112,50	7080,—	6849,50	67,20
Kristiania .. 100 Kr.....	112,50	4177,—	4255,—	39,25
Zürich..... 100 fr.....	81,—	5624,75	5750,—	53,03
Madrid..... 100 Pesetas	81,—	4062,50	4170,—	39,05
Rom..... 100 Lire.....	81,—	1255,—	1275,—	12,02½
Brüssel.... 100 fr.....	81,—	2227,50	2175,—	20,40
Paris..... 100 fr.....	81,—	2.65,—	2240,—	21,09
London.... 1 £.....	20,43	1200,—	1180,—	11,39
New York... 1 \$.....	4,20	304,25	310,—	2,88½
Buenos Aires 1 Peso P.	0,85	96,50	98,—	1,75
Rio de Janeiro 1 Milreis	1,36	39,—		
Valparaiso . (1 \$ M/C = 1,53 M.)				

notierte am 4. 11. für 100 M. 4,25 \$ M/C

	Wien	Prag	Paris	London	New York
7. 11.	7. 11.	7. 11.	7. 11.	7. 11.	7. 11.
Berlin..... 100 M.....	K	K	fr	*)	\$
Wien..... 100 K.....	2297,—	35,60	4,87		0,33
Amsterdam. 100 fl.....	203950,—		475,—	11,38	34,51
Kopenhagen. 100 Kr.....	113975,—				
Zürich..... 100 fr.....	109975,—		254,25	21,16	
Paris..... 100 fr.....	43630,—			53,77½	7,31
London.... 1 £.....	23240,—		53,86½		3,93 60 7p
New York... 1 \$.....			13,64½	3,94	

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

Abweichungen von der Münzparität in:

	Amsterd.	Zürich	Kopenh.	Stockh.	New York
7. 11.	8. 11.	8. 11.	8. 11.	8. 11.	7. 11.
Reichsmark.....	-98 02	-98 70	-97,75	-98,31	-98,61
Dt. österr. Krone	-99 80	-99,88			
Französ. Frank..	-56,06	-61,35	-44,17	-56,11	-62,10
Pfund Sterling..	-5,95	-16,61	+19,16	-5,56	-19,30
Dollar.....	+15,86	+2,90	+48,26	+16,89	

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	29. 10.	5. 11.
Alexandrien, £:	97½ Pst	97½ Pst
Bombay/Kalkutta, Rup.: 1s 4d 1½ - 1s 4d 1½		1s 4½ d - 1s 4½ d
Hongkong, \$:	2s 9½ d - 2s 10½ d	2s 8½ d - 2s 9½ d
Schanghai, Tael: ...	4s 4s 1½ d	3s 10 d - 3s 11½ d
Singapore, \$: ...	2s 3½ d - 2s 3½ d	2s 3½ d - 2s 3½ d
Yokohama, Yen ...	2s 4½ d - 2s 4½ d	2s 5 d - 2s 5½ d
Montevideo T.T., \$:	40½ d - 41½ d	40½ d - 41½ d
Rio de Janeiro, Mil.:	8½ d	8½ d
Buenos Aires T.T., \$: ...	44½ d - 44½ d	44½ d - 45 d
Valparaiso 90 T., £:	34,60 chil. \$	35,70 chil. \$

Diskontsätze

	%		%		%
Helsingfors	9	Kopenhagen	6	Prag	5½
Tokio	8	Rom	6	Berlin	5
Warschau	7	Madrid	6	London	5
Lissabon	6½	Bukarest	6	Brüssel	5
Kristiania	6½	Russland	6	New York F.R.B.	4½
Sofia	6½	Paris	5½	Amsterdam	4½
Wien	6	Stockholm	5½	Schweiz	4

Die Notenbanken im Oktober 1921

	Deutsche Reichsbank (in Mill. M.)				
	Metall	davon Gold	Reichs- u. Noten	Wechsel	Diskont.
			Kassensch.	Bank.	Schatz- und anweigs. Darlehen
7. 10.	1040	1024	2 851	4	1 092 89 471 35
15. 10.	1039	1024	3 194	6	1 047 94 982 13
22. 10.	1040	1029	3 310	8	1 417 91 271 10
31. 10.	1008	994	4 590	3	881 93 705 48
Durchschnitt	1 032	1 018	3 486	5	1 109 93 607 25
+ Septbr.	- 8	- 6	+ 391	- 1	+ 78 + 6 462 - 18

	Effekten-Bestand	Sonstige Aktiva	Noten-u. Kassensch.	Umlauf der Darlehens-Kassensch.	Depositen	Sonstige Passiva
					Reich u. Staat	Privat
7. 10.	278	5 971	87 462	7 646	3 764	7 503
15. 10.	270	5 964	87 728	7 428	5 708	11 179
22. 10.	261	6 211	88 144	7 323	3 405	9 982
31. 10.	282	6 530	91 528	7 316	5 240	13 063
Durchschn.	273	6 169	88 716	7 428	4 529	10 432
+ Septbr.	+ 10	+ 178	+ 6 026	- 253	+ 836	+ 531

Bank von England (in 1000 £)

	Metall	Regierungs-Kredite	Andere Kredite	Notenumlauf	Private Guthaben	Lombarde	Reg.-Kredite	Kredite an Verbündete	Notenumlauf	Staatsgut-haben	Privatgut-haben
5. 10.	128 414	58 541	84 949	125 667	127 772	2277	25 600	4092	37 792	35	2326
12. 10.	128 422	64 851	80 372	124 614	134 790	2246	25 600	4094	37 612	46	2386
19. 10.	128 417	79 718	86 416	123 684	156 809	2233	25 500	4097	37 407	30	2544
26. 10.	128 414	87 576	82 203	123 916	161 505	2217	25 300	4098	37 154	42	2531

Currency Notes

	Staatl. Gut-haben	„Kassen-reserve“ (Münzen u. Noten)	Umlauf*)	Gold-deckung	Regierungs-Sicherheit.
5. 10.	19 266	21 197	313 347	28 500	278 182
12. 10.	15 016	22 258	313 593	28 500	276 473
19. 10.	14 794	23 183	312 604	28 500	275 530
26. 10.	13 533	22 948	311 575	28 500	274 670

Bundesreservebanken U. S. A. in Mill. \$

	Gold-bestand	Silber- und Papier-geld	Diskon-tierung für Mit-gliedsb.	An-dere Wech-sel.	Regie-rungs-Obliga-tionen	An-dere Ak-tiva	Regie-rungs-Depo-siten	An-dere Depo-siten
7. 10.	2 733	150	1 398	42	222	54	59	1 637
14. 10.	2 729	148	1 402	61	216	56	54	1 671
21. 10.	2 773	149	1 330	54	194	57	29	1 688
28. 10.	2 786	151	1 309	62	191	56	47	1 692

*) Einschließlich der eingezogenen, aber noch nicht vernichteten Wechsel.

Bank von Frankreich (in Mill. fr)

	Gold in derKasse	Gold im Auslande	Silber	Auslands-Guthaben	Morator.-Wechsel	Andere Wechs.	F. R. Noten im Umlauf	F. R. Banknot. im Umlauf	Andere Passiva	Kapital u. Reserve	Deckungsverhältnis (Deposit. u. Noten)
6. 10.	3575	1948	278	622	2274	68	2 482	100	22	317	69,0 %
13. 10.	3575	1948	278	620	2325	67	2 476	98	22	317	68,5 "
20. 10.	3575	1948	278	618	2401	67	2 441	93	22	317	70,3 "
27. 10.	3575	1948	278	614	2473	66	2 409	88	23	317	70,8 "

Schiffahrt und Schiffbau

Regelmäßige Überseelinien ab Hamburg

	Reederei	Nationalität	Häufigkeit d. Fahrten	Passagiere oder Fracht
Nordamerika (Ostküste)				
*Hamburg—Halifax—New York ...	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg	deutsch u.	wöchentlich	Passagiere u. Fracht
Hamburg—Boston—Baltimore	und	amerikan.	ca. 14täglich	Fracht
Hamburg—Philadelphia, Baltimore	United American Lines, New York	amerikan.	14täglich	Passagiere u. Fracht
Hamburg—New York	American Line, New York	"	?	Fracht
Hamburg—Boston, Philadelphia	"	"	?	"
Hamburg—Baltimore, Philadelphia	"	"	wöchentlich	"
Hamburg—New York	Kerr Steamship Co., New York	"	"	"
Hamburg—Philadelphia, Balti-more, Boston und New Orleans	"	"	?	"
Hamburg—New York	Royal Mail Steam Packet Co., London	britisch	?	Passagiere u. Fracht
Hamburg—Galveston	Barber Steamship Lines, Inc., New York	amerikan.	14täglich	Fracht
Hamburg—New Orleans	Lykes Line, New Orleans	"	unregelmäßig	"
Hamburg—New York	Atlantic Gulf and M. S. S. Corp., New York	"	"	"
Nordamerika (Westküste)				
Hamburg—Panama—Nordpacific	European Pacific Lines, San Franzisko	amerikan.	14täglich	Fracht
"	(Nord-Pacific Line:			
"	Gemeinschaftlicher Dienst der			
"	Holland Amerika Linie, Rotterdam, und	holländisch	monatlich	"
"	Royal Mail Steam Packet Co., London	britisch	"	"
"	Barber Steamship Lines, Inc., New York	amerikan.	14täglich	"
"	Det Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen	dänisch	monatlich	"
"	Compagnie Générale Transatlantique, Paris	französisch	"	"
Zentral-Amerika (Ostküste)				
Hamburg—Kuba—Mexiko	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg	deutsch	monatlich	(Pass.) Fracht
"	Ocean Line, Flensburg	"	14täglich	"
"	Lykes Line, New Orleans	amerikan.	"	"
"	Det Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen	dänisch	monatlich	"
"	Compagnie Générale Transatlantique, Paris	französisch	?	"
*Hamburg—Westindien	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg	deutsch	monatlich	(Pass.)
"	Royal Mail Steam Packet Co., London	britisch	?	"
Hamburg—Columbien	Koninkl. Westind. Maildienst, Amsterdam	holländisch	monatlich	"
Hamburg—Guatemala	"	"	"	"

* Die Schiffe gehen weiter nach Zentral-Amerika; siehe dort.

Zentral-Amerika (Westküste)

Hambg.—Westk. (Zentral-Am. via Panama)	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg	deutsch	monatlich	Fracht
"	(Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft			
"	"Kosmos", Hamburg, und	"	?	"
"	Roland Linie, Bremen	"	"	"

Südamerika (Ostküste)

Hamburg—Brasilien—La Plata...	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, und United American Lines, Inc., New York .. Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff- fahrts-Gesellschaft, Hamburg.....	deutsch u. amerikan.	14täglich	Passagiere u. Fracht
"	"	deutsch	"	"
"	"Artus", Danzig	deutsch	monatlich	"
"	Reederei A.-G. Hugo Stinnes, Hamburg..	"	"	"
"	Rotterdam-Südamerika Linie (Vereinigter Dienst der Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Dampfschiffahrtsgesellschaft) und Holland-Amerika Linie, Rotterdam....	holländisch	3wöchentlich	Fracht
"	Skogland Linie, Haugesund.....	norwegisch	monatlich	Passagiere u. Fracht
"	Compañia Naviera Sota y Aznar, Bilbao.	spanisch	14täglich	Fracht
"	Skogland Halcyon Line	norwegisch u. britisch	14täglich	"
"	Transportes Maritimos do Estado, Lissabon	portugies.	unregelmäßig	"
Hamburg—Nord-Brasilien	Booth Steamship Co., Ltd., Liverpool...	britisch	"	(Pass.) "
Hamburg—Brasilien	Norddeutscher Lloyd, Bremen	deutsch	monatlich	Passagiere u. Fracht
"	Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro	brasilianisch	unregelmäßig	"
"	Chargeur Réunis, Paris.....	französisch	"	Fracht

Südamerika (Westküste)

Hamburg—Westküste (via Panama)	Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“, Hamburg, und Roland Linie A.-G., Bremen.....	deutsch	monatlich	Passagiere u. Fracht
"	Pacific Steam Navigation Co., Liverpool.	britisch	14täglich	Fracht
"	Koninkl. Westind. Maildienst, Amsterdam	holländisch	"	"
"	Det Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen.	französisch	monatlich	"
"	Compagnie Générale Transatlantique, Paris	dänisch	"	"

Asien

Hamburg—Britisch-Indien	Deutsche Dampfsch.-Ges. „Hansa“, Bremen	deutsch	10täglich	Fracht
"	British India Line, London	britisch	monatlich	"
"	Well Line, Liverpool	"	ca. 14täglich	"
Hamburg—Rangoon	Bibby, Ellerman, Henderson (Gemein- samer Dienst)	britisch	monatlich	"
Hamburg—Brit. Indien u. Birma	Holland-Britisch-Indien Linie (Gemein- samer Dienst der Holland-Amerika Linie und van Ommeren, Rotterdam).....	holländisch	14täglich	"
Hamburg—Niederländisch-Indien	Deutsch-Anstralische Dampfschiffahrts-Ge- sellschaft, Hamburg, in Verbindung mit Rotterdamische Lloyd, Rotterdam, „Neder- land“, Amsterdam, u. „Oceaan“, Amsterd.	deutsch u. holländisch	10täglich	"
"	Java-Konferenz Linie. Rederiaktiebolaget Transatlantic, Gothenburg, Den Norske Africa og Australie Linie, Kristiania, Ostasiatische Kompagni, Kopenhagen...	schwedisch norwegisch	monatlich	"
Hambg.—Brit. Ind., Birma u. Ostas.	Peninsular & Oriental Steamship Co., Lond.	u. dänisch	unregelmäßig	"
Hamburg—Ostasien	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.....	britisch deutsch	2monatlich	Passagiere u. Fracht
"	Norddeutscher Lloyd, Bremen	"	ca. 14täglich	"
"	Holland-Ostasien Linie, Amsterdam	holländisch	monatlich	Fracht
"	Ostasiatische Kompagni, Kopenhagen.....	dänisch u. schwedisch	ca. 14täglich	"
"	Swenska Ostasiat. Kompagniet, Gothenbg.	"	"	"
"	Alfred Holt & Co., Liverpool, und Eller- man & Bucknall Steamship Co., London	britisch	"	Passagiere u. Fracht
"	„Glen“ Line, Lond., u. „Shire“ Line, Glasgow	"	monatlich	Fracht
"	Nippon Yusen Kaisha, Tokio.....	japanisch	"	"
"	Osaka Shosen Kaisha, Osaka.....	"	"	"

Afrika

Hamburg—Azoren	Transportes Maritimos do Estado, Lissabon	portugies.	nach Bedarf	Passagiere u. Fracht
Hamburg—Nordafrika	Deutsche Levante-Linie G. m. b. H., Hambg.	deutsch	monatlich	Fracht
"	Odenburg-Portugies. Dampfschiffahrts- Reederei, Odenburg.....	"	"	"
"	Deutsche Orient Linie, Stettin	"	ca. 14täglich	"
"	Reederei Köchling, Menzell & Co., Hamburg	"	?	"
"	Stern Levante Linie	französisch?	2 u. 3wöchentl.	"
"	Les Affréteurs Réunis, Paris.....	französisch	?	"
Hamburg—Westafrika	Woermann Linie A.-G., Hamburg	"	"	"
Hamburg—Südwestafrika	Deutsche Ostafrika Linie, Hamburg.....	"	"	"
Hamburg—Südafrika	Hamburg-Amerika Linie (Afrikadienst), Hbg.	deutsch	monatl. 4 Abfahrten	Passagiere u. Fracht
Hamburg—Ostafrika	Hamburg-Bremer Afrika Linie, Bremen..	"	"	"
Hamburg—Westafrika	Reederaktiebol. Transatlantic, Gothenbg.	schwedisch	monatlich	Fracht
"	Krohn Linie, Kopenhagen	u. dänisch	"	"
"	Holland-Westafrika Linie, Amsterdam ..	holländisch	nach Bedarf	"
"	Elder Dempster Linie, Liverpool.....	britisch	14täglich ?	"
"	Société Navales de l'Ouest, Paris	französisch	monatlich	"

	Reederei	Nationalität	Häufigkeit d. Fahrten	Passagiere oder Fracht
Hamburg—West- und Südafrika.	Holland-Südafrika Linie, Rotterdam	holländisch	monatlich	Fracht
Hamburg—West-, Süd- u. Ostafrika	Union Castle Line, London	britisch	14tägig	Passagiere u. Fracht
Hamburg—Südafrika	Natal Line of Steamers (Bullard, King & Co., Ltd., London	"	?	Fracht
Hamburg—Süd- und Ostafrika ..	Deutsch Australische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg	deutsch	?	"
Hamburg—Ostafrika	Holland Ostafrika Linie	holländisch	nach Bedarf	"

Australien

Hamburg—Australien	Reedereiektiebol. Transatlantic, Gothenbg. und Det Ostasiatiska Kompagni, Kopenh. und Den Norske Afrika og Australie Linie, Kristiania	schwedisch dänisch und norwegisch	?	Fracht
"	Peninsular and Oriental Steam Navigation Co., London	britisch	nach Bedarf	"

Deutschland

Hamburgs Schiffsverkehr im Oktober. Im vergangenen Monat gestaltete sich der Seeverkehr des Hamburger Hafens einkommend und ausgehend wie folgt:

	Mit Ladung	Leert od. in Ballast	Zusammen	(September 1921)
	Zahl R. T. net.	Zahl R. T. net.	Zahl R. T. net.	Zahl R. T. net.
Dampfer	612 899 431 190 98 734	802 998 165 (692 973 868)		
Segler	10 11 918 103 36 487 113	48 405 (265 438 70)		
Zus.	622 911 349 293 135 221	915 1046 570 (957 1017 738)		
Dampfer	538 665 985 148 346 120	686 1012 105 (684 958 750)		
Segler	478 57 829 7 1570 485	593 99 (413 550 18)		
Zus.	1016 723 814 155 347 690	1171 1071 504 (1097 1013 768)		

Wenn für diesen Monat eine verhältnismäßig nicht so starke Verkehrssteigerung den beiden vorausgegangenen Monaten gegenüber zu verzeichnen ist, so hat doch die Kurve ihre stetige Aufwärtsbewegung fortgesetzt. Die einkommende Räumte des Monats Oktober übertrifft die des vorherigen um 28 832 R. T. net, die ausgehende um 57 736 R. T. net. Der hamburgische Seeverkehr in diesem Monat hat im Vergleich mit demselben Monat des Jahres 1913 einkommend ca. 81 % und ausgehend 83,6 % seines Vorkriegsumfanges wieder erreicht.

Zahl und Tonnage der in den ersten 10 Monaten d. J. in Hamburg angekommenen Seeschiffe waren:

1921 Januar	525 Schiffe	655 447 R. T. net.
Februar	543 "	672 778 "
März	566 "	637 352 "
April	609 "	653 297 "
Mai	582 "	643 921 "
Juni	612 "	588 444 "
Juli	809 "	887 588 "
August	942 "	955 220 "
September ...	957 "	1 017 738 "
Oktober	915 "	1 046 570 "
1921 Jan. bis Ende Okt.	7 060 Schiffe	7 778 355 R. T. net.
1920 " " " "	4 101 "	3 296 445 "
1913 " " " "	14 130 "	12 123 629 "

Demnach zeigt der einkommende Seeverkehr in den ersten 10 Monaten des Jahres 65,5 % seines Vorkriegsumfanges. L.

Vereinigte Staaten

Amerikanische Reeder protestieren gegen die Vorzugsbehandlung britischer Schiffe in Jamaika. Die britisch-amerikanischen Gegensätze in der Schifffahrt mehrten sich. Zu dem Ratenkampf in der ägyptischen Baumwollenfahrt tritt jetzt als neuer Streitgegenstand die Vorzugsbehandlung der britischen und kanadischen Schiffe in Kingston, Jamaika. Um die den Panamakanal passierenden regelmäßigen Linien von Australien und Neu-Seeland sowie die Linien der kanadischen Regierung nach Jamaika zu ziehen, haben die britischen Behörden diesen Schiffen Befreiung von Tonnengeldern und Besteuerungsabgaben zugesagt. In den Kreisen der amerikanischen Reeder erblickt man in diesem Vorgehen eine diskriminatorische Maßnahme, „eine der zahlreichen Benachteiligungen, die die amerikanische Schifffahrt in allen Teilen der Welt erfährt“.

Großbritannien stützt sich bei dieser Bevorzugung der eigenen Schiffe auf den britisch-amerikanischen Vertrag von 1815, der den amerikanischen Schiffen Gleichbehandlung mit den britischen Schiffen wohl für die Häfen Großbritanniens,

nicht aber seiner Kolonien zusagt. Britisch-Westindien ist noch besonders ausgenommen. Eine Vertragsverletzung seitens Großbritannien liegt also nicht vor. Der Fall gibt indessen den amerikanischen Reedern Anlaß, darauf hinzuweisen, daß der Vertrag von 1815 wohl den Amerikanern verböte, die von Großbritannien kommenden Schiffs Ladungen durch besondere discriminatory duties zu belasten, daß er aber keineswegs untersage, die Ladungen, die auf britischen Schiffen von anderen Ländern kämen, einer nachteiligen Behandlung zu unterwerfen. Die American Steamship Owners Association wird sich in ihrer nächsten Sitzung mit dieser Angelegenheit beschäftigen und dann dem Schiffsamt gewisse Retaliationsmaßnahmen vorschlagen. A. K.

Verschiedenheit der Mannschaftskosten auf amerikanischen, britischen und dänischen Schiffen. Die „Commerce Reports“ geben eine vergleichende Aufstellung der Mannschaftskosten eines Frachtdampfers von 7500 Tragfähigkeitstons unter amerikanischer und britischer Flagge. Die monatlichen Mannschaftskosten des amerikanischen Schiffes, das nach den Bestimmungen der Jones-Akt eine Besatzung von 49 Mann führt, stellen sich auf 4629 \$, während das britische Schiff, dessen Besatzung 40 Mann zählt, eine Monatsausgabe von 2294 \$ hat. Die Kosten des amerikanischen Schiffes sind also um 50 % höher als die des britischen. Sie machen etwa $\frac{1}{6}$ der gesamten Ausgaben des amerikanischen Schiffes aus.

Die „Commerce Reports“ geben weiter eine vergleichende Aufstellung der einzelnen Lohnsätze unter amerikanischer, britischer und dänischer Flagge. Sie legen dabei Lohnsätze zugrunde, die im Juli d. J. in den Vereinigten Staaten, in Großbritannien und in Dänemark galten. Das £ ist zu 3,73 \$ und die dänische Krone zu 0,17 \$ umgerechnet.

	Amerika	Britannien	Dänemark	Amerika	Britannien	Dänemark
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Kapitän ..	320,—	193,96	—	Bootsm'maat ..	77,50	—
1. Offizier	190,—	93 25	127,50	Quartierm.	75,—	—
2. "	165,—	78,83	106,25	Vollmatr.	72,50	44,76 53,72
3. "	145,—	63,41	76,50	Leicht "	52,50	27,97— 34,—
4. "	—	60,05	76,50			30,39
Leit. Ing.	270,—	111,90	187,—	Storekeeper ..	80,—	— 58,65
1. Ingen.	190,—	—	144,50	Oder ..	80,—	48,49 —
2. "	165,—	93,25	110,50	Heizer ...	75,—	45,13 58,65
3. "	145,—	78,83	97,75	Trimmer ..	65,—	44,76— 36,55
1. F. telegr.	107,—	63,78	—			48,49
2. "	85,—	55,95	—	Obersteward ..	120,—	70,87 —
Zimmerm.	85,—	52,59	53,72—	Steward ..	—	48,49 90,10
			58,65	Oberkoch	100,—	67,14 76,50
Zimmerm'maat	80,—	—	—	Koch ..	—	50,49 39,10
Bootsm...	80,—	48,66	58,65			A. K.

29. amerikanische Reedereien in Konkurs. Für 29 amerikanische Reedereien, die Schiffe vom Schiffsamt kauften und dann mit ihren Zahlungen in Rückstand gerieten, ist jetzt der Konkursverwalter bestellt worden. Insgesamt handelt es sich um 50 verkaufte Regierungsschiffe, von denen nur 14 soweit bezahlt sind, daß die betreffenden Reedereien das Eigentumsrecht erwarben. Die Forderungen des Schiffsamtes beziehen sich nicht nur auf rückständige Kauf- oder Chartergelder, sondern auch noch auf sonstige im Interesse der Reedereien gemachten Aufwendungen. A. K.