

HAMBURG/DEN 25. 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. 47

Das oberschlesische Provisorium II

Besondere Bestimmungen trifft das Oberschlesiendiktat hinsichtlich der Ausfuhr von Kohle. Der Kohlenexport und der Kohlenversand nach dem Innern Deutschlands spielt auch für die Wirtschaft des Landes eine entscheidende Rolle.

1913 gingen ca. 38,5 % der 43,8 Mill. t betragenden oberschlesischen Kohlenherzeugung ins Ausland. Davon entfielen 1,4 Mill. t auf Polen und 0,49 Mill. t auf Rußland. Nicht weniger als 32,63 % der Gesamtausfuhr gingen nach dem früheren Österreich-Ungarn, nämlich zur Bukowina 2 Mill. t, nach Böhmen 0,8 Mill. t, nach Ungarn 2,8 Mill. t und nach Deutsch-Österreich 5,5 Mill. t. Budapest allein bezog 1913 etwa 0,5 Mill. t und Wien 1,4 Mill. t Kohlen und Briketts aus Oberschlesien. Weiter erhielten an oberschlesischer Kohle Rumänien 52 400 t, Serbien, Bulgarien und Türkei zusammen 1477 t.

Während des Jahres 1920 wurden ca. 5,5 Mill. t oberschlesischer Kohle exportiert (bei einer oberschlesischen Förderung von ca. 31 Mill. t) gegen 13,1 Mill. t im Jahre 1913. Für den Absatz kommen jetzt hauptsächlich in Betracht: Polen mit einem Jahresbedarf von 1,2 Mill. t, die Tschecho-Slowakei mit 0,9 Mill. t und Italien mit 1,3 Mill. t. Der Bedarf Deutsch-Österreichs betrug 1920 2,1 Mill. t. Ungarn erhielt Ende 1920 durchschnittlich 3400 t im Monat. Nach Danzig wurden in den letzten Monaten 1920 ca. 14 000 t und ins Memelgebiet ca 4000 t geliefert.

Was Deutschland anbetrifft, so machte sein Anteil am Absatz von oberschlesischer Steinkohle, Koks und Briketts 1913 für das Verkehrsgebiet Oppeln ca. 19,41 % und für das übrige deutsche Inland 42,8 % aus. Insbesondere stehen für Groß-Berlin die oberschlesischen Bezüge an der Spitze. Es erhielt im Jahre 1913 Kohle aus Oberschlesien 1 982 000 t, aus England 1 654 000 t, aus Rheinland-Westfalen 1 531 000 t, aus Niederschlesien 384 000 t und aus Sachsen 23 000 t. Die englische Kohle, die im Frieden mit der oberschlesischen in Wettbewerb stand, ist inzwischen infolge des Sturzes der Reichsmark unerschwinglich geworden. Deshalb bildet Oberschlesien heute die wichtigste Kohlenquelle für das östliche und südliche Deutschland, zumal die Ruhrkohle mit Rücksicht auf die Reparationsleistungen nur zum Teil für den deutschen Verbrauch zur Verfügung steht.

All diese verwickelten Verhältnisse werden durch die Errichtung einer Zolllinie zwischen den hauptsächlichsten Stätten der oberschlesischen Kohlenproduktion und dem deutschen Absatzgebiet durchaus gestört. Hinzu kommt noch, daß nicht nur die deutsche Wirtschaft ein Interesse an dem ungehinderten Fortgang des Kohlenversandes aus Oberschlesien in das übrige

Deutschland hat, sondern daß umgekehrt Oberschlesien auf diesen Absatz angewiesen ist. Wenn nicht politische Leidenenschaften die Stimme der wirtschaftlichen Vernunft übertönen, muß also Polen bemüht sein, diesen Absatz sicherzustellen.

Aus solchen Erwägungen heraus bestimmt der Artikel 90 des Versailler Vertrages: Polen verpflichtet sich, während eines Zeitraumes von 15 Jahren die Ausfuhr der Bergwerkserzeugnisse nach Deutschland aus allen denjenigen Teilen Oberschlesiens zu gestatten, die an Polen übergehen. Diese Erzeugnisse bleiben von allen Ausfuhrabgaben sowie allen auf ihrer Ausfuhr lastenden Gebühren oder Beschränkungen frei. Polen verpflichtet sich, alle Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind, damit der Verkauf der verfügbaren Erzeugnisse dieser Gruben an Käufer in Deutschland unter ebenso günstigen Bedingungen erfolgt wie der Verkauf ähnlicher Erzeugnisse, die unter entsprechenden Verhältnissen an Käufer in Polen oder in irgendeinem anderen Lande verkauft werden.

Diese Bestimmungen werden in der Note über die Teilung Oberschlesiens übernommen. Sie fügt noch hinzu: Bezüglich der Kohle werden bei Anwendung dieses Artikels die Bestimmungen der verschiedenen Friedensverträge und internationalen Abmachungen zwischen Deutschland, Polen und den Ländern in Betracht gezogen, die unmittelbar oder mittelbar an der Einfuhr oberschlesischer Kohle interessiert sind, soweit die Verträge zwischen Deutschland und Polen Verpflichtungen an Kohlenlieferungen enthalten. Hier vermißt man die Anordnung, daß die Reparationskohle, soweit sie bisher auf Oberschlesien entfiel, von Polen übernommen wird. Weiter wird Deutschland in der Note verpflichtet, während eines Zeitraums von 15 Jahren die Ausfuhr der Bergwerkserzeugnisse seines Gebiets in die polnische Zone des Abstimmungsgebietes zu den gleichen Bedingungen zu gestatten, die nach Art. 90 des Versailler Vertrags für die Ausfuhr von Kohle aus der polnischen Zone nach Deutschland gelten. Diese Zusätze zu dem Artikel 90 gehen offensichtlich über das, was Deutschland in Versailles unterschrieben hat, hinaus. Der Durchschnitt der Jahre 1911 bis 1913 wird für jene 15 jährige Kohlenausfuhr zugrunde gelegt, jedoch nur für Deutschland, nicht aber auch für Polen. Er muß als viel zu hoch erscheinen, wenn man die gegenwärtigen Förderungsziffern in Betracht zieht. Tatsächlich liegen die Verhältnisse so, daß die bei Deutschland verbleibende Hütten- und Metallindustrie fast ganz von ihrer Kohlenbasis abgeschnitten wird, da die erforderliche Koks-kohle in dem an Polen fallenden Rybniker Bezirk vorkommt.

Nach allen bisher mit Polen gemachten Erfahrungen muß es leider sehr fraglich erscheinen, daß Polen die Bestimmungen über die Kohlenausfuhr in loyalen Geiste handhaben wird. Mittel und Wege gibt es genug, um sie praktisch bedeutungslos zu machen. Man kann nur wünschen und hoffen, daß es durch sein eigenes Interesse gezwungen wird, wenigstens im ganzen und großen dem Sinne dieser Vorschriften gemäß auch wirklich zu handeln. Polen ist an und für sich leicht imstande, den Verkauf der Kohle zu hintertreiben, auch wenn die Ausfuhr freigegeben ist. Vor allem kommt alles darauf an, zu welchem Preise es die Kohlenabgabe an Deutschland erlaubt. Weder der Versailler Vertrag noch die neue Note enthalten ein Wort hierüber. Wenn die polnische Regierung anordnet, daß die Kohle zu Weltmarktpreisen verkauft wird, dann ist sie für Deutschland unerschwinglich und die Freigabe der Ausfuhr nützt ihm gar nichts. Vielleicht hat England damit gerechnet, daß es so kommt. Denn stellt man Groß-Berlin und die anderen auf Oberschlesischen Kohlenbezug angewiesenen deutschen Gegenden auf Weltmarktpreise, so erhöhen sich sofort die Aussichten für die englische Kohleneinfuhr nach Deutschland.

Die Innigkeit der Verkehrszusammenhänge im ganzen Abstimmungsgebiet ist im „W.-D.“ Nr. 28 und 30 vom 5. und 29. 7. 21 eingehend geschildert worden. Um ihr Rechnung zu tragen, sehen die Wirtschaftsklauseln vor, daß das ober-schlesische Eisenbahnnetz unter eine einheitliche deutsch-polnische („gemischte“) Verwaltung gestellt werden soll. Die gesamte Verkehrspolitik, insbesondere die Tarife, sollen gemeinschaftlicher Regelung unterliegen. Nun besteht aber keine Garantie dafür, daß das Material und die Anlagen von polnischer Seite mit der gleichen Sorgfalt und dem gleichen Aufwand an Kosten wirklich instandgehalten bzw. erneuert werden wie von deutscher Seite. Die Ausgaben für Neuarbeiten sollen von dem Staat getragen werden, auf dessen Gebiet sie ausgeführt werden. Das ist eine durchaus ungerechte Bestimmung, die Deutschland einseitig belastet. Entscheidend darf doch nicht der Ort der Herstellung von Lokomotiven und Eisenbahnwagen sein, die für Oberschlesien bestimmt sind, sondern einzig die Frage, ob sie dem Verkehr in der polnischen oder in der deutschen Zone Oberschlesiens dienen sollen. Wenn nur das feste Material, der Unter- und Oberbau der Eisenbahnen, gemeint ist, liegt die Sache anders. Jedenfalls muß über diesen Punkt noch Klarheit geschaffen werden. Deutschland muß weiter abermals gewaltige Mengen seiner Lokomotiven und Eisenbahnwagen abtreten, um dem polnischen Staat die Weiterführung des Verkehrs in der polnischen Zone Oberschlesiens zu ermöglichen. Das ober-schlesische Eisenbahnnetz ist auf das verkehrspolitische Zusammenwirken mit dem großen ost- und mitteldeutschen Eisenbahnsystem angewiesen. Dafür aber gibt die gemischte Verwaltung der Eisenbahnen keinerlei Gewähr.

Für die Dauer von 15 Jahren soll jeder, der im Abstimmungsgebiet einen ordnungsgemäßen Wohnsitz hat oder dort einer regelmäßigen oder beruflichen Tätigkeit nachgeht, kostenlos eine Verkehrskarte erhalten, die es ihm gestattet, ohne weiteres die Grenze zu überschreiten. Dadurch wird jede ernsthafte Grenzkontrolle unmöglich gemacht. Die deutsche Regierung denkt deshalb an die Schaffung einer Art Auffanggürtel an den Grenzen des Abstimmungsgebietes nach Norden und Westen hin.

Höchstens 15 Jahre lang soll die deutsche Währung auch in der polnischen Zone des Abstimmungsgebietes weiter herrschen; die Wertinheit (die Note der Entente redet von „Münzeinheit“) bleibt die Reichsmark. Schon vor Ablauf der 15 Jahre kann jedoch hierin eine Änderung eintreten, wenn die polnische und die deutsche Regierung durch Vereinbarung eine

solche beschließen. Es unterliegt der unten noch zu schildernden gemischten Kommission, den Zeitpunkt zu bestimmen, von dem an die deutsche Reichsmark aufhört, die einzige gesetzliche Wertinheit zu sein. Diese Bestimmung kann so ausgelegt werden, daß auch die gemischte Kommission das Recht hat, die Alleingeltung der Reichsmark schon vor Ablauf der 15 Jahre zu beseitigen.

Das einstweilige Fortbestehen der Reichsmark in der polnischen Zone bedeutet ein starkes Band zwischen der deutschen und der ober-schlesischen Wirtschaft; das zu zerschneiden Deutschland grundsätzlich kaum erstreben kann. Es ist ja bekannt, mit welchem Eifer z. B. die Franzosen im Saargebiet die Einführung des Franken betreiben, um so das Land, das ihnen allerdings noch keineswegs endgültig zugesprochen ist (insofern kann mit Oberschlesien keine Parallele gezogen werden), wirtschaftlich nach Frankreich zu orientieren.

Gleichwohl ist Polen durchaus der nehmende Teil, wenn die deutsche Währung in dem polnischen Gebiet Oberschlesiens aufrechterhalten bleibt. Die deutsche Wirtschaft wird dadurch geschädigt, daß Deutschland allein für die Zahlung der Löhne monatlich mehrere Hundert Millionen Mark in das neupolnische Gebiet hineinpumpen muß. Ungezählte Markbestände werden so nach Großpolen und in das Ausland abfließen, statt nach Deutschland zurückzukommen, und so auf die Valuta drücken. Wenn Polen die Steuern aus Oberschlesien in deutscher Währung gezahlt bekommt — und anders ist die Besteuerung wohl kaum denkbar —, so macht es bei dem niedrigen Stand der polnischen Mark gegenüber der Reichsmark erhebliche Valutagewinne. Ähnliche Gewinne sind seitens Polens zu erzielen, wenn die polnischen Postbehörden das Recht haben, auf deutsche Währung lautende Postwertzeichen in Polnisch-Oberschlesien auszugeben. Der Wortlaut der Note über Oberschlesien schließt diese Möglichkeit nicht aus, denn es heißt darin: „Für die Dauer des Umlaufs deutschen Geldes in der polnischen Zone werden die Post-, Telegraphen- und Telefongebühren in deutscher Währung erhoben.“ Durch Einführung einer Devisen-Zwangswirtschaft wäre Polen ferner in der Lage, sich in den Besitz der auf Reichsmark lautenden privaten Forderungen aus Polnisch-Oberschlesien an Deutschland zu setzen; um so die polnische Valuta auf Kosten der deutschen zu kräftigen.

Das Weiterbestehen der deutschen Währung ist nur dann möglich, wenn die Reichsbank ihre Niederlassungen in Kattowitz und Königshütte beibehält. Es fragt sich aber, ob Polen ihr die notwendigen Garantien für einen ungestörten Geschäftsbetrieb zu geben geneigt ist und sie vor allem nicht zu zwingen versucht, dem polnischen Staate Kredit einzuräumen.

Eine unfreiwillige Anerkennung der bisherigen deutschen Leistungen in Oberschlesien enthalten die Bestimmungen der Oberschlesiennote, die sich mit der Sozialversicherung und mit den bisherigen ober-schlesischen Berufsvereinigungen befassen. Überall hat man sich zu Maßnahmen entschließen müssen, die das Weiterbestehen dieser deutschen Einrichtungen für eine Reihe von Jahren gewährleisten. Die polnische Regierung soll in kürzester Frist in der polnischen Zone besondere Behörden für das Versicherungswesen sowie für die Verwaltung und die streitige Gerichtsbarkeit schaffen. Was bei uns in langjähriger organischer Entwicklung erwachsen ist, soll hier von der durch Verwaltungsleistungen nicht gerade hervorragenden Warschauer Regierung in kürzester Zeit nachgeahmt werden. Über den voraussichtlichen Erfolg dieser Bestrebungen kann man nur skeptisch denken, was im Interesse der von Deutschland gewaltsam losgerissenen Versicherten nur zu bedauern ist.

Zur Überwachung der in der Oberschlesiennote festgesetzten Maßnahmen soll eine gemischte Kommission

gebildet werden, bestehend aus zwei Deutschen und zwei Polen, die aus Oberschlesien gebürtig sind, und aus einem Präsidenten fremder Nationalität, der von dem Völkerbundsrat bestimmt wird.

Dieser gemischten Kommission kann Deutschland nur mit größter Besorgnis entgegensetzen. Den Ausschlag wird in ihr der vom Völkerbundsrat zu bestimmende Präsident geben. Nach den bisherigen Erfahrungen, die Deutschland mit dem Völkerbund gemacht hat, ist nicht anzunehmen, daß der Präsident unparteiisch sein, geschweige denn die deutschen Interessen besonders wahren wird. Deutschland wird vielmehr aller Voraussicht nach in der Kommission stets mit zwei gegen drei Stimmen dastehen. Was die deutschen Vertreter in der Kommission anbetrifft, so ist in der Note nicht gesagt, wer sie ernennen oder bestätigt. Darauf aber kommt alles an. Der Mißbrauch des Begriffs „Saarländer“, der bei der Bildung der Saarregierung getrieben wurde, kann Deutschland nur mit Mißtrauen gegenüber der Zusammensetzung der gemischten Kommission erfüllen.

Von dem Gutachten der gemischten Kommission hängt die Rechtssicherheit der in den polnischen Staatsverband übertretenden Deutschen ab. Denn Polen darf zu Enteignungen schreiten, wenn diese nach Ansicht der gemischten Kommission für die Aufrechterhaltung des Betriebes unumgänglich

notwendig sind, eine dehnbare Bestimmung. Praktisch wird es lediglich darauf ankommen, ob die mit der Abtrennung von Polnisch-Oberschlesien wachsende Beteiligung des Entente-kapitals an der dortigen Industrie ein weiteres Verbleiben deutschen Kapitals und deutscher Arbeit an Ort und Stelle als wünschenswert erscheinen läßt. Ein Schiedsgericht, das zwecks Schlichtung privater Streitigkeiten, die aus dem Teilungsdiktat hervorgehen, eingesetzt wird, kann als paritätisch ebensowenig betrachtet werden wie die gemischte Kommission, da auch hier der Vorsitzende vom Völkerbund ernannt wird und die entscheidende Stimme hat.

Das aufgezwungene Wirtschaftsabkommen für Oberschlesien kann die Schwierigkeiten nicht aus der Welt schaffen, die sich aus der widernatürlichen Teilung eines Landes ergeben, das einen einheitlichen Wirtschaftsorganismus darstellt. Es handelt sich durchaus um ein Provisorium. Spätestens nach 15 Jahren, wahrscheinlich aber schon viel früher, werden dieselben Fragen drohend ihr Haupt erheben, die durch den Genfer Spruch künstlich aufgeworfen, nicht aber auch gelöst worden sind. Die wirtschaftliche Vernunft erheischt eben, daß Oberschlesien in seinem durch jahrhundertelange Entwicklung entstanden und geheiligten Zusammenhang mit dem deutschen Mutterlande bleibt.

Dr. Alfred Schmidt-Essen

Deutschland

Zur Lage der Industrie im Oktober

Der Monat Oktober stand unter dem Zeichen der Verhandlung und Entscheidung über Oberschlesien, durch die Deutschland über vier Fünftel der ober-schlesischen Steinkohlenförderung, über die Hälfte der ober-schlesischen Koke-reien und zwei Drittel der Brikettfabriken, etwa sieben Zehntel der Roheisenerzeugung wie der Stahlerzeugung Oberschlesiens und die gesamten schlesischen Zink-, Blei- und Silberhütten verliert. Die wirtschaftlichen Folgen zeigten sich — nach dem Bericht des „Reichs-Arbeitsblatts“ in Nr. 27, der der folgenden Übersicht zugrunde liegt — schon in einem Anwachsen von Kohlen- und Rohstoffnot in verschiedenen Gewerben. Vorläufig noch weittragender war die Wirkung auf die deutsche Valuta. Der abermalige und verstärkte Marksturz zog ein weiteres Anwachsen der Scheinhausse nach sich, indem die Exportgeschäfte sich teilweise sprunghaft vermehrten und indem das Inlandsgeschäft sich angesichts der Teuerung zu krassen Ausverkauferscheinungen ausbreitete.

Die Reichsindexziffer für Lebenshaltungskosten stieg im Oktober von 1062 auf 1146. Aus den einzelnen Berichten typischer Industriebetriebe an das R.-A. ergab sich eine Abnahme des Anteils der schlecht beschäftigten Unternehmungen von 23 auf 17 v. H., der befriedigend beschäftigten von 35 auf 33 v. H., während sich der Anteil der gut beschäftigten von 38 auf 48 v. H. hob. Wenn man für Mitte November 1920 den Stand der schlecht beschäftigten-Betriebe gleich 100 setzt, so ergibt sich ein stetiges Ansteigen bis auf 189 Mitte Juli 1921; von da an sinkt die Ziffer: August 167, September 121, Oktober 87.

Die Steinkohlenförderung im Ruhrbezirk ist im Oktober nach den vorläufigen täglichen Anschreibungen in 26 Arbeitstagen auf 7,81 Mill. t zu veranschlagen. Sie betrug im September in gleichfalls 26 Arbeitstagen 7,85 Mill. t. Die arbeitstägliche Förderung stellt sich voraussichtlich auf 300 000 t gegen 302 000 t im September. Wie schon erwähnt, machte sich bereits von neuem Kohlennot bemerkbar. Durch

die vorhergehende rückläufige Bewegung in der Beschäftigung der Industrie infolge der allgemeinen Weltabsatzstockung wie durch den geringen Hausbrandverbrauch in der warmen Jahreszeit hatte sich die Einschränkung der deutschen Kohlenversorgung, die durch das Abkommen von Spaa bedingt ist, in den letzten Monaten nicht mehr so stark wie anfangs fühlbar gemacht. Sie erstreckte sich nur auf gewisse Qualitätssorten. Jetzt stehen Gas- und Elektrizitätswerke, besonders in Süddeutschland, vor der Gefahr einer Stillegung ihrer Betriebe, weil die Kohlenzufuhr stockt. Der niedrige Wasserstand auf Rhein, Elbe und Oder und der Wagenmangel, der im Oktober im Ruhrgebiet eine Fehlziffer von täglich nicht weniger als 5000 bis 7000 Wagen (gegen arbeitstäglich nur rund 260 Wagen im Vormonat) erreichte, wirkten zusammen. Auf den Ruhrzechen lagert nur eine Tagesförderung; die Vorräte der Eisenbahnen sind ganz unerheblich.

Die ober-schlesische Steinkohlenförderung hat im Oktober eine kleine Steigerung von 2,68 Mill. t auf 2,86 Mill. t in je 26 Arbeitstagen erfahren. Dagegen nahm der Versand infolge unregelmäßiger Wagengestellung von 1,97 Mill. t auf 1,82 Mill. t ab. Von 245 097 angeforderten Wagen konnten 41 599 Wagen nicht gestellt werden. Die Kohlenbestände betrugen am 29. 10. 459 156 t.

Die mitteldeutsche Braunkohlenförderung scheint im Oktober nachgelassen zu haben. Die Nachfrage, die teilweise äußerst rege war, konnte bei dem starken Wagenmangel nicht erledigt werden. Größere Mengen wurden auf Stapel genommen.

Die Hausbrandversorgung Süddeutschlands, die nach dem Verlust Oberschlesiens zum größten Teil vom Ruhrgebiete wird übernommen werden müssen, ist in keiner Weise sichergestellt; allein die von der bayrischen Industrie aus Oberschlesien bezogenen Kohlenmengen betrugen 37 v. H. der Gesamtmengen. Die Versorgungslage des süddeutschen Marktes hatte sich schon Anfang Oktober durch die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse

des Rheins verschlechtert, weil die Belieferung der Großgewerbe auf dem Schienenwege die Ausfälle, die der Wassertransport brachte, nicht zu decken vermochte. Wegen der außerordentlichen Trockenheit sind auch die Industriebetriebe mit eigener Wasserkraft auf Elektrizitätsversorgung angewiesen. In Bayern, Württemberg und Baden zeigt die Kohlenversorgung der Gas- und Elektrizitätswerke eine äußerst bedrohliche Entwicklung.

Im Erzbergbau scheint der Verlust des oberschlesischen Montandistriktes das Interesse mehr auf deutsche Erzvorkommen im verbleibenden Reichsgebiet zu richten. So sind einige Erzbergwerke, die schon seit Jahrzehnten stillliegen, wieder in Betrieb gesetzt worden. Auch die Valutahöhe der Erzlieferungsländer scheint eine Besserung der Lage der deutschen Erzgruben herbeigeführt zu haben. Auf dem Roheisensteinmarkt hat sich die Nachfrage gegenüber dem Vormonat etwas lebhafter gestaltet; auch nach gutem Flußstein war etwas Nachfrage. In beiden Fällen aber standen erheblichen Steigerungen der Selbstkosten noch keine Erzhöherhöhungen gegenüber. Die Produktion von Brauneisenstein war kaum nennenswert, was umso beklagenswerter ist, als gerade nach diesem Erz eine lebhaftere Nachfrage eingesetzt hat.

Die Metallindustrie hat gegenwärtig Hochkonjunktur; sie ist rege beschäftigt und kann die sich täglich steigernde Nachfrage nicht befriedigen. Dabei scheint die außerordentlich starke Nachfrage nicht allein auf einen wirklichen Bedarf der eisenverarbeitenden Industrie, sondern zum Teil auch auf Eindeckungen aus Furcht vor den steigenden Preisen zurückzuführen zu sein. Daß die jetzige außerordentliche Steigerung des Beschäftigungsgrades eine ganz vorübergehende Erscheinung ist, die bei anderer Devisenentwicklung katastrophal zusammenbricht, läßt sich zwar mit Sicherheit nicht bestimmen, ist aber sehr zu befürchten. Die günstige Lage geht auch aus den Berichten an das R.-A. hervor, wonach 47 v. H. der berichtenden Betriebe gegen 23 v. H. im Vormonat sehr gut und nur 31 v. H. gegen 43 v. H. im Vormonat ungünstig beschäftigt sind. Die Preise sind im Laufe des Oktobers wiederum bedeutend erhöht worden. Der Eisenwirtschaftsbund setzte für Roheisen, Ferro-Mangan und Ferro-Silicium neue Höchstpreise fest.

In der inländischen Rohstoffversorgung war die Nachfrage nach Roheisen außerordentlich groß und konnte nicht vollständig befriedigt werden. Der Versand erfuhr eine wesentliche Steigerung. Die Einfuhr von Schwedenerzen bereitete Schwierigkeiten, weil die Reeder Zahlung der Frachten in fremder Währung verlangten. Auf dem Schrottmarkt war eine gewisse Knappheit vorhanden. Frankreich hat die Ausfuhr von Schrott nach Deutschland gesperrt; auch die Händler halten nach Zeitungsmeldungen zurück. Wie im September bestand im Oktober Mangel an Kohlen und Kalk. Die Wagengestellung gestaltete sich infolge der Kartoffeltransporte weiterhin unbefriedigend.

Halbzeug, Stabeisen und Formeisen wurden stark gefragt; besonders für Stabeisen hat sich die Nachfrage so außerordentlich gesteigert, daß die Werke sie nicht mehr befriedigen können. In Grob- und Feinblechen sind die meisten Werke ausverkauft. Für Draht liegen die Verhältnisse ähnlich. Die Inlandsnachfrage wächst dauernd, auch das Ausland versucht größere Abschlüsse zu tätigen. Für die Kleineisen- und Stahlwarenindustrie hat die Auftragsbelegung auch im Oktober angehalten, so daß alle Betriebe ausreichend beschäftigt waren. Auch die Schlägereiindustrie hat die noch teilweise bestehende Kurzarbeit beseitigt und ist zum Vollbetrieb übergegangen. Im Remscheider

Bezirk hat die gesteigerte Geschäftstätigkeit in der gesamten Werkzeug-, Schloß- und Beschlägeindustrie zugenommen. Im Schmalkaldener Bezirk sind infolge des Sinkens der Markwährung und der damit verbundenen Hebung des Exportgeschäftes die Aufträge sprunghaft gestiegen. Jedoch wurde die Industrie durch einen mehrwöchigen Streik der Metallarbeiter stark beeinträchtigt. Auch die Aluminium- und die Emailleindustrie waren über ihre Leistungsfähigkeit beschäftigt. In- und Auslandsabsatz waren sehr stark.

Die Lage in der Maschinenindustrie hat sich gegenüber dem Vormonat gebessert. Im Anschluß an die Entwertung der Mark ist die Auftragserteilung sprunghaft gestiegen, so daß teilweise mit Doppelschichten gearbeitet wurde. An den Aufträgen waren sowohl Inland als Ausland stark beteiligt. Allerdings wurde das Auslandsgeschäft durch Zollerhöhungen vielfach erschwert oder verhindert. Die Rohstoff- und Kohlenbelieferung war oft unbefriedigend. Die Preisentwicklung zeigte steigende Tendenz. Nach den Berichten der Betriebe war der Beschäftigungsgrad bei 42 v. H. gegen 26 v. H. im Vormonat gut, bei 21 v. H. gegen 31 v. H. im Vormonat schlecht.

In den einzelnen Industriezweigen waren es vor allem der allgemeine Maschinenbau, der Automobilbau und die feinmechanischen und optischen Betriebe, die an der Verbesserung der Beschäftigung starken Anteil hatten. Auch im Werkzeugmaschinenbau und im Bau landwirtschaftlicher Maschinen hat sich die Lage weiter verbessert. Für den Schiffsbau hingegen ist die Verbesserung gegenüber dem Vormonat nicht mehr so erheblich. Für den Lokomotiv- und den Waggonbau besteht vorläufig noch genügend Beschäftigung; die Aussichten sind jedoch nicht günstig. Die Lage der Fahrradindustrie ist sehr gut. Zu der sprunghaften Besserung in der Lage der feinmechanischen und optischen Industrie haben vor allem umfangreiche Auslandsaufträge beigetragen.

Die schon für den Vormonat festgestellte Verbesserung des Inlandsgeschäftes in der elektrotechnischen Industrie hat sich im Oktober weiter fortgesetzt. Das Anschwellen der Bestellungen macht sich auf fast allen Starkstrom- wie auf den meisten Schwachstromgebieten bemerkbar. Insbesondere ist ein gewisser Aufschwung für die Industrie der Glühlampen und elektromedizinischen Apparate für In- und Ausland festzustellen. Eine Belebung hat das Geschäft auf dem Auslandsmarkt auch für Graphit-Elektroden zu verzeichnen. Reichlicher als zuvor liegen Kabelbestellungen aus dem Ausland vor. Die Auftragserteilung der Behörden hat allerdings nachgelassen, der Höhepunkt der Eindeckungskonjunktur scheint erreicht zu sein. Die Ausfuhr gestaltete sich nach wie vor schwierig. Insbesondere gilt das für die Ausfuhr nach dem europäischen Auslande, wo die Hauptabnehmer elektrotechnischer Erzeugnisse wegen Beschäftigungsmangels nicht in der Lage sind, große Aufträge zu erteilen.

Von den berichtenden Betrieben waren 83 v. H. befriedigend, 8 v. H. gut und 9 v. H. schlecht beschäftigt.

Die anhaltende Verschlechterung der Mark hat auch in der chemischen Industrie eine erhebliche Belebung des Auslandsgeschäftes zur Folge gehabt und auch den inländischen Absatz an solche Industriezweige gesteigert, welche die bezogenen Chemikalien für Herstellung von Exportprodukten benötigten. Die Absperurmaßnahmen des Auslandes gegen Erzeugnisse der deutschen chemischen Industrie sind aber noch weiterhin verschärft worden; so ist vor allem in England die „Safe guarding of Industries Bill“ am 1. 10. in Kraft ge-

treten. — Lohnsteigerungen und Erhöhungen der Rohstoffpreise haben die Gesteungskosten erheblich verteuert. — Die Brennstoffbelieferung verschlechterte sich wesentlich in qualitativer Hinsicht. Der Rohstoffbezug wurde durch den Waggonmangel erschwert, der andererseits auch insbesondere den Abtransport von kalzinierter Soda behinderte, so daß große Knappheit an diesem Chemikal eintrat.

Der Umsatz an Farbstoffen ließ im Inlande etwas nach, während das Auslandsgeschäft sich belebte; doch machte sich hier der Wettbewerb von Schweizer Farbstofffabriken fühlbar. Pharmazeutische Erzeugnisse wurden im In- und Auslande gesteigert umgesetzt. Im Großhandel mit Ölen und Fetten bestand Warenmangel. Für die Mineralölindustrie gestaltete sich der Absatz aber trotz schwieriger Rohstoffversorgung im Inland lebhaft, während der Absatz im Ausland vollständig ausfiel. Bei der Stickstoffindustrie sind die Gesteungskosten der Stickstoffdüngemittel gestiegen, so daß auch eine Preiserhöhung vorgenommen werden mußte. Trotzdem ist auch jetzt noch der Preis des Stickstoffdüngers in Deutschland, unter Berücksichtigung des Valutastandes, nur halb so hoch wie im Ausland. Die Erzeugung von Chilesalpeter ist nach wie vor stark eingeschränkt.

Das Spinn- und Webstoffgewerbe, in dem die allgemeine Hausse bisher wohl am stärksten zutage trat, war auch im Oktober unverändert lebhaft beschäftigt. Das Vorstehen durch den Valutarückgang bedingter Rohstoffvertierungen und der nahende Winter haben den Einkauf der vorhandenen Waren, an dem sich alle Schichten der inländischen Bevölkerung und dazu auch das Ausland beteiligten, dermaßen in die Höhe getrieben, daß sich der Warenmangel im Textilgroßhandel noch stärker bemerkbar machte. Die Spinnereien und Webereien sind großenteils ausverkauft, manche bereits fürs erste Vierteljahr des nächsten Jahres. Viele Firmen halten jetzt jedoch wegen der Unsicherheit der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung mit dem Verkauf zurück. Im Remscheider Handelskammerbezirk ist der Umsatz mit Ausnahme der Strickgarnspinnereien und Tuchwebereien, gegenüber dem Vormonat um 20 bis 30 v. H. gestiegen. Der Oktoberbericht der Handelskammer Ludwigshafen hebt hervor, daß ausländische Käufer sich in Massen einfanden, um ihre höherwertige Valuta zum Schaden der deutschen Verbraucher auszunutzen.

Nach den Berichten an das R.-A. waren 78 v. H. im Oktober gegen 73 v. H. im Vormonat gut, 18 v. H. befriedigend und nur 4 v. H. schlecht beschäftigt. Einzelne Berichte weisen darauf hin, daß mit der Vertierung der Rohstoffe Schwierigkeiten in der Versorgung mit Rohmaterialien, die nur mit sehr langen Lieferzeiten erhältlich sind, Hand in Hand gehen. Eine Kammgarnspinnerei hebt hervor, daß die Preise für Rohmaterial mehr als doppelt so hoch wie im Vormonat sind. Es wird über zu langsames Arbeiten von Eisenbahn und Post, insbesondere über Wagenmangel geklagt; in manchen Betrieben stellt die eingetretene Rohstoffknappheit schon die Aufrechterhaltung der bisherigen Betriebszeit in Frage. — Der Bezug von Textilwaren aus dem Auslande hat so gut wie gänzlich aufgehört.

Die Baumwollspinnereien und -webereien beschäftigten nach einer September-Erhebung der Reichswirtschaftsstelle für Baumwolle 83 v. H. der vorhandenen betriebsfähigen Spindeln und 69,6 v. H. der Webstühle. Im München-Gladbacher Handelskammerbezirk wurden in der Baumwollspinnerei trotz der hohen Preise noch viele Aufträge erteilt, einerseits deswegen, weil die garnverbrauchende Industrie große Auslandsaufträge hatte abschließen können, andererseits deswegen, weil die meisten Garnabnehmer endgültig die Hoffnung auf-

geben mußten, daß die Garnpreise in absehbarer Zeit wieder heruntergehen könnten. In den Baumwollwebereien München-Gladbachs hat der Auftragseingang jedoch stark nachgelassen, da die Abnehmerschaft die neuen Preise, welche zum Ausgleich der gestiegenen Selbstkosten gefordert wurden, nicht bewilligen wollte. Auch im Handelskammerbezirk Münster ließ die Nachfrage infolge des Marksturzes teilweise wesentlich nach, so daß die Befürchtung nicht mehr ungerechtfertigt scheint, daß ein verhängnisvoller Augenblick eintreten kann, wo der Ansturm der Verbraucher in einen Käuferstreck umschlägt.

In der Wollweberei hat auch im Oktober noch ein ziemlich starkes Eindeckungsbedürfnis vorgeherrscht. Der Bremer Wollmarkt stand Ende des Monats unter dem Einfluß der starken Devisenschwankungen, die zur Vorsicht im Geschäftsabschluß mahnten. Aus dem selben Grunde wurde auch in Berlin eine Zurückhaltung im Abschluß größerer Geschäfte merklich. In Mühlhausen i. Th. gestaltete sich die Lage in der Wollweberei und -spinnerei im Oktober fast durchweg noch lebhafter als im September. Für die dortigen Kammgarnspinnereien werden allerdings Absatzstockungen befürchtet, da der Zwang, alle Rohstoffe aus dem Ausland zu beziehen, hier zu erheblichen Preissteigerungen führen muß. Die Ausfuhr hielt sich in mäßigen Grenzen. In den Strickgarnspinnereien des Aachener Handelskammerbezirkes machten sich im Gegensatz zu der stürmischen Nachfrage im Vormonat Anzeichen eines vorbereitenden Umschwunges bemerkbar. Die Textilindustrie Aachens hatte aber auch im Oktober äußerst lebhaft zu tun, und der Auftragsbestand hat weiterhin zugenommen.

Die Leinenindustrie im Bezirk der Bielefelder Handelskammer war infolge älterer Bestellungen gut beschäftigt. Eine Hereinnahme neuer Aufträge für spätere Lieferung war nicht möglich, weil sich die Entwicklung der Garnpreise und Arbeitslöhne nicht übersehen läßt. Die Schwierigkeiten in der Beschaffung von Garnen haben sich infolge des weiteren Sinkens der Mark noch verschärft.

Die Seidenindustrie ist angestrengt beschäftigt. Neue Aufträge können nur mit langer Lieferfrist angenommen werden. Die Rohstoffpreise haben stark angezogen. Auch die Samt- und Plüschwebereien sind gut beschäftigt.

Für das Bekleidungsgewerbe hat die starke Nachfrage im Berichtsmonat angehalten, und eine weitere, nicht unbeträchtliche Steigerung der Nachfrage ist mit Beginn der neuen Senkung des Kurses eingetreten. Warenknappheit zeigt sich in einem bisher wohl noch nie dagewesenen Grade. Zum Teil hat die Unsicherheit der Preisgrundlage auch hier zu einer Einschränkung des Geschäftsverkehrs geführt. Immerhin ist der Anteil der gut beschäftigten Berichtsfirmen zum Oktober von 78 auf 91 v. H. gestiegen. In der Herren- und Knabenkonfektion fiel das Geschäft in Schlesien wie in Berlin und München noch reger als im September aus. Die Nachfrage, insbesondere die nach Wintersachen, konnte nur teilweise befriedigt werden. Die Konfektion mußte bei dem Massenbedarf des Einzelhandels, der durch die starke Kaufkraft von Ausländern noch gesteigert wurde, vielfach zur Repartierung der Lieferungen ihre Zuflucht nehmen. Besonders rege Nachfrage herrschte nach qualitativ guter Ware. Auch in der Damenkonfektion gestaltete sich der Geschäftsgang äußerst lebhaft. Ebenso steht die Wäscheindustrie außerordentlichen Bestellungseingängen gegenüber. Die Schuhindustrie war zwar noch gut beschäftigt, die steigenden Lederpreise haben den Warenabsatz aber sehr erschwert.

Im Nahrungs- und Genußmittelgewerbe kommt die augenblickliche Hochkonjunktur nicht in demselben Grade zum Ausdruck, wie in den meisten anderen Industrien. — Die Mühlen sind im allgemeinen lebhaft beschäftigt, da die Zunahme der Teuerung eine starke Kaufneigung besonders für Weizenmehl hervorgerufen hat. — Die Zuckerindustrie hat mit Beginn der diesjährigen Kampagne zahlreiche Arbeitskräfte eingestellt, wodurch die Zahl der Arbeitslosen in den betreffenden Gebieten erheblich verringert wurde. Das anhaltend heiße, trockene Wetter in den letzten Wochen vor Beginn der Betriebszeit hat die ursprünglich recht günstigen Aussichten für die Rübenenernte wesentlich verschlechtert, besonders gilt dies für Süddeutschland, Anhalt und Schlesien, so daß trotz der um mehr als 22 v. H. gegenüber dem Vorjahre größeren Rübenanbaufläche nur mit einer um etwa 14 v. H. größeren Rübenenernte und einer um etwa 16 v. H. größeren Zuckergewinnung zu rechnen ist. Die Gesamtzuckererzeugung dieses Jahres dürfte aber die ausreichende Versorgung Deutschlands ermöglichen, da die zur Verfügung stehende Menge voraussichtlich ungefähr dem Verbrauch der letzten Jahre vor dem Kriege entsprechen wird. — Im Weinhandel macht sich seit der Aufhebung der Rheinzollgrenze ein lebhafter Geschäftsgang bemerkbar. Der Absatz war nach dem Inlande und auch nach dem Auslande gut. Die Ernte ist sehr günstig ausgefallen und der neue Jahrgang verspricht vorzüglich zu werden. Die Absatzverhältnisse der Bierbrauereien haben sich der Jahreszeit gemäß noch verschlechtert, können aber doch als verhältnismäßig gut bezeichnet werden. Schlecht dagegen ist die Lage der Tabak- und Zigarettenindustrien. Von den ersteren hat sich die Anzahl der unbefriedigend beschäftigten Betriebe von 12 auf 21 v. H. erhöht. Bei der am 1. 10. eingetretenen Steuererhöhung ist ein merklicher Rückschlag eingetreten. Die Zigarettenfabriken besonders sind zu Arbeitsverkürzungen gezwungen gewesen und stehen teilweise sogar fast ganz still.

Im Baugewerbe hat die regere Tätigkeit angehalten. Vor allem gilt dies von der privaten Bautätigkeit, deren Umfang allerdings noch nicht bedeutend ist.

Das Baustoffgewerbe ist ebenfalls noch gut beschäftigt. Kalk-, Ziegelei-, Zement- und Gipsindustrie haben fast durchweg gut zu tun, jedoch wird auch überall über die mangelhafte Wagengestellung geklagt.

Während aus der Industrie der Holz- und Schnitzstoffe im September 45 v. H. der berichtenden Firmen einen unbefriedigenden oder schlechten Geschäftsgang aufwiesen, war das im Oktober nur noch bei 7 v. H. der Fall.

Mit dem Sinken des Markkurses hat sich eine immer lebhaftere Nachfrage nach Holz eingestellt. Die Sägewerke waren unter diesen Umständen gut und teilweise recht lebhaft beschäftigt. Viele der stillgelegten Werke haben ihre Arbeiter wieder eingestellt. Auch die Verbesserung der Lage der Möbelindustrie hat sich unverkennbar fortgesetzt. Die Spielwarenindustrie hat durch die Valutaverhältnisse nun auch eine erhöhte Ausfuhr erfahren. Der Inlandsabsatz belebte sich mit Einsetzen des Herbst- und Weihnachtsgeschäfts ebenfalls.

In der Glasindustrie erhöhte sich der Anteil der gut und sehr gut beschäftigten Betriebe von 30 v. H. im September auf 48 v. H. im Oktober. Neueinstellungen von Arbeitern und Inbetriebnahme stilliegender Hütten wurden verschiedentlich gemeldet. Die Belebung der Bautätigkeit hat die Beschäftigungslage der Fensterglasindustrie günstig beeinflußt. Die durch das Oppauer Explosionsunglück, durch das etwa 300 000 qm Fensterglas vernichtet wurden, außerordentlich verstärkte Inlandsnachfrage hat einen größeren Glasmangel zur Folge gehabt. Die Auslandsnachfrage soll seit einigen Wochen erheblich nachgelassen haben. Die Fürther Spiegelindustrie hat große Aufträge besonders aus Amerika erhalten.

Auch in der keramischen Industrie hat sich die den Beschäftigungsgrad günstig beeinflussende Wirkung der durch die Markentwertung verursachten Scheinhauses in verstärktem Maße geltend gemacht. Nur noch 8 v. H. der Berichtsfirmen gegen 18 v. H. im Vormonat bezeichneten ihren Geschäftsgang als unbefriedigend.

Die Berichtsfirmen der Lederindustrie waren mit einer einzigen Ausnahme gut oder befriedigend beschäftigt. Die Preise für Häute und Leder haben steigende Tendenz.

Die Gummiindustrie hatte sehr gut zu tun. 98 v. H. der berichtenden Firmen waren gut oder befriedigend beschäftigt. Besonders lebhaft gestaltete sich die Ausfuhr nach Amerika und Holland; aber auch das Inland trat in großem Umfange als Käufer auf.

Selbst die Papierindustrie, die im September noch für einen wesentlichen Bruchteil unbefriedigend beschäftigt war, hat nun einen fast durchweg befriedigenden oder guten Geschäftsgang aufzuweisen. Inlands- und Auslandsaufträge gingen verstärkt ein. Auch die Berichte aus dem Vervielfältigungsgewerbe ergeben einen Rückgang der schlecht beschäftigten Betriebe von 12 auf 7 v. H. Der Absatz der Filmfabriken ließ erheblich nach.

H. F. Z.

Deutsch-Österreich

Unabschätzbare Defizit des Staatshaushalts — Die beabsichtigte Aufhebung der Lebensmittelzuschüsse und ihre Folgen — Private Organisation der Getreideeinfuhr — Erhöhung der Tarife — Anleihepläne und Anleihehoffnungen — Katastrophenstimmung — Abhängigkeit der Krone von der Mark

Der Voranschlag für das Jahr 1922, den der Finanzminister Dr. Gürtler anfangs November dem Nationalrat unterbreitet hat, ist das trostloseste Dokument des österreichischen Finanzelends, das in den drei Jahren der Republik produziert worden ist. Ein sozialdemokratischer Führer hat es mit Recht ein Budget des Schreckens genannt. Es stellt 258 Milliarden Ausgaben bloß 93 Milliarden Einnahmen gegenüber, schließt also mit einem Defizit von 165 Milliarden. Wäre schon das eine katastrophale Ziffer — zumal die Einnahmen wenig mehr als ein Drittel der Ausgaben betragen —, so ist sie tatsächlich schon längst überholt. Das Budget ist aufge-

stellt nach den Preisen und Devisenkursen, die im Durchschnitt der Monate März bis Mai gegolten haben. Der neue Finanzminister Dr. Gürtler hat, da diese Ansätze den Voranschlag überhaupt sinnlos gemacht hätten, wenigstens die Kursverluste, d. h. die Agiodifferenz bei Zahlungen in ausländischer Währung (also für Schuldzinsen, Eisenbahn, Kohle, Lebensmittel usw.) nach den Durchschnittskursen der ersten drei Oktoberwochen nachrechnen lassen. Aber damit sind noch nicht die Preissteigerung im Inland und die Erhöhungen der Beamtengehälter berücksichtigt, die allein im Monat Oktober verdoppelt worden sind, so daß schon nach den damaligen De-

visenkursen mit einem Gesamtdefizit von weit über 200 Milliarden zu rechnen wäre. Seither aber sind die Devisenkurse in Wien über das Doppelte gestiegen, im selben Verhältnis natürlich die sogenannten „Kursverluste“, und neuerdings hat der Nationalrat eine weitere Erhöhung der Beamtenbezüge um die Hälfte ihres jetzigen Standes beschließen müssen. Bedeutet die Verdoppelung der Devisenkurse — *ceteris paribus* — allein einen Mehraufwand von ca. 160 Milliarden, so erfordert die neuerliche Aufbesserung der Beamtengehälter etwa 40 Milliarden im Jahr. Das heißt nach dem jetzigen Stand der Gesetzgebung hätte Deutsch-Österreich im kommenden Finanzjahr mit einem Defizit von mehr als 400 Milliarden zu rechnen. Das ist für einen Sechsmillionenstaat eine Ziffer von so gigantischer Größe, daß man darnach von einer regelmäßigen Staatswirtschaft überhaupt nicht mehr sprechen kann und ein Staatsvoranschlag daher zwecklos wird.

Trotzdem ist die Regierung optimistisch. Mitte Oktober ist der Finanzminister Dr. Grimm zurückgetreten und sein Amt hat der christlich-soziale Abgeordnete Professor Dr. Gürtler, Graz, übernommen. Die geistige Leitung des Amtes aber obliegt dem bisherigen Generalrat der Anglobank, Dr. Wilhelm Rosenberg, der sich unter Ablehnung jedes Titels und bürokratischen Ranges dem Finanzminister als „Berater“ zur Verfügung gestellt hat. Den Kern ihres Finanzprogramms bildet die Beseitigung der Lebensmittelzuschüsse. Diese Zuschüsse verschlingen nach dem Voranschlag 83 Milliarden, bei den gegenwärtigen Kursen rund das Doppelte, etwa 160 Milliarden. Selbst eine völlige Beseitigung dieser Zuschüsse würde also die staatsfinanzielle Lage noch nicht wesentlich verändern. Es bliebe bei den Oktoberkursen ein Defizit von über 120, nach den gegenwärtigen Kursen von 250 Milliarden ungedeckt. Aber selbst dieser Erfolg ist tatsächlich unerreichbar. Denn der Staat müßte seine Angestellten für die Preisdifferenz von Brot und Mehl, wie für die allgemeine Teuerung entschädigen, die durch die Auflassung der Zuschüsse bewirkt würde, und er müßte als größter Verwalter und Unternehmer selbst diese höheren Preise zahlen. In welchen Dimensionen aber sich die Preis- und Einkommenumwälzung halten müßte, lehrt folgende Rechnung: Der Kilogramm-Laib Brot, der gegenwärtig zu 34 K abgegeben wird, müßte zu Weltmarktpreisen über 400 K kosten. Nimmt man den Brot- und Mehlverbrauch pro Kopf (sehr niedrig) mit 100 kg pro Jahr an, so würde dies einen Aufwand von 40 000 K pro Kopf oder für eine fünfköpfige Familie von 200 000 K allein für Brot und Mehl ergeben. Nach den amtlichen Daten betragen die Durchschnittsbezüge der Staatsangestellten (schon nach ihrer Verdoppelung im Oktober) erst 250 000 K im Jahr. Der Staat steht somit vor einer Vervielfachung der Beamtenbezüge, die auch bei äußerster Selbstbeschränkung der Organisationen von der Ersparnis an Brot- und Mehlschüssen nicht viel übrig lassen wird.

Die Lebensmittelzuschüsse sollen ab 1. 1. verschwinden. Zugleich will sich der Staat vom Geschäft der Meherversorgung überhaupt zurückziehen. Zur Sicherung des Überganges soll eine aus Banken und Mühlen gebildete Aktiengesellschaft mit 500 Mill. K Aktienkapital eine eiserne Reserve von 100 000 Tonnen Getreide beschaffen, die von einer amerikanischen Firma geliefert werden. Ein Viertel ist in bar einzuzahlen, der Rest ist je zur Hälfte nach 30 und 60 Tagen fällig. Im übrigen sollen in Zukunft die Mühlen frei einkaufen. Sie zedieren ihr Getreidekontingent der Getreidegesellschaft und entnehmen ihren Beständen das gekaufte Quantum, während die Gesellschaft durch die übernommenen Schlüsse ihre Bestände immer wieder ergänzt. Neben den Verhandlungen zur Sicherung dieser Getreidemengen laufen Verhandlungen zwischen

Unternehmer- und Arbeiterorganisationen wegen der Neuregelung der Löhne und Gehälter, die durch die Vervielfachung des Brotpreises notwendig werden. Die Unternehmer sind bereit, die Differenz des Brot- und Mehlpreises für die durch jene Maßnahme bewirkte allgemeine Teuerung zu zahlen, die Arbeiter verlangen aber auch die Entschädigung nach einem Indexschlüssel, außerdem eine Art „Kinderversorgung“, durch die das Einkommen zwischen ledigen und verheirateten Arbeitern differenziert werden kann, ohne daß die Verheirateten deshalb auf dem Arbeitsmarkt zurückgedrängt würden. Die Verhandlungen sind bisher noch nicht zum Abschluß gelangt, obwohl von vornherein bei Unternehmern und Arbeitnehmern prinzipiell Bereitschaft bestand, die Regierungspläne zu unterstützen.

Dem Defizit der staatlichen Betriebe will man durch radikale Tarifierhöhungen beikommen. Ab 1. 12. werden die Eisenbahntarife auf das Drei- bis Vierfache erhöht, die Postgebühren auf das Zweieinhalbfache, die Tabakpreise ungefähr in gleichem Maße. Eine bessere Zigarre wird in Hinkunft 120 K, eine Postkarte 10 K, ein Telefon in der höchsten Klasse 90 000 K kosten. Gegen diese Preis- und Tarifierhöhungen ist natürlich, da sie unvermeidlich sind, nichts einzuwenden. Insbesondere bei den Bahnen ist das Defizit zum größten Teil ein Geschenk an das Ausland (ähnlich wie, in geringerem Umfang, auch in Deutschland. D. Red.), da die deutsch-österreichischen Bahnen zeitweilig bis zu 70 % ihres Gesamtverkehrs Transitgüter zu befördern haben und eine Differenzierung der Binnen- und Transittarife durch den Friedensvertrag unmöglich ist. Aber andererseits bedeuten bereits die jetzigen Eisenbahntarife, daß die Masse des deutsch-österreichischen Volkes vom Reisen im eigenen Heimatgebiete ausgeschlossen ist und das Rauchen halbwegs besserer Tabaksorten auch für die Mehrheit des Bürgertums zum unerschwinglichen Luxus geworden ist. Dabei läßt die Entwicklung der letzten Wochen gar nicht die Hoffnung zu, daß es bei den jetzigen Preisen und Tarifen sein Bewenden haben wird, da die neuerlichen Forderungen der Angestellten den erhöhten Einnahmen schon längst wieder voraneilen.

Noch aussichtsloser erscheint die angekündigte Reorganisation der staatlichen Verwaltung und der staatlichen Betriebe. Die Zahl der öffentlichen Angestellten beträgt zurzeit insgesamt 253 000. Davon entfallen auf die eigentliche Verwaltung (einschließlich Justiz und Unterricht) bloß 75 000, dagegen 93 000 auf die Bahnen, 39 000 auf Post und Telegraph, 24 000 auf sonstige staatliche Betriebe (einschließlich der Monopole) und 22 500 auf die Wehrmacht. Die Regierung hat einen Gesetzentwurf eingebracht, nach dem bis zur Verringerung der Stellenzahl um ein Viertel bis auf weiteres nur mehr jede zweite erledigte Stelle wieder besetzt werden darf und freiwillig ausscheidende Beamte besondere Begünstigungen erhalten. Aber niemand täuscht sich darüber, daß damit ein wesentlicher Erfolg unter günstigen Umständen erst nach Jahren zu erzielen ist und daß die augenblickliche Not durch Maßnahmen auf diesem Gebiet nicht gelindert werden kann. Im übrigen bleiben natürlich Verwaltungsreform und Reorganisation der Betriebe, insbesondere der Staatsbahnen, eine dringende Notwendigkeit. Die Bahnen sind mit Personal in grotesker Weise überbesetzt (auch das ähnlich wie in Deutschland. D. Red.) und eine Verringerung des Personalbestandes ist bisher immer an der starren Auslegung des Achtstundentages gescheitert, die die dreifache Besetzung der untergeordnetsten Posten auf den wichtigsten Strecken notwendig macht. Die Gewerkschaften zeigen für die Frage viel Verständnis und es ist zu hoffen, daß man sich hier über vernünftige Grundsätze verständigen wird.

Die wesentlichen Mehreinnahmen neben den Tarif- und Monopolpreiserhöhungen soll eine allgemeine Geld- und Warenumsatzsteuer und eine Erhöhung der Gebühren erschließen. Von der Umsatzsteuer erwartet der Finanzminister 18, von der Gebührenerhöhung 12 Milliarden (beide nach Abzug der Summen, die aus dem Ertrag dieser Steuern den Ländern und Gemeinden überlassen werden müssen). Selbst wenn diese Schätzungen sehr bescheiden sein sollten, so zeigen sie, wie weit die Finanzverwaltung mit all dem von einer Deckung des ungeheuren Defizites zurückbleibt. Darüber scheinen sich Dr. Gürtler und Dr. Rosenberg auch keinen Illusionen hinzugeben. Aber sie rechnen erstens mit einem ungeheuren Ertrag einer besonders konstruierten inneren Anleihe. Darüber ist Näheres noch nicht bekannt, aber die 80 Milliarden, die sich die Regierung davon verspricht, werden unter allen Umständen als utopisch angesehen werden müssen. Vor allem jedoch sollen die heroischen Anstrengungen, die das Land zur Verringerung seines Defizites macht, darunter insbesondere die Abschaffung der Brotzuschüsse, auf das Ausland wirken, und dort den Willen zur Kreditgewährung an Deutsch-Österreich stärken. In dieser Hinsicht ist namentlich der als Generalrat der Anglobank in engen Beziehungen zur Londoner und Pariser Hochfinanz stehende Dr. Rosenberg bester Hoffnung, ohne daß recht zu sehen wäre, auf welchen konkreten Grundlagen sich diese Hoffnung stützt. Verwirklicht sie sich, dann würde sich allerdings die finanzielle Lage Deutsch-Österreichs ganz wesentlich verbessern, weil ein starker Druck auf die Devisenkurse sofort die Milliarden des Budgets entsprechend reduzieren würde und die Notenpresse wenigstens zeitweilig zum Stillstand käme.

Inzwischen drängt freilich die Preisentwicklung einer sozialen Katastrophe zu. Innerhalb sechs

Wochen sind, um nur einige markante Beispiele zu erwähnen, in Wien der Preis einer Straßenbahnfahrt von 9 auf 30, eines Kubikmeters Gas von 16 auf 90, eines Eies von 25 auf 100 K gestiegen. Ein besserer Männeranzug ist unter 80 bis 100 000 K nicht mehr zu haben und die Preise aller sonstigen Lebensbedürfnisse bewegen sich in ähnlichem Rahmen. Dabei steht der schwerste Schlag, die Verzehnfachung des Brotpreises erst bevor. Unter diesen Umständen bemächtigt sich der breiten Masse der Bevölkerung, die bei allem Überwälzungsstreben mit ihrem Einkommen auch nicht annähernd diesem Wirbel folgen können, eine dumpfe Verzweiflung, die jeden Tag zu den ernstesten Ausbrüchen führen kann. Und die kapitalistische Welt begründet ihren Mangel an Vertrauen zu dem Gürtlerschen Finanzplan, indem sie seit seinem Amtsantritt die Devisenkurse auf das Doppelte hinaufgesetzt hat und den letzten verfügbaren Heller in fremden Valuten, Sachwerten oder Aktien anlegt. Unter diesen Umständen dürften bereits die allernächsten Wochen die Krise der neuen Finanzpolitik bringen. Allerdings darf nicht unterschätzt werden, in wie hohem Maße der Zusammenbruch der Reichsmark jede finanzielle Sanierungsarbeit in Deutsch-Österreich erschwert. Deutschland tritt mit seiner noch immer überlegenen Valuta (die Reichsmark schwankt in Wien seit geraumer Zeit zwischen 22 und 25) in Wien als Käufer von Westvaluten auf und hilft damit die Devisenkurse in die Höhe treiben. An eine wesentliche Besserung der österreichischen Krone ist daher unter allen Umständen so lange nicht zu denken, als sich nicht die Mark von ihrem Tiefstande erholt.

Wien, 20. November 1921.

Dr. Gustav Stolper

Rußland

Ausbau der deutsch-russischen Beziehungen — Fiasko des Außenhandelsmonopols der Sowjetregierung — Die Entschädigung der Rußland-Deutschen zur Ermöglichung der Wiederaufnahme unserer Handelsbeziehungen

Der neue Vertreter der sowjetrussischen Regierung, Herr Krestinski, ist kürzlich in Berlin eingetroffen und hat dem Reichskanzler sein Beglaubigungsschreiben überreicht. Die Ernennung dieses prominenten Mitgliedes der russischen Regierung zum Vertreter in Berlin soll bekunden, welch eine besondere Bedeutung dem Ausbau der Beziehungen zum Deutschen Reiche in Moskau zugemessen wird. Man hofft auf eine Ergänzung des bisherigen Handelsabkommens, d. h. auf die Schaffung eines regelrechten Handelsvertrages. In Rußland weiß man, wie Presseäußerungen bezeugen, sehr wohl, wie weitgehend und zukunftsreich Deutschlands Interessen im Osten sind, wies doch einer der Kommissare des Außenhandels kürzlich darauf hin, wie bereitwillig man dem deutschen Handel den Weg nach Mittelasien, Turkestan, Persien und Afghanistan öffnen würde. Man wolle gerne über die Zoll- und Transitfrage verhandeln und Studienreisen deutscher Interessentengruppen nach Rußland jedes Entgegenkommen erweisen. Es darf wohl angenommen werden, daß nun schon bald neue Verhandlungen mit Rußland aufgenommen werden, zumal die Schwankungen und Unsicherheiten, die in letzter Zeit in bezug auf unsere Ostpolitik zu beobachten waren, jetzt durch die Ernennung des Freiherrn von Malßahn zum Direktor der Ostabteilung des Auswärtigen Amtes wohl behoben sein dürften. Es sind in den letzten Jahren so zahllose Versäumnisse in bezug auf die Wahrnehmung unserer Interessen in Ost-

europa festzustellen gewesen, daß es dringend an der Zeit erscheint, einen Kurs der Stetigkeit und zielbewußten Förderung unseres Handels beizubehalten; nicht nur mit Rußland, sondern auch mit Lettland und Estland gilt es eingehend zu verhandeln und eine klare Sachlage zu schaffen. Vor allem jedoch alle jene vielfältigen Hindernisse aus dem Wege zu schaffen, die durch die mittelalterlich anmutenden Reisebehinderungen, Paßfragen und Zollunklarheiten, durch ungünstige Postbestimmungen usw. entstanden sind. Es wäre doch wohl denkbar, den direkten Verkehr zwischen Deutschland und dem Osten endlich wieder zu ermöglichen und diese wahrhaft trostlosen Zustände der fast völligen Absperrung des Westens vom Osten zu beseitigen. Allerdings bedarf es hierzu weitgehender Einsicht von russischer Seite, denn solange die russische Propaganda immer noch Versuche macht, unsere inneren Verhältnisse zu verwirren, dürften viele Erleichterungen des Verkehrs unmöglich sein. Man glaubt in Moskau, das Doppelspiel kommunistischer Propaganda und einsichtsvoller Wirtschaftspolitik fortführen zu können, bemüht sich doch, wie verlautet, zu der gleichen Zeit, wo Herr Krestinski die Hoffnung hegt, eine engere Zusammenarbeit zwischen Deutschen und Russen in wirtschaftlichen Fragen zu erzielen, Herr Radek gleichfalls zu uns, um hier den kommunistischen Parteien neue Kampfmethoden beizubringen. Die Sowjetregierung glaubt augenscheinlich, man

könne uns alles mögliche bieten. Die Erhaltung des inneren Friedens ist uns aber doch noch wichtiger wie alles, was Rußland zu vergeben hat. Die offizielle russische Presse sollte dies endlich einsehen und sich eine andere Tonart angewöhnen. Die letzten Ausführungen der „Iswestija“ z. B. sind als ebenso töricht, wie ungehörig zurückzuweisen. Der russische Staat der Gegenwart kann ohne ausländische Hilfe einfach nicht mehr existieren, und da man in England wie in Frankreich, Polen und Amerika nicht geneigt ist, dieser Regierung entgegenzukommen, so kann es von den katastrophalsten Folgen sein, wenn die Sowjetregierung nun auch uns noch brüskieren wollte.

Soll Rußlands Wiedereinbeziehung in die Weltwirtschaft nicht auf Jahre hinaus verzögert werden, so ist jetzt der Augenblick gekommen, alles zu versuchen, was den endgültigen Verfall der Wirtschaft aufzuhalten vermag. Dazu bedarf es der Ermöglichung des unmittelbaren Handels mit denjenigen Faktoren, die überhaupt noch in Frage kommen: d. h. den großen Verbänden, den städtischen Kommunen, den Gewerkschaften, einzelnen Trusts staatlicher Werke usw. Das Monopol des bürokratischen Außenhandelskommissariats hat sich als verderblicher Hemmungsapparat erwiesen. Da es ebensowenig gelang, einen Exportfonds zusammenzubringen wie Kredite zu erhalten, dürfte es dem Außenhandelskommissariat fortan — bei der völligen Erschöpfung der Staatskasse mit ihrem 22-Trillionen-Rbl-Defizit — unmöglich sein, Geschäfte abzuschließen und Bestellungen vorzunehmen. Man wird das Monopol des Außenhandels ebenso sicher aufgeben müssen, wie man gegenwärtig auf die Erteilung von Konzessionen verzichten mußte; es meldeten sich keine soliden Unternehmungen; die Sowjetregierung hat das ausländische Interesse an diesen zu erteilenden Konzessionen auf Wald- und Landausbeute, Fabrikenbau usw. total falsch eingeschätzt. Da außerdem die Verpachtung der industriellen Unternehmungen sich in den bescheidensten Grenzen hält, somit im heutigen Rußland aus eigener Kraft die Wiederherstellung der kapitalistischen Wirtschaftsform unter der Sowjetherrschaft keine Aussichten hat, so bleibt die Auslandshilfe das allereinzigste Mittel dem Chaos zu steuern. Bis zum 1. 10. d. J. sind in 35 Gouvernements rund 600 Betriebe verpachtet worden. 135 dieser Pächter sind Genossenschaften, 50 Privatpersonen, darunter 6 frühere Besitzer. Diese Zahlen sind verschwindend klein und bedeuten ein allgemeines Mißtrauensvotum an die Adresse der Sowjetbureaukratie. Es ist somit faktisch nicht mehr möglich sich Illusionen hinzugeben; der offizielle Apparat taugt nicht dazu, der russischen Wirtschaft wiederaufzuhelfen, da er nicht einmal imstande ist, die vorrevolutionäre Ordnung in der Wirtschaft wenigstens äußerlich wieder einzurenken. Geschäftsverbindungen mit die-

ser Regierung allein dürften daher keinen weiteren Erfolg versprechen.

Der freie Handel mit Rußland wird natürlich mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Der Augenblick dürfte nur zu bald eintreten, wo man ohne die Sach- und Ortskenntnisse der Rußland-Deutschen, der vielen Vertreter der im Frieden mit dem Osten aufs engste verbundenen gewesenen Firmen, der Leiter russischer Filialen unserer Exporthäuser und den hunderttausenden Land, Leute und Sprache wirklich gut kennender Kaufleute, Ingenieure, Techniker usw. nicht wird auskommen können. Gerade aber diese Elemente, vor allem die großen Rußlandsfirmen sind durch das Gesetz über den Ersatz von Kriegsschäden im Auslande schwer geschädigt worden. Der größte Teil von ihnen hat überhaupt noch keine Entschädigung erhalten und soll in merkwürdigem Widerspruch zur Rechtsauffassung unseres Volkes einfach übergangen werden. Damit schaltet man den wichtigsten Faktor zur Wiederaufnahme unseres Handels mit Rußland einfach aus. Kriegsschäden sollen nur zur Hälfte des Friedenswertes (!) entschädigt werden, dabei macht man noch einen Unterschied zwischen Zaren- und Bolschewistenschäden und will letztere womöglich zu noch geringerem Satze, wenn überhaupt, ersetzen. Diesen Fehler zu korrigieren, den Rußland-Deutschen eine wirklich angemessene Entschädigung zu zahlen um sie so baldigst instand zu setzen wieder ans Werk zu gehen, ist nicht nur eine moralische Pflicht des Reiches, sondern eine unumgängliche Notwendigkeit. Regierung und Parlament dürfen nicht mehr damit zögern, den berüchtigten § 20 des neuen Auslandsschädengesetzes abzuändern, aller kleinsten fiskalischen Bedenken ungeachtet. Man hat diese Fragen bisher mit einer Engherzigkeit behandelt, die nicht mehr zu übertreffen war, so, als ob es sich darum handele, lästige Bittsteller abzufertigen und nicht vielmehr darum, mit dem Aufbau der Wirtschaft wirklich zu beginnen. Die Summen, die den Auslandsdeutschen noch immer vorenthalten werden, sind z. B. im Vergleich zu den Arbeitslosenunterstützungen und anderen jederzeit anstandslos bewilligten Abfindungssummen, gering; dabei handelt es sich hier um eine Ausgabe, die als produktives Kapital zu betrachten ist, denn da mit diesen Geldern unser Außenhandel aufgebaut werden soll, so werden sich die immensen Vorteile dank der Förderung unseres Exports, der Schaffung neuer Werte, der Festsetzung auf dem schließlich doch aussichtsreichsten Absatzmarkte mit dem gerechnet werden kann, nur zu bald zeigen. Wir müssen hindurch, koste es was es wolle. Der Osten wartet auf uns, es darf keine Zeit mehr vergeudet werden, — unseren leistungsfähigsten, ehemals so überaus erfolgreichen Kulturpionieren muß daher geholfen werden, soll uns der Weg zum Osten nicht verschlossen bleiben.

Dr. Hans von Eckardt

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

	Parität	Hamburg 22. 11.	Berlin 22. 11.	Amsterdam 22. 11.	Zürich 22. 11.
Berlin.....	100 M	100,—		1,01	1,90
Wien.....	100 K neu	85,—	9,50	0,10½	0,18
Budapest...	100 K	85,—	29,37	29 70	0,58
Prag.....	100 K	85,—	296,25	293,—	5,55
Bukarest...	100 K	85,—			
Helsingfors.	100 FM	81,—	547,50	545,—	
Amsterdam	100 fl	168,75	9912,50	9900,—	187,—
Kopenhagen	100 Kr	112,50	5175,—	5200,—	52,55
Stockholm..	100 Kr	112,50	6552,50	6560,—	66,25

	Parität	Hamburg 22. 11.	Berlin 22. 11.	Amsterdam 22. 11.	Zürich 22. 11.
Kristiania ..	100 Kr	112,50	3925,—	4000,—	40,30
Zürich.....	100 fr	81,—	5250,—	5300,—	53,45
Madrid.....	100 Pesetas	81,—	3825,—	3850,—	38,90
Rom.....	100 Lire	81,—	1183 50	1150,—	11,65
Brüssel.....	100 fr	81,—	1937,50	1925,—	19,35
Paris.....	100 fr	81,—	1982,50	1925,—	19,92
London.....	1 £	20,43	1119,—	1122,50	11,29
New York ..	1 \$	4,20	281,25	281,—	2,83
Buenos Aires	1 Peso P.	0,85	93,—	92,—	1,72½
Rio de Janeiro	1 Milreis	1,36	36,—		

	Wien ¹⁾	Paris	London	New York
		22. 11.	22. 11.	21. 11.
		fr	2)	\$
Berlin	100 M	5,06	1123,—	0,36 $\frac{1}{2}$
Wien	100 K.			
Amsterdam	100 fl.	503,—	11,29	35,19
Kopenhagen	100 Kr			
Zürich	100 fr.	267,25	21,11 $\frac{1}{2}$	
Paris	100 fr.		56,45 $\frac{1}{2}$	7,13
London	1 £	53,66		3,96 $\frac{1}{2}$ 80 T.
New York	1 \$	14,20	3,98 $\frac{1}{2}$	

Zürich 22. 11.: Agram 1,70.

¹⁾ Die Wiener Notierungen fehlen infolge Börsenschließung.

²⁾ Die Notierungen in London werden angegeben in ausländ. Einheiten für 1 £

Abweichungen von der Münzparität in:

	Amsterd.	Zürich	Kopenh.	Stockh.	New York
	22. 11.	22. 11.	22. 11.	22. 11.	22. 11.
Reichsmark	-98,30	-98,46	-97,69	-98,25	-98,48
Dt. österr. Krone	-99,79	-99,83			
Französ. Frank.	-58,50	-62,00	-47,57	-57,78	-63,04
Pfund Sterling	-6,17	-15,98	+18,94	-5,84	-18,58
Dollar	+13,65	+2,61	+45,31	+15,01	

Schifffahrt und Schiffbau

England

Das erste Motorschiff für den überseeischen Passagierverkehr haben Elder, Dempster & Co. jetzt in Dienst gestellt. Die „Aba“ ist 450 Fuß lang, 55 $\frac{1}{2}$ Fuß breit und 33 Fuß tief, ihr Raumgehalt beträgt 8000 Br. R. T. Sie ist luxuriös ausgestattet und nimmt in der ersten Kajüte 235, in der zweiten und dritten Klasse 140 Passagiere. Das Schiff wurde während des Krieges für Militärzwecke verwandt und ist jetzt bei Harland & Wolff, Belfast, gründlich umgebaut und neu ausgestattet worden. Es verfügt über zwei achtylindrige Viertakt-Dieselmotoren von 6600 indizierten Pferdestärken, der größten Antriebskraft, mit der bisher ein mit Dieselmotoren ausgerüstetes Schiff versehen worden ist. Alle Nebenmaschinen, Ladegeschirr usw. werden elektrisch betrieben. Das Schiff ist für den Dienst nach der Westküste Afrikas bestimmt. A. K.

Southampton-New-York-Dienst der Canadian Pacific Steamships. Die drei „Empress“-Dampfer der Canadian Pacific Steamships Ltd., nämlich die „Empress of Britain“, „Empress of France“ und „Empress of Scotland“ (ex „Kaiserin Auguste Viktoria“), sollen vom nächsten Frühjahr an im Dienst Southampton-Vereinigte Staaten-Kanada beschäftigt werden. Die „Empress of Britain“, die jetzt ihren Dienst auf der Route Liverpool-Kanada beendet hat, wird im Januar und Februar zwei Touristenfahrten nach New York, Westindien und Zentral-Amerika unternehmen. A. K.

Der Wettbewerb der deutschen Werften im britischen Unterhause. Im britischen Unterhause richtete ein Abgeordneter an die Regierung die Frage, ob ihr bekannt sei, daß eine große Anzahl britischer Schiffe ihre Reparaturarbeiten in Hamburg ausführen ließen und ob sie im Hinblick darauf, daß 25 % der Arbeiter der Londoner Reparaturwerften beschäftigungslos seien, darauf hinwirken wolle, daß britische Reeder ihre Schiffe auf heimischen Werften reparieren ließen. Der Vertreter des Premierministers, Dr. Mc. Namara, antwortete, daß ihm keine Machtmittel zur Verfügung ständen, zu verlangen, daß die britischen Schiffe in heimischen Häfen ausgebessert würden. Ließen sich von den Gründen, die die Reeder veranlassen, ihre Reparaturen im Auslande vorzunehmen, einige beseitigen, so würde er empfehlen, daß Reeder, Schiffbauer und Arbeitervertreter diese Frage eingehender untersuchten. Irgendein Material, auf Grund dessen er die Zahl der in Hamburg reparierenden britischen Schiffe angeben könne, besitze er nicht.

Weiter wurde an die Regierung die Frage gerichtet, ob ein Schwimmdock, das als Teil der deutschen Reparationsleistung Großbritannien überwiesen sei, noch immer in Hamburg wäre, und ob dieses vielleicht die Reeder veranlasse, gewisse Schiffe zur Reparatur nach Hamburg zu schicken. Der Parlamentssekretär der Admiralität erwiderte, daß ein auszulieferndes Schwimmdock zurzeit noch in Hamburg sich befinde und dort zur Dockung eines großen, deutschen Dampfers, der Großbritannien überwiesen worden wäre, benutzt würde. Sobald das Schiff fertig sei, würde das Dock nach England gebracht werden. Daß dieses Arrangement gewisse Schiffe gezwungen hätte, zur Reparatur nach Hamburg zu gehen, sei der Admiralität nicht bekannt. A. K.

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	18. 11.	97 $\frac{1}{2}$ Pst
Alexandrien, £:	97 $\frac{1}{2}$ Pst	
Bombay/Kalkutta, Rup.:	24 d	1 s 4 $\frac{1}{2}$ d—1 s 4 $\frac{1}{2}$ d
Hongkong, \$:	—	2 s 8 $\frac{1}{2}$ d—2 s 9 $\frac{1}{2}$ d
Schanghai, Tael:	—	3 s 9 $\frac{1}{2}$ d—3 s 10 $\frac{1}{2}$ d
Singapore, \$:	—	2 s 3 $\frac{1}{2}$ d—2 s 3 $\frac{1}{2}$ d
Yokohama, Yen	24,58 d	2 s 4 $\frac{1}{2}$ d—2 s 4 $\frac{1}{2}$ d
Montevideo T. T., \$:	51 d	40 $\frac{1}{2}$ d—41 d
Rio de Janeiro, Mil.:	27 d	7 $\frac{1}{2}$ d
Buenos Aires T. T., \$:	47,58 d	44 $\frac{1}{2}$ d—44 $\frac{1}{2}$ d
Valparaiso 90 T., £:	13 $\frac{1}{2}$ P.-s.	—
Mexiko, \$:	24,58 d	32 $\frac{1}{2}$ d—33 $\frac{1}{2}$ d

Diskontsätze

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

Portugal

Wiedererstattung der seit dem 29. Oktober 1920 in portugiesischen Häfen gezahlten Extrataxen auf Bunkerkohle. Nach Liverpool Journal of Commerce beabsichtigt die portugiesische Regierung ein Dekret zu erlassen, das die Extrataxen auf Bunkerkohle für portugiesische und fremde Schiffe aufhebt und die Rückerstattung der seit dem 29. 10. 20 gezahlten Taxen anordnet. A. K.

Vereinigte Staaten

Standard Oil's größter Frachtkontrakt für die Cunard-Linie. Nach einer New Yorker Meldung hat die Standard Oil Co. den Transport von 7—10 Mill. Kisten Öl nach den Mittelmeer- und Schwarzmeerbahnen — der größte Transport in Kistenöl, der jemals vergeben worden ist — der Cunard-Linie übertragen. Das Angebot des amerikanischen Schiffsahrtsamtes und einer dritten Gesellschaft blieb unberücksichtigt, da die von der Cunard Line offerierte Rate wesentlich niedriger war.

In amerikanischen Schiffsahrtskreisen wird diese Angelegenheit lebhaft diskutiert. Man hält das Vorgehen der Cunard-Linie für die Antwort auf den Erfolg, den das Schiffsahrtsamt kürzlich in dem amerikanisch-britischen Streit um die ägyptischen Baumwollverschiffungen davongetragen hat, und ist der Ansicht, daß damit ein offener Ratenkrieg der britischen Linien gegen die amerikanische Schiffsahrt begonnen habe. Denn der von der Cunard Linie stipulierte Frachtsatz ist so niedrig, daß nach allgemeiner Annahme für die Gesellschaft nur ein Verlust bei dem Geschäft herauspringen kann. In der Übertragung eines so bedeutenden Frachtkontraktes einer amerikanischen Gesellschaft an eine fremde Flagge erblickt man einen Vorstoß der amerikanischen Industrie gegen die amerikanische Handelsschiffsahrt.

Die an der Mittelmeerkonferenz sowie der Schwarzmeer- und Levantekonferenz beteiligten Linien werden die Angelegenheit auf Sondermeetings, die sie einberufen haben, verhandeln. Die Cunard-Rate ist weit unter den Konferenzraten.

Ein zweiter Frachtkontrakt der Standard Oil, der sich auf den Transport einer großen Menge Kistenöl nach Südamerika bezieht, wird vermutlich der Kerr Steamship Co. und der Firma Funch, Edye & Co. zufallen, die die günstigsten Angebote gemacht haben. Dieser Transport wird sich über sechs Monate erstrecken. A. K.

Die Kontrakte amerikanischer Eisenbahngesellschaften mit fremden Linien. In der Propaganda für die Durchführung der Jones-Akte spielt die Behauptung, daß die amerikanischen Eisenbahnen auf Grund ihrer Kontrakte mit fremden Schiffsahrtsgesellschaften gezwungen wären, diesen Frachten zuzuführen, die den amerikanischen Linien entzogen würden, eine besondere Rolle. Der Präsident der National Merchant Marine Association, Senator Ransdell, hat erst jüngst wieder jene Kontrakte einer scharfen Kritik unterworfen und als Beispiel solcher illegaler Vereinbarungen das Abkommen zwischen der Baltimore & Ohio Railroad Co. und dem Norddeutschen Lloyd, sowie das Abkommen zwischen der Boston & Albany Railroad Co. und der Cunard Line und Leyland Line angeführt.

Die Interstate Commerce Commission hat die Angelegenheit untersucht. Sie stellte nunmehr fest, daß der Kontrakt zwischen der Baltimore & Ohio und dem Norddeutschen Lloyd, der bereits im Jahre 1867 abgeschlossen sei und der dem Lloyd den Bezug von Cumberlandkohle zu 50 Cents unter dem Marktpreis in Baltimore für die auf der Route Baltimore-Bremen fahrenden Schiffe sicherte, zur Zeit seines Abschlusses legal gewesen sei, daß er aber mit der Revision des Gesetzes gegen die Rabatte 1906 ungesetzlich geworden wäre. Denn seit dieser Zeit wäre die Eisenbahngesellschaft verpflichtet, alle Verlager in bezug auf die Raten gleich zu behandeln. Aus dem gleichen Grunde sei der 1901 zwischen der Boston & Albany und den beiden britischen Gesellschaften geschlossene Vertrag, nach dem den Schifffahrtslinien ein Nachlaß von 2,5 Cents auf die Ladungsgüter, die sie per Bahn nach Boston und Maine weiter befördern ließen, gewährt würde, im Jahr 1906 illegal geworden. Die Kommission stellte indessen weiter fest, daß keine der genannten Eisenbahngesellschaften nach dem Erlaß des Anti-Rabatt-Gesetzes gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes verstoßen habe. Diese Behauptung stützt sich auf die genaue Untersuchung und Kontrolle, die die Kommission nach Erlaß des Gesetzes gerade gegen die Gesellschaften, die solche Kontrakte abgeschlossen hätten, ausgeübt habe.

Abgesehen von diesen beiden Fällen enthielten die sämtlichen der Kommission vorliegenden Kontrakte zwischen Eisenbahngesellschaften und fremden Schifffahrtslinien nichts, was ungesetzlich wäre. A. K.

Amerikanisch-britische Gegensätze in der ägyptischen Baumwollfahrt beigelegt. Einer Kabelmeldung aus Washington zufolge soll in der strittigen Frage der Beteiligung der amerikanischen Schiffe an der ägyptischen Baumwollfahrt eine Verständigung zwischen den Liverpooler Konferenzlinien und dem Amerikanischen Schifffahrtsamt erfolgt sein. Das Abkommen wird demnächst veröffentlicht werden.

Die amerikanische Zeitschrift „Nauticus“, New York, weist darauf hin, daß es sich bei dieser Streitfrage nicht gerade um besonders wichtige kommerzielle Interessen gehandelt habe. Die Einfuhr ägyptischer Baumwolle in die Vereinigten Staaten sei gering. Es seien während der Saison 1919/20, obwohl damals die Bedingungen für eine solche Einfuhr sehr gut gewesen seien, nur 250 000 Ballen ägyptische Baumwolle importiert worden, also etwa die Ladung von zehn Frachtdampfern mittlerer Größe. Da nur ein Teil der Einfuhr auf dem direkten Wege ankomme, so würde man künftig bestenfalls mit vielleicht fünf Schiffsladungen zu rechnen haben. Es scheine demnach, als ob die ganze Angelegenheit, wegen der so viel Tinte und Druckerschwärze verschwendet sei, lediglich zu dem Zwecke aufgebracht wäre, um die Abwehrbestimmungen der Jones-Akte zur Anwendung zu bringen und damit diesem Gesetze den Weg zu ebnen. A. K.

Die amerikanischen Werften für Holzschiffbau fordern vom Schifffahrtsamt 6 Mill. Dollar zur Amortisation ihrer Anlagen. Etwa 70 amerikanische Werften für Holzschiffbau machen gegen das Schifffahrtsamt einen Schadenersatzanspruch von 6 Mill. \$ geltend. Sie behaupten, daß der frühere Chairman der Shipping Board, Mr. Hurley, ihnen bei Aufstellung des Holzschiffbauprogramms 1917 ausdrücklich versprochen habe, daß die Durchführung dieses Programms fünf Jahre in Anspruch nehmen würde und daß sie mit einem guten Nutzen ihres in den neu zu errichtenden Holzwerften investierten Kapitals rechnen könnten. Dadurch, daß das Holzschiffbauprogramm später wieder aufgegeben worden sei, wäre ihnen beträchtlicher Schaden entstanden. A. K.

Die Frachtraten von den Vereinigten Staaten nach dem Kontinent gefallen. Nach einer aus dem Bureau des Vizepräsidenten der Emergency Fleet Corp. stammenden Aufstellung sind innerhalb der letzten zwölf Monate die Frachten von den nordatlantischen Häfen nach dem Kontinent durchschnittlich um 40 % gefallen. Im einzelnen gingen die Raten für Stückgüter um 20 %, für Weizen um 46 % und für Mehl um 55 % zurück. Die Frachten vom Golf sind für Stückgüter um 18 %, für Weizen um 48 %, für Mehl um 47 % und für Baumwolle um 64 % gefallen. A. K.

Senator Jones fordert für die Zulassung fremder Schiffe in amerikanischen Häfen die Genehmigung des Schifffahrtsamtes. Senator Jones bringt einen neuen Gesetzentwurf ein, der das Ein- und Ausklarieren eines fremden Schiffes in amerikanischen Häfen von der ausdrücklichen Genehmigung des Schifffahrtsamtes abhängig machen will.

Das Amt soll berechtigt sein, bevor es seine Genehmigung erteilt, die Ausführung von Bedingungen zu verlangen, die aufzuerlegen ihm im Interesse der amerikanischen Schifffahrt geboten erscheint. Die Gültigkeitsdauer der Zulassungsgenehmigung wird vom Schifffahrtsamt bestimmt, das seinen Konsens jederzeit außer Kraft setzen kann.

Der Gesetzentwurf soll nach Jones' Ansicht dem Schifffahrtsamt eine Handhabe geben, fremden Schiffen die gleichen Bedingungen aufzuerlegen, denen die amerikanischen Schiffe in fremden Häfen unterworfen werden. A. K.

Verkauf von Harriman-Dampfern an Ungarn. Der von der American Ship & Commerce Corporation nachgesuchte Verkauf zweier früher österreichischer Dampfer, Mount Summitt und Mount Sidney, nach Ungarn ist jetzt vom Schifffahrtsamt genehmigt worden, nachdem das Amt früher bereits den Flaggenwechsel von fünf weiteren Harriman-Dampfern (Mount Sheridan ex Kermanshah, Mount Sherman ex Keresaspa, Mount Sherrill ex Kermoor, Mount Seward ex Keresan, Mount Sterling ex Kerowles) gebilligt hatte. Die Zustimmung zur Streichung dieser kurz vor Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg durch die Kerr-Clegg-Gruppe angekauften Schiffe aus dem amerikanischen Schiffsregister ist erteilt worden, weil die Garantie gegeben wurde, daß die Schiffe niemals von einem amerikanischen Hafen aus Dienst tun und den heimischen Schiffen Konkurrenz machen werden. Außerdem sind die Schiffe alt und für den Verkehr von amerikanischen Häfen ungeeignet. Das Schifffahrtsamt hat sich einverstanden erklärt, daß Mount Summitt und Mount Sidney auf ihrer Ausreise Ladung zu Konferenzraten nehmen können.

Nach Mitteilung des „Commissioner of Navigation“ sind folgende amerikanische Schiffe seit Juli dieses Jahres an das Ausland verkauft worden:

1. James B. Drake ..	1253	Br. R. T.	an französische Käufer
2. Argonne	5754	"	"
3. Awensdaw	2799	"	" britische "
4. Seneca	2674	"	" " "
5. Hollywood	1940	"	" chinesische "
6. Sarah B. Turner ..	739	"	" spanische "
7. Pinthis	1111	"	" kubanische "
8. Agylla	3160	"	" chilenische "
9. Balclutha	3109	"	" französische "
10. Berkshire	2014	"	" ägyptische "
11. Mazama	2542	"	" britische "

A. K.

Argentinien

Erschwerende Vorschriften für Passagierdampfer nach dem La Plata. Die britischen Reeder, die am Verkehr nach dem La Plata interessiert sind, erheben Protest gegen ein von der argentinischen Regierung erlassenes Dekret, das mit Beginn nächsten Jahres in Kraft treten soll und dessen Bestimmungen dann auf die Passagiere und Mannschaften aller fremden, nach den La-Plata-Häfen kommenden Passagierdampfer Anwendung finden würden. Das Dekret schreibt beispielsweise vor, daß

„jeder Seemann und jedes sonstige Mitglied der Besatzung, das in der Mannschaftsliste des Schiffes aufgeführt ist, versehen sein soll mit einem Konsularausweis (consular card), einem Paß mit Photographie, einem Seefahrtsbuch (navigation passbook) sowie mit von den Gerichts- oder Polizeibehörden seines Heimatlandes ausgestellten Ausweisen, aus denen hervorgeht, daß er weder wegen Vergehens gegen die staatliche Ordnung noch wegen irgendeines Verbrechens bestraft worden ist. Ferner soll er mit polizeilichen Ausweisen versehen sein, die bescheinigen, daß er nicht geisteskrank war, nicht gebettelt hat usw.“

Die auf Passagiere und Einwanderer bezüglichen Bestimmungen sollen sogar noch drastischer sein. Alle Verhandlungen und Versuche, eine Änderung dieser Bestimmungen zu erwirken, haben sich bisher als ergebnislos erwiesen; der Leiter der argentinischen Einwandererbehörde hat vielmehr erklärt, daß seine Regierung beabsichtige, dem Dekret in allen Teilen volle Beachtung zu erzwingen. Nach Ansicht der britischen Reeder ist die Frage, ob der Schiffsmann, solange er an Bord seines Schiffes bleibt, der Jurisdiktion des Landes untersteht, in dessen Territorialgewässern sich das Schiff zurzeit aufhält, zu verneinen. Nachdem es nicht gelungen ist, die argentinische Regierung zu einer Zurücknahme dieser lästigen Bestimmungen zu bewegen, werden die Reeder sich jetzt an ihre eigene Regierung mit der Bitte wenden, in dieser Angelegenheit zu intervenieren. A. K.

Vermischtes

Vom englischen Jutemarkt berichtet uns Herr Direktor Carl Trapp, Hamburg: Nach einer flüchtigen Befestigung, infolge höheren Wechselkurses, sind die Rohjutepreise wieder weiter zurückgegangen und der Markt ist äußerst schwach. Eine Belebung des Rohjutegeschäfts hängt einzig und allein von einer erheblichen Besserung des Fabrikatmarktes ab. Solange die Nachfrage für Garne und Gewebe ausbleibt, werden auch die Preise für das Rohmaterial, der statistischen Lage des Artikels zum Trotz, keinen Aufschwung erfahren. In London, Dundee und Hamburg ist noch genügend Lagerware vorhanden, um den Bedarf der Fabriken zu decken. Die Zufuhren in Kalkutta sind gering, da gepackte Jute ca. 2 £ unter loser Jute notiert.

Der Dundee-Warenmarkt ist nach wie vor in einer ziemlich trostlosen Lage. Die täglich weichernden Preise für Kalkutta-Ware verfehlen natürlich ihre Wirkung auf den englischen Markt nicht. In Garnen wurden einige Exportorders getätigt, wogegen der Gewebemarkt vollständig darnieder liegt.

Auch der Kalkutta-Warenmarkt ist schwach. Wie alljährlich, belebte sich das Geschäft nach den Durga-Puja-Feiertagen in Indien etwas, flaute jedoch in den darauf folgenden Wochen wieder ab.

In New York dagegen weisen die Verhältnisse im Jutemarkt auf eine erhebliche Besserung hin. Ein Zeichen der Zeit ist, daß die American Manufacturing Co., eine der größten Sackfabriken in den Vereinigten Staaten, beabsichtigt, ihre Fabrik nach Kalkutta zu verlegen, um dort die billigeren Arbeitskräfte auszunutzen.

In den letzten vier Wochen stellte sich die Preisbewegung wie folgt:

Rohjute erste Marken Abldg. cif Dundee in £	1 Pall. fob Kalkutta in Rupien	56 Cops in Dun- dee per spynle in s und d	Hessians 40 in 10½ oz Dundee in d
12. 10. 21. 34	68	3 2	4 8/48
19 10. 21. 35	70	3 4	4 12/48
26. 10. 21. 31	65	3 2	4 3/48
2. 11. 21. 31	62	3/1	4

Linoleum Hess. Bas. 40 in 10½ oz in d	Ka'kutta Hess. 40 in 10 oz cif Dundee in s und d	Kalkutta Hess. 40 in 10 oz loko New York in cts	Indischer Wechselkurs in s und d
12. 10. 21. 5 12/48	27 6	5,45	1 53/4
19 10. 21. 5 12/48	29 —	5,50	1 53/4
26. 10. 21. 5 6/48	24 6	5,20	1 5
2. 11. 21. 5 4/48	25/—	4,90	1/5

Rohkapok-Marktbericht. Herr Direktor Cantler, Potsdam, schreibt uns: Es ereignete sich diesmal der nur während zweier Kriegsjahre, in denen die Schifffahrt wegen des Uboot-Krieges vollkommen stockte, vorgekommene Fall, daß überhaupt kein Vorrat in Rohkapok am 1. 11. in Amsterdam vorhanden war. Die Gesamtanfuhr bis zum 31. 10. (66 685 Packen) und der Vorjahrsvorrat von 6055 Ballen, zusammen 72 740 Ballen, waren am 31. 10. völlig ausverkauft. Hierdurch ist natürlich auch die enorme Preishöhe von 70—75 cts je ½ kg verständlich. Man fragt sich, wie für Staaten mit niederem Kursstand überhaupt noch ein Geschäft in Rohkapok angängig ist. Nach dem Ausscheiden von Deutsch-Österreich als Kapokverbraucherstaat wird auch Deutschland sehr bald folgen müssen. Glücklicherweise sind noch einige Abschlußposten auf der Basis von etwa 50 cts für Java sowie Posten britisch-indischen Kapoks und Akunds zu verhältnismäßig günstigen Bedingungen direkt schwimmend, so daß die Kapokindustrie mit Zuhilfenahme von Altbeständen sich noch einige Zeit wider halten können. Vielleicht ist es auch denkbar, daß sich der Markkurs nach der Konferenz in Washington doch wieder hebt und wir anfangs nächsten Jahres einen erträglichen Kursstand erhalten. Deutschland ist wohl in der Lage einen noch höheren Rohstoffpreis zu zahlen, jedoch nicht, wenn er vervielfältigt wird durch einen Devisensturz, wie wir ihn jetzt erlebt haben.

Mehr wie je werden jetzt die Kapok-Anbaubestrebungen auf dem Balkan akut, und wir blicken nicht nur auf Rumänien und Bulgarien, sondern auch auf Jugoslawien. Auch in der Schweiz hat die staatliche Forstverwaltung sich jetzt zu Anbauversuchen weitgehendst bereit erklärt.

Neuerscheinungen

Einzusehen in der Bibliothek des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs, Rothenbaumchaussee 12, geöffnet von 8½—4½ Uhr

Allgemeines

„El Problema de la culpa.“ Nr. 1—2. Buenos Aires: „Germania“ 1921.

1. Morel, E. D.: La responsabilidad del zarismo. 1921.

2. La Influencia de la prensa. 1921.

„Der freie Rhein und der Wiederaufbau Europas.“ Vortr. von Peter Heinrich Schmidt. St. Gallen: Nordostschweizer Verb. 1921. 16 S. (Nordostschweizer Verb. f. d. Schifffahrt Rhein-Bodensee. Verbandsschrift Nr. 35.)

„Institut colonial international. Bruxelles.“ Comptendu de la Session tenue à Paris, 17, 18 et 19, mai 1921. Bruxelles: Institut. col. intern. 1921.

„Handbuch für die internationale Petroleum-Industrie.“ Hrsg. von Hans Arends u. Curt Mossner. Jg. 1921. Berlin: Finanzverlag G. m. b. H. 1921.

Deutschland

„Der Stand der Kosten der Lebenshaltung.“ Indexziffern über die Kosten der Lebenshaltung einer vierköpfigen Familie. Zur Förderung gleitender Entlohnung ermittelt und bearbeitet von Moritz Elsaß. Jg. 3. 1921. Tab. 1. Frankfurt a/M.: Reiß & Köhler. 1921.

„Die Rechtsbeziehungen der Auslandsdeutschen zum Reich.“ Von Walter Schaeßel. Berlin: Engelmann. 1921. 42 S. (Das Selbstbestimmungsrecht der Deutschen. H. 6.)

„Die Hebung der landwirtschaftlichen Produktion als Grundlage des deutschen Wiederaufbaus.“ Vortr. von Edler von Braun. Stuttgart: Enke. 1921. 16 S. (Finanz- u. volkswirtschaftl. Zeitfragen. H. 78.)

„Die Projekte für die Kanalverbindung zwischen Rheinland-Westfalen und den Weser- und Elbehäfen.“ Von H. Fluegel. Bremen 1921: Hauschild. 16 S. Aus: Jahrbuch d. Norddeutsch. Lloyd. 1920/21.

„Der Zusammenschluß in der westdeutschen Grobindustrie.“ Festrede zur 3. Stiftungsfeier der Universität. Von Friedrich Beckmann. Mit Chronik des vergangenen Jahres gegeben durch Fr. Moritz. Köln: Müller 1921. 30 S. (Kölner Universitätsreden. 5.)

„Die Teuerung in Hamburg.“ Untersuchungen über die Lebenshaltung der hamburgischen Bevölkerung nach dem Kriege. Hamburg: Meißner 1921. 51 S. (Statist. Mitteilungen über den hamburg. Staat. Nr. 12.)

„Jahresbericht der Handelskammer zu Halle a/d. Saale.“ 1920. Halle a/d. S. 1921.

„Der natürliche Bevölkerungswechsel im hamburgischen Staate in den Kriegsjahren 1914 bis 1918.“ Hamburg: Meißner: 1921. (Statistik d. hamburg. Staates, Nr. 31.)

„Zeitschrift des Sächsischen Statistischen Landesamtes.“ Redig. von Eugen Würzburger. Jg. 66/67. 1920/21. Dresden: Teubner 1921.

„Der Verkehr.“ Zeitschrift des Instituts für Verkehrslehre — Köln. Wöchentlich seit Begründung 6. 10. 21. Verlag und Geschäftsstelle Dortmund, Poststr. 31.

Im April 1921 wurde in Köln unter Anteilnahme der einschlägigen Reichsministerien, sowie wirtschaftlicher Körperschaften und Organisationen das „Institut für Verkehrslehre — Köln“ gegründet, das mit der Universität eine Arbeitsgemeinschaft eingegangen ist. Außer dem Lehrbetrieb, der auf die Ausbildung tüchtiger Verkehrsfachleute abzielt, und der wissenschaftlichen Beobachtung und Untersuchung des Verkehrswesens, hat das Institut sich die Herausgabe der obigen Wochenschrift zur Aufgabe gemacht, die „das gesamte Gebiet des Verkehrswesens und Verkehrsgewerbes nach seiner volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen, sozialpolitischen und rechtlichen Seite behandeln“ will.