Wirtschaftsdienst

Deutscher Volkswirt

Herausgegeben vom Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv
(früher Zentralstelle des Hamburgischen Kolonialinstituts)

Der Wirtschaftsdienst erscheint wöchentlich einmal. Jahrespreis bei der Post und im Buchhandel 30.— Mark
In Kommission bei Otto Meißners Verlag in Hamburg. Schriftleitung: Hamburg 36, Rothenbaumchaussee 5. Fernsprecher: Hansa 2447—51

Nr. 32 | Hamburg, den 8. August 1919. | 4. Jahrg.

Inhalt:

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv ..... Seite 601
Die deutsche Finanzwirtschaft am Scheidewege .... „ 602
Der Antwerpen-Rhein-Kanal ..... „ 603
Die Arbeiterfrage in Japan ..... „ 605
Länder-Berichte:
Deutschland ..... „ 608
Belgien ..... „ 612
Argentinien ..... Seite 612
Weltwirtschaftliche Übersichten:
Geld und Kapital ..... „ 614
Schiffahrt und Schiffbau ..... „ 616
Vermischtes ..... „ 620
Wichtige Neueingänge ..... „ 620

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv

Nahezu elf Jahre sind verflossen, seit im Herbst 1908 als Ergänzung zu dem gleichzeitig gegründeten „Hamburgischen Kolonialinstitut“ die „Zentralstelle des Hamburgischen Kolonialinstituts“ ins Leben gerufen wurde, als eine Stelle, „in der sich alle wissenschaftlichen und wirtschaftlichen kolonialen Bestrebungen konzentrieren könnten“, um so die Fühlung zwischen kolonialer Wissenschaft und Praxis zu vermitteln und lebendig zu erhalten, vor allem aber eine Art Auskunftszentrale aufzubauen, in der alle Informationen über die Gesamtheit der deutschen Kolonialinteressen systematisch gesammelt werden sollten. Demgemäß war der Arbeitsbereich zunächst durch den deutsch-kolonialen Rahmen scharf abgegrenzt. Aber bereits die ersten Erfahrungen zeigten, daß das Schwergewicht der Arbeit auf den Ausbau der Informationssammlungen und deren archivarische Verarbeitung gelegt werden müsse, und hierbei erwies sich der deutschkoloniale Rahmen als zu eng. Sehr bald wurden daher auch die Nachbarkolonien, alsdann nach und nach alle — im wirtschaftlichen Sinne — kolonialen Länder in den Arbeitsbereich einbezogen. Die Konsequenz war die vermehrte Beobachtung auch der wirtschaftlichen Mutterländer, und etwa seit 1913 hatten die Archive der Zentralstelle weltumspannenden Charakter angenommen. Aus der „Zentralstelle des Hamburgischen Kolonialinstituts“ war das „Hamburgische Welt-Wirtschafts-Archiv“ erwachsen.

Diese Entwicklung wird nunmehr durch den Namenswechsel nach außen hin zum Ausdruck gebracht. Die schon seit Jahren geplante Namensänderung wird erst jetzt vollzogen, weil vorher die Entscheidung über das Schicksal des Kolonialinstituts und die Universitätsfrage abgewartet werden sollte. Nachdem hier der jahrelange Streit durch die Gründung der Hamburgischen Universität abgeschlossen ist, war der Zeitpunkt gegeben, auch die universale Entwicklung der Zentralstelle durch die Namensänderung offenkundig zu machen.

Es ist hier nicht der Ort, die Entwicklung der Zentralstelle von dem rein kolonialen zu einem weltwirtschaftlichen und weltpolischen Archiv näher darzustellen. Aber es kann und muß hier darauf hingewiesen werden, daß Hamburg in dem Welt-Wirtschafts-Archiv sich ein Insitut geschaffen hat, das an Alter, an systematischer, praktisch erprobter Gliederung und an Umfang der Archivsammlungen zur Zeit in Deutschland nicht seinesgleichen hat. Damit ist allerdings noch nicht das Ziel erreicht. Nach wie vor bedarf es unermüdlicher, intensivster Arbeit an der inneren Organisation, an dem sachlichen Ausbau und vor allem auch an der Auswertung der Sammlungen, wenn anders das „Hamburgische Welt-Wirtschafts-Archiv“ die Aufgaben erfüllen soll, für deren Lösung in der jetzigen Zeit des Neuaufbaues der gesamten Wirtschaft des In- und Auslandes es besonders geeignet und berufen ist.

Mit allen Kräften hat das „Welt-Wirtschafts-Archiv sich auf die durch den Krieg neuentstandenen Aufgaben geworfen. Drei Jahre „Wirtschaftsdienst“ — August 1916 bis August 1919 — zeigen besser als viele Worte, daß hier mit Ernst und klarem Ziel gearbeitet wird. Die Arbeitsgemeinschaft, die schon vor längerer Zeit mit dem Kieler „Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft“ und kürzlich auch mit der „Außenhandelsstelle des Auswärtigen Amts“ vereinbart ist, sichert die für die Lösung der neuen Aufgaben notwendige enge Fühlung und Arbeitsteilung zwischen den drei großen Organisationen in Berlin, Kiel und Hamburg.

Nach elfjähriger, mächtig aufsteigender Entwicklung steht so das „Hamburgische Welt-Wirtschafts-Archiv“ den großen Aufgaben der kommenden schweren Zeit mit dem Bewußtsein gegenüber, alles getan zu haben, um den neuen Anforderungen gerecht zu werden. Wir hoffen, daß die verständnisvolle Förderung, die der Hamburgische Staat bisher der Zentralstelle angedeihen ließ, auch weiterhin dem „Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv“ ungeschwächt zuteil werden wird, und daß die weitesten Kreise deutscher Wirtschaft und Wissenschaft sich der nationalen Bedeutung unseres großen Instituts immer mehr bewußt werden.

Die deutsche Finanzwirtschaft am Scheidewege

Wir leben in einem Jahrhundert, wo die Heilmittel ebenso schädlich sind wie die Krankheiten.

Abbé Galiani an Madame d'Epinay, den 18. Mai 1776.

Wenn es in Deutschland ein bewegendes Interesse auch an solchen wirtschafts- und finanzpolitischen Problemen gäbe, die noch nicht zum Gegenstand des politischen Streits geworden sind und nicht nach den bewährten Grundsätzen der Parteiprogramme von jedem durch Wahlrecht, Zeitungslesen oder Vereinszugehörigkeit Berufenen gelöst werden können, so müßten die zwei finanzpolitischen Vorschläge, die Friedrich Bendixen unter dem Titel „Kriegsanleihen und Finanznot" (Jena, Verlag von Gustav Fischer, 1909, 32 Seiten) der Öffentlichkeit unterbreitet, ein selbst in diesen außerordentlichen Zeiten seltenes Maß von Aufsehen erregen. Der Verfasser bezeichnet den ersten, wichtigeren Vorschlag als verwegen. Er wird es schwerlich mißbilligen können, wenn wir einen Schritt weiter gehen und erklären, seine Vorschläge seien in der uns übersehbaren Geschichte der Staatsfinanzen und der Finanzwissenschaft West- und Mitteleuropas schlechthin ohne Beispiel. Das bolschewistische Rußland allerdings ist auf diesem Wege voraufgegangen. Es scheint indessen, daß dieser östliche Vorläufer der Aufmerksamkeit des Verfassers entgangen ist.

„Niemals", so zieht Bendixen am Ende der Schrift das Fazit seiner Darlegungen, „wird es nach meiner Überzeugung gelingen, die Last der Kriegsanleihen auf dem natürlichen Wege der Reichseinnahmen abzutragen. Jeder Versuch, die ungeheuren Summen durch Steuern aufzubringen, wird unsere Produktivkraft schwächen, die Einnahmen daher nur vermindern und das Reich dem wirtschaftlichen Zusammenbruch entgegentreiben. Nur die Umwandlung der Kriegsanleihen in Geld kann uns Rettung bringen.

Will man sich zu dieser radikalen Maßregel vor der Hand nicht entschließen, so befreie man wenigstens das Deutsche Reich von dem Schimpf, den der traurige Kursstand der Reichsanleihen für unser wirtschaftliches Ansehen bedeutet und rette die deutsche Volkswirtschaft vor unermeßlichem Schaden durch die Umwandlung der Kriegsanleihen in Reichsschatzwechsel.

Eins von beiden muß geschehen! Das ratlose Nichtstun unserer Regierung vor einer Entwicklung, die unser Wirtschaftsleben bis in das innerste Mark mit Zerstörung bedroht, ist weder zu rechtfertigen noch zu begreifen."

Das Erstaunliche, ja Unerhörte dieser Sätze, die mit einem ciceronianischen Aufwand an eindrücklicher Beredsamkeit und gepflegter Diktion begründet und verteidigt werden, liegt nicht nur in der Natur der Vorschläge, sondern auch in der Person ihres Urhebers, dessen frühere Schriften die schärfsten Waffen gegen diese Projekte zu enthalten scheinen.

„Ein bankerotter Staat, der seine Schulden in Zetteln mit Zwangskurs bezahlt, handelt faktisch als Falschmünzer," heißt es in Bendixens kürzlich in zweiter Auflage erschienenem Buch über das „Wesen des Geldes". „Die legitimen Geldbesitzer müssen sich den Einbruch der Neugeldleute gefallen lassen, die Waren heischend die Nachfrage steigern, die Preise in die Höhe treiben, die Kaufkraft des Geldes vermindern. Es ist so, als wenn sich an einen für eine bestimmte Zahl von Personen gedeckten Tisch einige Eindringlinge setzen. Auf den Einzelnen entfällt dann so viel weniger. Die Quoten der legitimen Geldbesitzer werden vermindert."

Man kann nicht nachdrücklicher dem Staat das Recht absprechen, die Schaffung von Zahlungsmitteln zur Behebung einer staatsfinanziellen Krisis zu benutzen. Jetzt aber fordert Bendixen, die gesamte Kriegsanleiheschuld sofort zur Fälligkeit zu bringen und in Papiergeld, das zu diesem Zweck geschaffen wird, allgemein zurück zu zahlen. Er sagt nicht, ob sich der Vorschlag auch auf die schwebende Schuld des Reiches erstrecken soll; da er indessen immer nur von Kriegsanleihen redet, müssen wir annehmen, daß jene nicht mitgemeint ist. Der Nominalwert der „fundierten" Kriegsschuld des Reiches ist heute auf 70—72 Milliarden zu schätzen („Frankfurter Zeitung" vom 27. Juli 1919). Die unfundierte wird am Ende des Rechnungsjahres nach den Angaben des vorigen Reichsfinanzministers auf etwa neunzig Milliarden angewachsen sein. Es würden also durch Annahme des ersten Bendixenschen Vorschlages jährlich nur 3,5 bis 3,75 Milliarden Zinsen erspart werden — bei einem Gesamtaufwand von Reich, Einzelstaaten und Kommunen in Höhe von etwa 24 Milliarden. Gegenwärtig sind an Papiergeld (Reichsbanknoten und Darlehnskassenscheine) 40 Milliarden Mark ausgegeben. Ein erheblicher Teil davon kann als thesauriert gelten; Prion schätzt ihn, wohl zu hoch, auf 20 Milliarden („Tag" vom 1. 7. 19). Wird der erste Vorschlag Bendixens zum Gesetz erhoben, so wird die Papiergeldmenge mit einem Schlage auf fast das Dreifache vermehrt werden.

Hiermit wird das bolschewistische Vorbild noch um ein Erhebliches übertroffen. Das Leninsche Dekret über die Annullierung der Staatsanleihen (angenommen in der Sitzung der Zentral-Vollzugskomitees vom 21. Januar 1918; vgl. „Quellen und Studien" des Osteuropa-Instituts in Breslau, 1. Abteilung, 1. Heft: Russisches Wirtschaftsleben seit der Herrschaft der Bolschewicki, von Dr. Kaplun-Kogan. S. 125 f.) hatte nur die kurzfristigen Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen in Papiergeld verwandelt. Auch handelte es sich hier um vergleichsweise geringe Mengen, denn die gesamte (schwebende und fundierte) Kriegsschuld des russischen Reiches betrug nach einer Angabe des „Nasch Wjek" (früher „Rietsch") vom 17. (30.) März 1918 zu jenem Zeitpunkt nicht mehr als 56 Milliarden Rubel.

Bendixen versichert, daß er sich der gefährlichen Tragweite seines Vorschlags bewußt sei. „Ohne schwere Erschütterungen verläuft keine Inflation und nun erst eine solche von zahllosen Milliarden! Aber wir Deutschen haben nicht mehr viel zu wählen. Wir stehen an einem Abgrund. Nur die kühnsten Entschlüsse können uns helfen, und der hier gewiesene Plan scheint mir, so verwegen er ist, zum Licht zu führen." Jeder besonnene Finanzpolitiker wird ihm darin beipflichten, daß er die Krisis der Reichsfinanzen für so schwer erklärt, daß sie den geordneten Fortbestand der deutschen Wirtschaft ernstlich in Frage stellt, und zu Entschlüssen auffordert, die ein sehr viel höheres Maß geistiger und moralischer Spannung erfordern als die lächelnde Ahnungslosigkeit der Demagogen aller Parteirichtungen aufzubringen imstande ist. Man hat sich in Deutschland seit langem daran gewöhnt, die Fragen der Finanzwirtschaft lediglich als Prüfstein der Sozialethik zu betrachten, statt der Probleme des staatlich-wirtschaftlichen Aufbaus. Man hält diese Fragen für gelöst, wenn über das Maß von „Opfern" zwischen den Besitzenden und den Besitzlosen auf dem Wege des Verhandelns oder des Diktierens entschieden worden ist. Von wirtschaftspolitischen Argumenten führt lediglich die Henne, die die staatsnotwendigen goldenen Eier legt, in den finanzwirtschaftlichen Debatten ein wie es scheint unsterbliches wenn auch immer weniger geschätztes Dasein. Es ist, wie immer man sich zu den Folgerungen Bendixen stelle,

eine männliche und des allgemeinen Dankes werte Tat, die öffentliche Meinung darüber aufzuklären, daß die Finanzwirtschaft des Reiches an einem Kreuzweg steht, an dem sie zwischen zwei verhängnisschweren Entschlüssen zu wählen hat.

In Parlament und Presse sind sich heute alle Stimmen, fast ohne daß Ausnahmen laut werden, darin einig, daß unter allen Umständen der Zinsendienst der Kriegsanleihen aufrechterhalten werden müsse. Die Anleihen seien nicht nur in der Hand der Kapitalisten und der kleinen Sparer, sondern auch im Besitz von Sparkassen, Banken, Versicherungsgesellschaften, die ihre flüssigen Mittel, und von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen, die ihre unbeschäftigten Betriebskapitalien dem Staat in Anleiheform zur Verfügung gestellt haben. Werde der Anleihedienst eingestellt, so stocke Handel und Wandel, Rentner und Unternehmer würden in den gleichen Strudel gerissen, die Wirtschaft werde zerrüttet, der Kredit des Reiches eine Angelegenheit der Vergangenheit. Jedes Opfer, das diese Katastrophe abwende, sei gerechtfertigt, wenn es gerecht verteilt werde und nicht die Kapitals-Basis der Unternehmungen so sehr verringere, daß ihr gedeihlicher Fortbestand in Frage gestellt sei. Das festeste, mit diesen Rücksichten noch eben verträgliche Anziehen der Steuerschraube sei schon deshalb erforderlich, weil nur durch Wegsteuern der inflatorischen Kaufkraft das Niveau der Inlandspreise gesenkt und der Stand der deutschen Valuta gehoben werden könne ...

Gerade in diesen Nebenwirkungen aber, die der öffentlichen Meinung als durchaus erwünscht gelten, sieht Bendixen die Gefahr dieses Weges: Der Tiefstand der Valuta ist notwendig, um die deutsche Wirtschaft exportfähig zu halten. Vermindert sich dieser Vorsprung, so leidet im gleichen Maße unsere Wettbewerbsfähigkeit auf den Auslandsmärkten. Sinkende Inlandspreise aber bedeuten gewerbliche Depression, Lähmung des Unternehmersinns, Einschränkung statt Entfaltung der Produktion, Arbeitslosigkeit und Mangel. „Wer wird Waren bestellen und einführen mögen, wenn er mit gewissem Verlust rechnen muß?“

Nun aber besteht, wie Bendixen einige Seiten später in anderem Zusammenhang bemerkt, allerdings ohne auf jenes Argument Bezug zu nehmen, überhaupt nicht die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Preisfalls. Denn es wird sich nach ihm als unmöglich erweisen, die Fehlbeträge des Reiches aus seinen Steuereinnahmen zu decken. Das Reich wird fortfahren, die Lücken notdürftig mit Papiergeld zu stopfen und so die Inflation in Permanenz zu erklären. Hiergegen wendet er ein: „Eine Geldschöpfung, die nur die Lücken des Staatshaushalts deckt und höchstens die Zinsenschuld begleicht, bringt uns nicht aus der Not. Sie vermehrt und entwertet das Geld jahrein jahraus, ohne die Kapitalschuld zu vermindern und verewigt das Elend der Finanzen“. Damit ist anerkannt, daß wir auch auf dem bisher als allein gangbar betrachteten Wege mit weiterer Inflation und steigenden Preisen zu rechnen haben. Es ist eben dieser Ablauf, den die vorgeschlagene Umwandlung der Kriegsanleihen in Papiergeld verhindern soll, indem sie sein Resultat vorausnimmt: „Der Vorschlag geht dahin, ein chronisches Siechtum durch eine kühne Operation zu heilen, den Entwertungsprozeß des Geldes, den wir zunächst bis zur Wiederherstellung der produktiven Wirtschaft und des internationalen Güteraustausches nicht entbehren können, durch einen großen Entschluß vorwegzunehmen und ihm dadurch zugleich eine Grenze zu setzen. Denn ohne diesen Entschluß ist weder das Ende der Finanznot noch die Entwertung unserer Valuta abzusehen.“

Für Bendixen stehen sich also gegenüber: auf dem üblichen Weg die Gefahren einer chronischen Inflation und dauernden Lähmung des Unternehmergeistes durch Steuern, die den größten Teil des Gewinnes für das Reich beanspruchen; auf dem von ihm vorgeschlagenen das Wagnis einer einmaligen Inflation von ungeheueren Dimensionen, aber beschränkter Dauer. Von der Tragweite dieses Wagnisses, das Bendixen für geringer hält als die Gefahren des anderen Weges, wird in einem zweiten Aufsatze zu handeln sein.

Kurt Singer

Der Antwerpen-Rhein-Kanal

Nach Artikel 361 des Versailler Friedens ist Deutschland verpflichtet, auf belgisches Verlangen den Bau eines Rhein-Maas-Kanals auszuführen oder zu gestatten. Anscheinend wird es nicht lange dauern, bis Belgien von diesem Recht Gebrauch macht, denn der Plan eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals (von dem für Deutschland nur der Teil zwischen Rhein und Maas in Betracht kommt) wurde schon vor dem Kriege viel erörtert. Sowohl in Deutschland wie in Belgien spielte die Frage eines Anschlusses Antwerpens an den Rhein eine große Rolle, und es hätte nicht erst des Zwanges des Versailler Friedens bedurft, um Deutschland für diese bedeutsame Kulturaufgabe zu erwärmen.

Der Plan, eine direkte Wasserverbindung zwischen Antwerpen und dem mittleren Rhein herzustellen, ist alt. Es ist bezeichnend genug, daß der Kanal volle 80 Jahre vor dem Abschluß des Versailler Friedens schon einmal zum Gegenstand eines Staatsvertrages gemacht worden war: in dem neuerdings so viel erwähnten Vertrage vom 19. April 1839, in dem Belgiens Neutralität garantiert wurde, verpflichtete sich Holland bereits, gegen einen Maas-Rhein-Kanal, der durch den holländischen Maastricht-Zipfel führen würde, keinen Einspruch zu erheben. Auch damals aber blickte das Kanalprojekt bereits auf ein recht ehrwürdiges Alter zurück. Napoleon I., der in verkehrspolitischen Fragen einer der großzügigsten und weitestschauenden Herrscher aller Zeiten war, wollte den Schelde-Maas-Rhein-Kanal als ein besonders wichtiges Glied des von ihm geplanten Kanals „de la Seine à la mer Baltique“ (Seine-Schelde-Rhein-Elbe-Trave) hergestellt sehen und hatte bereits den Befehl zum Bau gegeben, als sein Sturz die Ausführung verhinderte. Aber schon volle 1000 Jahre früher hatte ein Karl der Große sich mit demselben Gedanken getragen, und abermals 3/4 Jahrtausende vorher, im 1. Jahrhundert, hatte der Römer Corbulo gleichfalls schon die Möglichkeit eines solchen Kanals erwogen. Wenn er trotz einer so alten Geschichte bis auf den heutigen Tag nicht zur Ausführung gelangt ist, so waren teils technische teils politische Gründe daran schuld.

Ein Kanal, der den deutschen Rhein unter Umgehung holländischen Gebiets direkt mit Belgien verbunden hätte, wäre in die nördlichen Ausläufer der Eifel hineingeraten und hätte hier eine komplizierte Schleusenentwickelung und einen entsprechend hohen Kostenaufwand erfordert. Hielt sich der Kanal aber in der Ebene und nördlich des Gebirges, so mußte er den weit nach Süden vorspringenden Zipfel des holländischen Limburg durchschneiden, und Holland hatte keine Veranlassung, einem solchen Plan wohlwollend gegenüberzustehen, da es

ihm viel lieber sein mußte, daß Antwerpen ohne abkürzende Verbindung mit dem mittleren Rhein blieb, die nur auf Kosten von Rotterdam den Rheinverkehr z. T. nach Antwerpen abgelenkt hätte.

Schon unter den bestehenden Verhältnissen, wo Antwerpen z. B. mit Köln nur auf einem großen Umweg über Dortrecht hinweg Verbindung hatte (424 km Wasserweg bei nur 180 km Entfernung in der Luftlinie!), wurde ja der führende belgische Hafen fast ganz und gar von der deutschen Aus- und Einfuhr in Nahrung gesetzt. Deutsches Kapital arbeitete in Antwerpen in derartigem Umfang, daß die Wallonen spottweise lange vor 1914 vom „deutschen Hafen" sprachen. Antwerpens Einfluß war auch ohne Kanalverbindung mit dem Rhein so bedeutend, daß man nicht nur ganz Belgien als „Antwerpen mit Hinterland" bezeichnet hat, sondern daß darüber hinaus ein sehr bedeutender Teil von West- und vom rheinischen Süddeutschland zum Wirtschaftsbereich Antwerpens gehörte. Die holländische Verkehrspolitik, die wenig Neigung zeigte, die nach Belgien führenden Wasserstraßen zu verbessern, wußte trotzdem dem Rotterdamer Hafen dauernd eine Überlegenheit zu wahren, wenn auch der Verkehrsunterschied zwischen den drei führenden Kontinentalhäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen nicht erheblich war, wie die Zahlen aus den beiden letzten Friedensjahren erkennen lassen:

	1912		1913	
Hafen	Schiffszahl	N.-Rg.-T.	Schiffszahl	N.-Rg.-T.
Hamburg.....	15 774	13 563 000	15 073	14 185 000
Rotterdam ...	11 317	13 473 605	11 443	13 915 543
Antwerpen ...	7 043	11 697 358	7 056	12 022 101

(Hierzu ist zu bemerken, daß die amtliche belgische Statistik aus fiskalischen Gründen höhere Tonnagewerte angab, für 1912 z. B. 13 357 000 t; nur obige Zahlen sind aber wirklich vergleichbar).

Der für Deutschland besonders interessante Vergleich zwischen Hamburg und Antwerpen läßt sich noch weiter ausgestalten. Prof. Rühl teilt in seiner Schrift über Antwerpen folgende fürs Jahr 1912 geltenden Zahlen mit:

		Hamburg	Antwerpen
Gütermenge	gelöscht in t.....	16 648 000	12 762 000
	verladen „ „.....	8 109 000	10 159 000
Güterwert in Mill. ℳ	eingeführt	4 607	2 626
	ausgeführt....	3 631	2 471

Daß Antwerpen in bezug auf den Rheinverkehr gegenüber Rotterdam benachteiligt war, geht daraus hervor, daß 1912 die holländischen Seehäfen dreimal so viel Verkehr wie die belgischen aufzuweisen hatten. Um von Holland unabhängig zu werden, strebte man daher in Antwerpen seit langem nach einem direkt nach Deutschland hineinführenden Kanal und träumte von einer Zukunft, wie sie eine belgische Broschüre einige Jahre vor Kriegsausbruch zeichnete:

> „In etwa zehn Jahren wird Antwerpen der größte Hafen der Welt sein, größer als Hamburg und New York, größer als alle französischen Häfen; er wird auch der am besten ausgestattete und der bequemste sein."

In Deutschland brachte man den Plänen des Rhein-Schelde-Kanals nicht nur theoretisches Interesse entgegen, sondern leistete auch praktische Arbeit, indem gründlich durchgearbeitete Entwürfe zur Führung des Kanals veröffentlicht wurden. Drei Entwürfe verschiedener Art kamen hierbei als wichtigste in Betracht:

1. Entwurf Hentrich. Der Krefelder Baurat Hentrich schlug einen Kanal vor, der östlich von Krefeld vom Rhein aus über Kempen, unter Ausnutzung des Kempen-Kanals und anderer schon vorhandener Wasserstraßen, ziemlich geradlinig auf Antwerpen zustreben und 172 km Länge erhalten sollte. Die Sohlenbreite war mit 20, die Tiefe mit 3 m vorgesehen; der höchste Punkt über dem Meere sollte nur 42 m hoch zu liegen kommen. In jüngster Zeit hat Hentrich diesen Plan noch umgearbeitet und vorgesehen, daß auch von Neuß ein Seitenzweig über M.-Gladbach, Viersen, Süchteln und Grefrath in den von Krefeld kommenden Kanal einmündet. Der Hentrichsche Entwurf ist der technisch einfachste und billigste von allen, die bisher vorliegen; er würde auch insofern höchst bedeutsam sein, als er dem Mittellandkanal eine geradlinige Fortsetzung westwärts bis nach Antwerpen gewähren würde. Aber gerade dieser letzte sinnfällige Vorzug läßt es höchst zweifelhaft scheinen, ob dem Hentrichschen Plan Verwirklichung beschieden sein wird. Die deutschen Bergbauinteressenten in Rheinland-Westfalen und die niederrheinischen Schwerindustriellen treten zwar warm für den Hentrich'schen Kanal ein. Aber es ist nicht abzusehen, wie die Ausführung möglich sein soll, wenn Holland sich, wie man fast als sicher annehmen muß, gegen diesen Kanalbau sträubt, der noch nördlich vom Limburg-Zipfel Hollands über Venlo und Roermond, das holländische Gebiet durchschneiden müßte. Hierzu seine Einwilligung zu geben, ist Holland durch den Vertrag von 1839 nicht verpflichtet. Da es im übrigen aber nicht das geringste Interesse an einer Wasserstraße hat, die fortan Rotterdam als westlichen Ausgangs-Seehafen des deutschen Mittellandkanals entthronen und Antwerpen an seine Stelle setzen würde, so ist wirklich keine rechte Möglichkeit zu erkennen, wie dem sonst so ansprechenden Hentrichschen Projekt sollte zum Leben verholfen werden können.

2. Entwurf Valentin. Ein anderer Kanalplan ist auf Veranlassung der Stadt München-Gladbach vom Oberingenieur Max Valentin ausgearbeitet worden. Diese Wasserstraße soll den Rhein bei Düsseldorf verlassen und südwestlich an München-Gladbach vorbei ins holländische Gebiet von Sittard verlaufen, um weiterhin nördlich von Maastricht vorbeizulaufen und über Hasselt und Herenthals Antwerpen zu erreichen. Der Kanal würde von Düsseldorf bis Antwerpen 194 km lang sein; die Sohlenbreite ist mit 24½, die Tiefe mit 6 m vorgesehen; der höchste Scheitelpunkt würde 63½ m über dem Meere liegen. Auch dieser Wasserweg würde Holland wenig angenehm sein, aber gegen ihn läßt sich wegen der Verpflichtung von 1839 eine Ablehnung nicht rechtfertigen.

3. Entwurf Schneiders. Der Aachener Architekt Schneiders ist mit einem dritten Kanalentwurf an die Öffentlichkeit getreten, der eine wesentlich südlichere Führung vorsieht. Schneiders will seinen Kanal gleich oberhalb der Eintrittsstelle des Rheins in die Ebene, nördlich Bonn und südlich Wesseling, beginnen lassen und in westnordwestlicher Richtung durch die Ausläufer der Eifel hindurch ins Gebiet von Sittard verlaufen lassen, während die Führung zwischen Maas und Schelde sich mit dem Valentinschen Plan decken würde. Der Schneiders'sche Kanal würde 213 km Länge, 26 m Sohlenbreite und 2½ m Tiefe erhalten. Er müßte aber, der zu kreuzenden Gebirgsausläufer wegen, bis in eine Meereshöhe von 145 m, mindestens aber 120 m, hinaufführen und daher eine ziemlich beträchtliche Zahl von Schleusen erhalten. Technisch wäre der Schneiders'sche Plan somit entschieden unvorteilhafter als die beiden andern, aber wirtschaftlich würde er in vieler Hinsicht besonders günstig wirken können, da er den großen mittel- und oberrheinischen Häfen den weitaus kürzesten Weg nach Antwerpen gewähren würde. Gegenüber dem Hentrich- und Valentin'schen Plan würde die Verbindung mit Antwerpen für Frankfurt, Mannheim, Straßburg, Basel usw. über den Schneiders'schen Kanal um einige 50 und mehr km abgekürzt sein. Dafür hätte freilich das rheinisch-westfälische Industriegebiet vom Kanal Schneiders'

erheblich weniger Vorteile als von den nördlicheren Wasserstraßen zu erwarten: Duisburg z. B. würde von Antwerpen um volle 324 km entfernt bleiben, über den Kanal Valentin dagegen nur 235 und über den Kanal Hentrich sogar nur 189 km.

Am idealsten wäre eine Verbindung des Schneiders'schen mit einem der beiden anderen Projekte. Da aber der hohen Kosten wegen auf eine solche Lösung nicht zu rechnen ist, wird die „mittlere Linie" des Schneiders'schen Vorschlags wohl noch die meiste Aussicht auf Verwirklichung haben. Sollte aber wider Erwarten Belgiens Drängen auf Aneignung des holländischen Limburg-Zipfels zum Erfolg führen, so dürfte der vorteilhafteste Hentrich'sche Vorschlag, der Hollands Genehmigung niemals finden wird und kann, am aussichtsreichsten sein.

Nach dem Abschluß des Versailler Friedens hat es freilich kaum noch irgend welchen Zweck, daß man sich in Deutschland den Kopf zerbricht, welche Kanalführung am vorteilhaftesten ist. Die Entscheidung liegt jetzt ganz und gar bei Belgien, und derjenige Kanal, der von Belgien bestimmt wird, muß gebaut werden, wenn nicht etwa Holland Einspruch erheben kann. Nachdem der Rhein einschließlich seiner seitlichen Wasserstraßen ein internationalisierter Strom geworden ist, hat sich Deutschlands Interesse am Bau kostspieliger Wasserstraßen im Rheingebiet naturgemäß sehr bedeutend abgekühlt, da sein eigenes Wirtschaftsleben dadurch keinesfalls mehr als das anderer konkurrierender Staaten gefördert, u. U. sogar geradezu geschädigt werden würde. Alle an einen internationalisierten Rhein anknüpfenden Wasserstraßenpläne werden auch im günstigsten Fall sehr viel längere Zeit zu ihrer Verwirklichung gebrauchen, als es bei einem deutsch gebliebenen Rhein der Fall gewesen wäre.

Schließlich darf nicht übersehen werden, daß der Versailler Friedensvertrag das Problem des Rhein-Maas-Schelde-Kanals noch in einer anderen Richtung ganz unvorhergesehen verzögern und erschweren muß. Hierauf ist von holländischer Seite aufmerksam gemacht worden. Der frühere holländische Kriegsminister Colyn hat am 21. Mai in der Fachzeitschrift „Economisch-statistische Berichten" zu diesem Punkte Folgendes ausgeführt:

> „Selbstverständlich verfolgt dieser Kanal keinen anderen Zweck, als daß statt der Maas die Schelde und Antwerpen mit dem Rhein verbunden werden sollen. Diese Verbindung wird nun nicht völlig, sondern nur in dem durch deutsches und holländisches Gebiet laufenden Teil internationalisiert. Die gesamte internationale Schifffahrt, vor allem die belgische, kann demzufolge künftig ohne einschränkende Bestimmungen, besonders bezüglich Zahlung von Schiffahrtsabgaben, vom Rhein aus belgisches Gebiet erreichen. In Belgien aber fällt sie unter die völlig freie Verfügung des belgischen Staates, der also die Befugnis hat, neben anderen hinderlichen Bestimmungen auch Schiffahrtsabgaben vorzusehen. Bleibt dann die belgische Schiffahrt von diesen Abgaben frei, so ist der holländische Wettbewerb zu gunsten des belgischen ausgeschaltet".

Dieses Zitat läßt in besonders klarer Weise erkennen, wie die Entente-Unterhändler in Versailles nicht nur deutsche, sondern auch neutrale Wirtschaftsinteresssen rücksichtslos vergewaltigt haben, wo sie für sich wirtschaftliche Vorteile festlegen wollten. Holland, das am Kriege überhaupt nicht beteiligt war, soll durch den Versailler Frieden, bei dessen Abfassung es nicht zu Rate gezogen wurde, gebunden sein, die Internationalisierung der bisher holländischen Rheinstrecke entschädigungslos zuzugestehen und darüber hinaus den Bau von internationalisierten Wasserstraßen auf seinem Gebiet zu gestatten, die ganz offensichtlich sein eignes Wirtschaftsleben zugunsten seines belgischen Konkurrenten aufs empfindlichste schädigen würden. — Die Widersinnigkeit gewisser Ansprüche der Sieger kann gar nicht deutlicher genug zu Gemüte geführt werden als durch die restlose Durchdenkung derartiger Bestimmungen, wie sie der Artikel 361 enthält und die, im Grunde genommen, nichts mehr und nichts weniger bedeuten, als die Abwälzung eines Teiles der Kriegskosten auf die neutralen Länder.

Dr. R. Hennig

Die Arbeiterfrage in Japan

(Fortsetzung zu Nr. 31.)

Der Krieg, Japans „goldene" Zeit im vollsten Sinne des Wortes, hat in der Lage des japanischen Arbeiters allerdings eine gewisse Änderung hervorgerufen. Die Kriegslieferungen Japans und somit sein Gewinn stiegen ins Riesenhafte. Die Folge davon war das rasche Emporblühen verschiedener Industrien, davon wieder die Folge die gesteigerte Nachfrage nach Arbeitern. Eine allgemeine Erhöhung der Arbeiterlöhne war das Ergebnis dieser Entwicklung. Die Handelskammer in Osaka veröffentlicht diesbezüglich interessante Statistiken:

	Tagelohn in Yen 1915	1916	Zunahme in %
Stahlwerk	1,01	3,—	197
Strickwaren...	0,46	0,69	50
Knochenmühl.	0,70	0,92	31
Sattlerwaren ..	0,75	0,84	12
Raffinerien ...	0,51	0,57	12
Schuhwaren ..	0,83	0,91	11
Muschelknopfwaren	0,50	0,55	10
Stahlgießereien	0,63	0,69	9
Zementfabrik..	0,77	0,84	9
Textilindustrie	0,53	0,56	6
Schiffbau	0,78	0,82	9
Bambusarbeit..	0,60	0,93	55
Kupferschmelz.	0,80	1,30	62
Faßbinder	0,55	0,85	54
Tischler.....	0,70	1,05	50
Gelatinefabr..	0,25	0,35	40
Hutmacher...	0,30	0,40	33
Schirmmacher	0,55	0,70	27
Netzflechter..	0,47	0,58	23
Soja-Saucenmacher.....	0,46	0,50	10
Maler.....	0.63	0,68	8
Ölmühlenarb.	0,30	0,32	7
Schneider....	1,00	1,05	7
Getreidemüll.	0,32	0,33	5
Sticker	0,93	0,95	3
Ziegelarbeiter	0,58	0,59	2

Die folgenden Berufszweige zeigen einen Rückgang in der Löhnung:

	Tagelohn in Yen 1915	1916	Abnahme in %
Streichholzind.	0,45	0,35	22
Konserv.-Ind. .	0,93	0,80	14
Landw. Geräte	0,58	0,51	12
Seetangind. ..	0,90	0,80	11
Färberei	0,64	0,63	2

Wesentliches wurde durch diese Erhöhung der Arbeitslöhne aber nicht erzielt. Keineswegs haben die höheren Löhne dem Arbeiter eine zufriedenstellende, ja auch nur eine erträgliche Existenz gesichert. Denn die Lebensmittel, und zwar gerade die notwendigsten wie Reis, Weizen, Mehl, Eier, erfuhren in den Jahren 1914—1918 eine ungeheure Preissteigerung. Wir verweisen hierfür auf den Artikel „Japans Wirtschaftslage im ersten Halbjahr 1918" (1918, Seite 651). In geradezu rasendem Tempo stiegen die Preise während der letzten Kriegsjahre. Die Reispreise z. B. waren in der Zeit von 1900—1914 um 64 %, während des Krieges aber, d. h. von 1914—1918, um mehr als 100 % gestiegen.

1 Koku (180 l) Reis I. Güte kostete im August 1916.. 14 Yen
1 „ „ „ „ „ „ 1917.. 22 „
1 „ „ „ „ „ „ 1918.. 46 „

Allerdings wurde der letztangeführte Preis von der Regierung am 21. September 1918 auf 30 Yen je Koku herabgesetzt.

Die Folge dieser Teuerung waren Unruhen unter der

japanischen Arbeiterschaft, die sich zunächst in Streiks äußerten. Nach amtlichen Aufstellungen wurden vom Januar bis Oktober 1917 180 Streiks gegen 100 bzw. 80 in der gleichen Zeit der Vorjahre gezählt.

Bis zum Jahre 1916 zeitigten die japanischen Streiks in der Regel recht klägliche Früchte. Seitdem aber haben die Streiks nicht nur der Zahl und Ausdehnung nach erheblich zugenommen, sondern auch in wachsendem Maße zum Erfolg geführt.

Die „Singapore Free Press" wußte anfangs 1918 zu berichten, daß in Japan während der 11½ Monata von Dezember 1916 bis Mitte November 1917 364 Streiks mit 54 668 beteiligten Arbeitern stattgefunden hätten. In jedem einzelnen Fall betrug die Zahl der Streikenden mehr als Tausend. Am 22. März 1918 legte das Ministerium des Innern der „Reichstags-Kommission zur Beratung über einen Gesetzentwurf zur Arbeiterversicherung" folgende Statistik über die Zunahme der Streiks in Japan während der Kriegsjahre vor, die die Dringlichkeit auch der japanischen Arbeiterfrage klar beweist:

Streiks	1914	1915	1916	1917
beendet durch Vergleich	22	21	39	167
Arbeiter setzen ihre Forderungen durch	8	17	17	87
„ ziehen ihre Forderungen zurück	15	20	39	92
Kapitalisten weisen die Forderungen zurück	5	6	13	51
Zahl der Gesamtfälle	50	64	108	397

Im August 1918 kam es dann in verschiedenen größeren Städten des Reichs wie Nagoya, Kobe, Tokio und Yokohama zu sogenannten Reisaufständen. Das Volk stürmte und plünderte die staatlichen Reismagazine, steckte eine Anzahl von Reisläden in Brand und ermordete mehrere „Narikin" (Kriegsgewinnler). Die Unzufriedenheit über das Ministerium des Grafen Terautschi und seine Wirtschaftspolitik wuchs von Tag zu Tag, bis das Ministerium endlich, allerdings erst nach der Wiederberuhigung der Massen, seine Demission gab. Allein den Reisaufständen liegen tiefere Motive zugrunde als das bloße Steigen der Reispreise. In den Reisaufständen können wir das erste Erwachen des japanischen Proletariats sehen. Der japanische Arbeiter beginnt sich auf sich selber zu besinnen und bessere Lebensbedingungen zu fordern. Es handelt sich vorläufig allerdings nur um einen relativ kleinen Teil des japanischen Proletariats und zwar um den geistig und an Bildung höher stehenden. Dennoch ist es unverkennbar, wie die westlichen Anschauungen über das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, zwischen Kapital und Arbeit die japanischen Massen mehr und mehr durchdringen.

Die Zeit ist noch gar nicht so fern, in der alle modern-europäischen Auffassungen von den Rechten des Arbeiters von amtlicher japanischer Seite mit dem Schlagwort „gefährliche soziale Ideen des Westens" abgetan wurden. Und die eingangs von mir zitierten Drohungen des Ministers Vicomte Kato beweisen, daß, wenn man heute vielleicht auch nicht mehr das Kind beim Namen zu nennen wagt, man doch immer noch auf dem Standpunkte steht: die japanische Industrie muß unter allen Umständen konkurrenzfähig erhalten werden; da sie das durch die Qualität ihrer Produkte nicht erreicht, so muß der Qualitätsvorsprung abendländischer Erzeugnisse durch niedrige Preise wettgemacht werden. Diese aber lassen sich nur durch Herabdrückung der Arbeitslöhne erzielen. Weiter blickende Männer, wie der bekannte japanische Finanzmagnat Baron Schibusawa — Japans „Royal Merchant" — geben ihren Besorgnissen unverhohlen Ausdruck: „Es wird Zeit, daß sich ernste Männer mit der Arbeiterfrage beschäftigen; es könnte sonst geschehen, daß wir plötzlich vor unerwünschten Ereignissen stehen."

Die Beziehungen Japans zum Abendlande werden immer engere. Unmöglich können die geistigen Strömungen unserer Welt auf die Dauer von den japanischen Küsten ferngehalten werden. Sie müssen und werden auch dort immer mehr an Macht und Einfluß gewinnen. Und die japanische Regierung wird genötigt sein, sich mit den Tatsachen abzufinden.

Welche Stellung hat die japanische Regierung, haben Japans geistige Führer bis heute dem großen Problem gegenüber eingenommen? Einfach die Stellung von oberflächlichen Doktrinären. So hart das Urteil klingen mag, die nackten Tatsachen bestätigen seine Richtigkeit. Den führenden Männern Japans schien sich das Problem folgendermaßen zu stellen: Die Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie muß unter allen Umständen aufrecht erhalten werden; das ist nur möglich durch Tiefhaltung der Gestehungskosten, in erster Linie der Löhne. Andererseits müssen wir aber den Abendländern auch im Punkte der Arbeiterfrage beweisen, daß wir eine gleichwertige Rasse sind; und das können wir nur durch eine moderne Arbeitergesetzgebung. Logische Schlußfolgerung: wir müssen moderne Arbeitergesetze schaffen, dürfen sie aber nicht in die Praxis übertragen.

Auch hier will ich nur die Tatsachen sprechen lassen. Die „Tschugai Schinron" schrieb im Dezember 1918: „Nur durch positives Handeln kann die Harmonie zwischen Arbeit und Kapital hergestellt werden." Was mit dem delphischen Spruch gemeint ist, wird nicht gesagt. Prof. Kawadsu gibt der interessanten Meinung Ausdruck, daß die Harmonie zwischen Kapitalisten und Arbeitern von ihrer geistigen Verfassung abhängt. Die Dichterin Yosano Akiko macht die überraschende Entdeckung, daß jeder Mensch ein Arbeiter sei. Baron Schibusawa meint, daß Arbeiter und Kapitalisten auf neuer Basis arbeiten müßten. Das Wie überläßt der berühmte Finanzmagnat bescheidener Weise anderen. Direktor Haschidsume von der Kanegafutschi-Spinnerei stellt fest, daß die Lage der Arbeiter elend ist; er hat dieser Erklärung nichts weiter hinzuzufügen. Dr. Misogi verlangt Beschränkung der Dividenden. Prof. Endo gibt die tröstliche Versicherung, daß die Intelligenz der Mittelklassen schon Wege finden wird, eine Versöhnung zwischen Kapital und Arbeit herbeizuführen. Marquis Okuma, der bekannte japanische Staatsmann, unter dessen Regierung Japan an Deutschland den Krieg erklärt hat, weiß zur großen Frage nichts weiter zu sagen, als daß der japanische Kaiserhof demokratischer sei als irgend einer der Erde, weshalb auch Japan an der Spitze der zivilisierten Völker marschiere.

Seit Jahrzehnten hat kein denkender Mensch den greisen Marquis ernst genommen; die Äußerungen der übrigen führenden Geister Japans aber zeigen, wie ratlos man in Japan dem Arbeiterproblem gegenübersteht, das man durch sinnlose wenn nichts frivole Phrasen zu lösen glaubt.

Die Gesetzgebung, zu der die japanische Regierung sich unter dem Druck der Verhältnisse aufgerafft hat, die Art, wie ihre Gesetzesvorlagen zum Schutz der Arbeiter im Parlament erledigt wurden, zeigt genau denselben Geist: „Show", wie man im Fernen Osten sagt; Sand in die Augen!

Schon vor dem russisch-japanischen Krieg (1904/5) hat das Ministerium Katsura den Versuch gemacht, den unwürdigen Zuständen durch eine Arbeitergesetzgebung abzuhelfen.

Katsuras Versuche waren die denkbar bescheidensten: er wollte Kinder unter 14 Jahren vor der Rücksichtslosigkeit der Arbeitgeber schützen und einen Maximal-Arbeitstag von 12 Stunden gesetzlich festlegen. Diese Versuche scheiterten am Widerstand der sogenannten liberalen Parteien. Ein zweiter, ein dritter Versuch schlugen gleichfalls fehl. Die Opposition wandte ein, daß die Regierung sich Rechte an-

maße, die außerhalb ihrer Kompetenz lägen; daß, wenn die Vorlagen Gesetze würden, das gute Verhältnis zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern schweren Schaden leiden würde; und daß die neuen Gesetze die Arbeit verteuern und die japanische Industrie unfähig machen würden, noch länger mit dem Ausland in erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Im März 1911 lag ein vierter Arbeitergesetz-Entwurf vor dem japanischen Reichstag. Seine wichtigsten Forderungen waren: Kinder unter 12 Jahren dürfen in Fabriken nicht beschäftigt werden, ausgenommen die jetzt schon in Verwendung stehenden männlichen Arbeiter unter 16 Jahren, und Frauen dürfen höchstens 12 Stunden im Tag zur Arbeit in Fabriken angehalten werden; auch dürfen sie in der Zeit von 10 Uhr nachts bis 4 Uhr morgens nicht arbeiten; Arbeitgeber müssen ihre Arbeiter im Falle einer unverschuldeten Verletzung während der Arbeit unterstützen, und im Falle eines Todes der Familie des Arbeiters eine fortlaufende Subvention auszahlen. Trotz der durch die hohen Kriegssteuern hervorgerufenen Unpopularität der Regierung und trotz der Abwesenheit von Arbeiter-Vertretern im japanischen Reichstag wurde diese Vorlage Mitte April 1911 Gesetz, allerdings in bedeutend abgeschwächter Form. Die Regierung hatte alle Fabriken mit mehr als 10 Arbeitern in den Bereich des neuen Gesetzes einbegriffen. Es sollten 15 426 Fabriken mit 649 171 Arbeitern vom neuen Gesetz betroffen werden. Der Parlaments-Ausschuß hatte aber die Zahl der Arbeiter auf 20 erhöht, so daß nur 7 121 Fabriken mit 582 644 Arbeitern in Frage kamen. Schließlich einigte man sich auf Fabriken mit mehr als 15 Arbeitern, wodurch etwa 10 000 Fabriken mit 590 000 Arbeitern unter die Verfügungen des neuen Gesetzes zu stehen kamen. Das wäre immerhin schon eine Errungenschaft für Japan gewesen. Aber gleich § 1 des Gesetzes bestimmt, daß es nur für solche Fabriken gelten solle, deren Betrieb gefährlich oder gesundheitsschädlich ist. Was unter dieser Charakteristik zu verstehen sei, war nicht gesagt, und damit die Wirkung des Gesetzes in bedenklicher Weise abgeschwächt. Selbst unter den „gefährlichen und gesundheitsschädlichen" Fabriken aber konnte eine kaiserliche Verordnung Ausnahmen bestimmen, die von der Wirkung des Gesetzes befreiten! Die Kinderarbeit war, wie oben gesagt, für Kinder unter 12 Jahren verboten. Von der oben schon genannten Ausnahme abgesehen, waren aber noch andere Ausnahmen in gewissen „leichten" Betrieben zulässig. Die Arbeitszeit wurde für Arbeiterinnen und jugendliche männliche Arbeiter unter 15 Jahren auf 12 Stunden Maximalleistung festgesetzt. Und gerade hier zeigt sich der fast völlige Mangel eines sozialen Gewissens in Japan: Artikel III, Absatz 2 des Gesetzes gestattet der Regierung, „während 15 Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes unter Umständen die Arbeitszeit auf 14 Stunden auszudehnen". Zwischen 10 Uhr nachts und 4 Uhr morgens dürfen nach dem neuen Gesetz weibliche und jugendliche männliche Arbeiter nicht beschäftigt werden. Ein bedeutender Fortschritt für Japan! Schade nur, daß auch dieser Paragraph durch Ausnahmebestimmungen sofort paralysiert wird: „Dieses Verbot gilt nicht für besonders dringende Arbeiten, für Betriebe, deren Eigenart ununterbrochen Tag- und Nachtarbeit erfordert, und die zwei- oder mehrmaligen Schichtwechsel haben". Das Gesetz stellte ferner in Aussicht, daß in 15 Jahren nach seinem Inkrafttreten das Schutzalter für die Nachtarbeit auf 20 Jahre erhöht werden soll. Den männlichen Arbeitern unter 16 Jahren und allen weiblichen Arbeitern werden mindestens zwei Ruhetage im Monat zugesprochen bzw. vier im Falle abwechselnder Tag- und Nachtschichten. Eine tägliche Ruhepause von mindestens 30 Minuten sollte bei einer Tagesarbeit von 6 Stunden, eine Pause von einer Stunde bei zehnstündigem Arbeitstag Vorschrift sein. In „besonderen Fällen" steht allerdings dem Ressortminister das Recht zu, alle diese Vorschriften außer Kraft zu setzen. Und was in die Rubrik „besondere Fälle" einzuordnen ist, untersteht ausschließlich dem Ermessen des Ministers. Elektrische Betriebe, ferner Betriebe, die mit Giften, Explosivstoffen und gesundheitsgefährlichen Gasen arbeiten, dürfen Frauen und jugendliche männliche Arbeiter (unter 15 Jahren) nicht anstellen. Über die Fabrikbauten sollten die Behörden ein gewisses Aufsichtsrecht haben. Bezeichnend ist die Art, in der das japanische Gesetz das so schwierige und komplizierte Gebiet der Kranken- und Invalidenversicherung, der Witwen-, Waisen- und Unfallversicherung erledigen zu dürfen glaubt: „Wenn Arbeiter nicht durch eigenes Verschulden im Betriebe verunglückt, erkrankt oder gestorben sind, haben sie bzw. ihre Angehörigen im Sinne der kaiserlichen Verordnung Anrecht auf Unterstützung durch den Unternehmer". Was ist eigenes Verschulden? Was ist es in einem Lande wie Japan, das Arbeiterorganisationen in unserem Sinne nicht kennt? Ich halte es für überflüssig, die Wertlosigkeit, um nicht zu sagen die Frivolität dieses Arbeiterschutzgesetzes nachzuweisen.

Von größter Wichtigkeit ist aber die Art, in der das Gesetz entstanden ist. Die damals stärkste Parlamentspartei, die „liberale" Sejukai, in der viele Industrielle vertreten sind, hat zweimal den Gesetzentwurf zurückgewiesen. Der Grund war, daß die erst im Aufstreben begriffene japanische Industrie die „schwere Belastung" eines Arbeiterschutzes nicht ertragen könne. Die alte Kurzsichtigkeit: Weil für den Augenblick der Raubbau reiche Zinsen trägt, wird er, als die für Japan allein mögliche Betriebsart, in Permanenz erklärt; daß dieses Mittel, das momentanen Vorsprung verschafft, noch lange nicht den endgültigen Sieg gewährleistet, ihn im Gegenteil bedenklich in Frage stellt, wird in die leichtherzig aufgestellte Berechnung nicht einbezogen. Fürst Katsura schloß später seinen Frieden mit der Sejukai und trat in sie ein. Die Folge war die Annahme der Arbeitervorlage durch die Sejukai und somit durch den Reichstag. Ein Scheinsieg Katsuras. Denn wie wir heute wissen, hatte die Sejukai damals schon die Gewißheit, daß das Gesetz auf Jahre hinaus ein papiernes bleiben würde.

Schon im September 1913 hielt die „Hotschi Schimbun" (Tokyo) es für nötig, die „praktische Durchführung" dieses Gesetzes zu verlangen, „das vor 2½ Jahren vom Reichstag angenommen und bis auf den heutigen Tag nicht in die Praxis umgesetzt wurde. Es ist die moralische Pflicht der Arbeitgeber, den verunglückten Arbeitern oder ihren Familien zu helfen. Niemand aber wird von einem japanischen Fabrikanten erwarten, daß er diese moralische Pflicht freiwillig erfüllt. Es ist daher ratsam, daß das Gesetz ihn dazu zwingt. Wenn man aber die Paragraphen unseres Arbeitergesetzes mit denen des deutschen vergleicht, dann ist man über den gewaltigen Unterschied in der Liberalität der beiden Gesetze nicht wenig erstaunt. Schlimmer noch: in gewissen Fällen werden sich selbst die so illiberalen Verordnungen unseres Gesetzes nicht durchführen lassen, selbst wenn man den guten Willen dazu hätte."

Im August 1914 hieß es, das japanische Fabrikgesetz vom April 1911 sollte mit Beginn des nächsten Etatsjahres in Kraft gesetzt werden. Zwei volle Jahre später, im August 1916, wird aus Japan über eine Propaganda berichtet, die, mit Hinweis auf den sinkenden Prozentsatz der Heeresdiensttauglichen und die steigenden Auswanderungsziffern, von der Regierung die endliche Inkraftsetzung des Fabrikgesetzes verlangt. Die Regierung scheint den guten Willen hierzu gehabt zu haben; der Widerstand der Industriellen aber war unüberwindlich

Denn, wie das Organ der Industriellen, die „Tschugai Schogyo", sagte: „die „plötzliche" Anwendung dieses Gesetzes würde unsere Industrie, besonders die Textilindustrie, in eine überaus schwierige Lage versetzen". Und die japanische Regierung verschob das Gesetz ad calendas graecas.

Im März 1917 klagt die „Commercial Nagoya" an leitender Stelle, daß das Gesetz vom Jahre 1911 noch immer nicht in Kraft getreten sei und daß der Streit über seine Nützlichkeit unentwegt fortgeführt werde. Die Regierung habe Bevollmächtigte im Lande umhergesandt, um den Fabrikanten die Nützlichkeit des neuen Gesetzes klar zu machen. Umsonst! Unterdessen leben zwei Millionen Mädchen in den japanischen Fabriken, besonders der Textilindustrie, nicht besser als im Gefängnis! Endlich, am 1. September 1917, traten die Bestimmungen, die seit Mitte April 1911 Gesetz waren, in volle Kraft.

Sofort erhoben sich aber auch Proteste seitens der Fabrikanten, die das alte Lied vom Niedergang, von der Wettbewerbsunfähigkeit der japanischen Industrie anstimmten. Unter dem Druck der Ereignisse in Rußland und Mitteleuropa werden diese Klagen der Industriellen zunächst wohl ungehört bleiben. Wie sie es dennoch verstehen, ihre Auffassung zur herrschenden zu machen, zeigt eine Entschließung, die am 20. Juli 1918 von 24 Ingenieuren der Okumara Denkischo (Kyoto) gefaßt und der Fabriksleitung unter Androhung des Streiks im Nichtbewilligungsfall überreicht wurde:

1. Es darf in Zukunft nicht mehr vorkommen, daß neueintretenden jüngeren Angestellten gegenüber Abmachungen über Gehalt, Arbeitszeit, Behandlung usw. nicht eingehalten werden.

2. Im Falle der Entlassung darf die ausbedungene Entlassungsentschädigung nicht unter nichtigen Vorwänden vorenthalten oder gekürzt werden.

3. Alle Gratifikationen sind in gerechter Weise nach den Leistungen abzustufen.

Keine Industrie der Welt nützt ihre Arbeiter mehr aus als die japanische. Lächerlich niedrige Löhne, unerhört lange Arbeitsstunden, hygienische Verhältnisse, die den primitivsten Anforderungen Hohn sprechen, sind die Charakteristika der japanischen Industrie. Am 20. Mai 1916 hat die „Tokyo Mai nitschi Schimbun", eines der angesehensten Blätter der Hauptstadt, ihr Urteil über die japanische Industrie in den Satz zusammengefaßt: „Unser Fabriksystem ist wohl das schlimmste aller zivilisierten Staaten. Die japanischen Fabriken — vor allem die der wichtigsten japanischen Industrie, der Textilwirtschaft — sehen das Heil des japanischen Fabrikwesens in der Freiheit des Arbeitgebers von jeglicher Beschränkung durch das Gesetz. Sie müssen, ihrer Ansicht nach, das Recht haben, ihr lebendes Menschenmaterial ebenso auszunützen, zu verbrauchen und das verbrauchte zur Seite zu werfen, wie sie dies mit ihrem toten Maschinenmaterial tun. Das, und nur das sichert der japanischen Industrie, nach Ansicht der Fabrikanten, den Erfolg im wirtschaftlichen Kampf mit Amerika und Europa."

Daß dieser Weg nicht zum Erfolg, daß er zur Verwüstung des Arbeitermaterials, zur vorzeitigen Zerstörung der noch heranwachsenden nächsten Generation, ja zur Vernichtung der noch ungeborenen Geschlechter durch Untergrabung der Gesundheit der japanischen Mütter führt, geht scheinbar über den Horizont der heute noch in Japan maßgebenden Kreise.

Und die japanische Arbeiterschaft? Rudimentär sind heute noch alle Versuche der japanischen Arbeiter, sich bessere Lebensbedingungen zu erzwingen. Die Geschichte des Gesetzes vom April 1911 ist der Beweis dafür. Der ostasiatische Kollektivismus, den Kindern von frühester Jugend auf eingeimpft, knebelt heute noch jede individualistische Regung. Noch ist das Recht des Individuums aufs Leben dem Japaner ein unklarer, wohl auch unsympatischer Begriff. Und der äußerliche Glanz der Siege über China und Rußland gibt der herrschenden Kaste heute noch die Macht, das genügsame, konservative Volk nieder zu halten. Heute noch können alle auf Verbesserung des Arbeiterlebens abzielenden Neuerungen als „gefährliche Ideen des Westens" auf den Index gesetzt werden. Daß sich jedoch allbewegende Gedanken in ihrem Siegeslauf nur verzögern, niemals endgültig aufhalten lassen, werden die Regierenden in Japan wahrscheinlich früher erfahren, als es jetzt noch den Anschein hat.

Hans Lambertz

Deutschland

Die Industrie im Juli

Produktion und allgemeine Lage

Im Kabinett ist beschlossen worden, die im Besitz des Reiches befindlichen Textilrohstoffe und Fertigfabrikate schleunigst auszuschütten und die Waren teils dem freien Handel zuzuführen, teils die notleidende Bevölkerung damit zu versorgen. Das Reich wird die Reichstextil-A.-G. anweisen, für 300 Mill. ℳ preiswerter Textilien für rückkehrende Krieger, Minderbemittelte usw. neu zu beschaffen. Die Reichstextil-A.-G. soll in Kürze liquidiert werden, während die Reichsbekleidungsstelle nach der bevorstehenden Aufhebung des Bezugsscheines ihre Tätigkeit auf die Notstandsversorgung beschränkt. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 332 vom 14. 7.)

Die Firma Krupp macht weitere Mitteilung über ihre Lage. In der Öffentlichkeit ist es wenig bekannt, daß vor dem Kriege das Verhältnis des gefertigten Kriegsmaterials (gesamtes Artilleriematerial, Geschütze mit allem Zubehör, Geschosse und Panzerplatten) zum Friedensmaterial dem Gewichte nach rund 1 : 20 war. Die Leistung der Betriebswerkstätten für das Eisenbahnwesen entspricht einem Fünftel bis einem Drittel des gesamten normalen Bedarfs Deutschlands an Schienen, Schwellen, Herzstücken, Radreifen, Rädern, Achsen und Federn für Wagen und Lokomotiven. („Deutsche Bergwerkszeitung" Nr. 50.)

Die Kautschukindustrie verlangt dringend schleunige und größtmögliche Einfuhr von Rohkautschuk. Würde dem ausländischen Schleichhandel Tür und Tor geöffnet, so würde er durch die Überschwemmung mit Fertigwaren 80 000 in der Kautschukindustrie beschäftigten Arbeitern das Brot nehmen. Die Kautschukindustrie ist einer der wenigen Zweige, der in der Lage ist, in kürzester Zeit Rohstoffe in gebrauchsfertige Artikel umzuwandeln und Fertigwaren auszuführen. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 342 vom 19. 7.)

Nach dem Bericht eines Ausschusses der Nationalversammlung über die Bildung eines Stickstoffsyndikats konnte die Leistungsfähigkeit der Stickstoffwerke seit Ausbruch der Revolution nur zu einem Bruchteil ausgenutzt werden. Die Produktion betrug vom 1. Mai bis 31. Oktober 1918 monatlich 23 333 t Stickstoff, sank dann in den nächsten drei Monaten

auf 11 000 t, im Februar sogar auf 8000 t und dürfte auch seither noch lange nicht die ursprüngliche Höhe erreicht haben. Vor dem Kriege hat Deutschland in der Landwirtschaft jährlich 200 000 t Stickstoff und in der Industrie 40 000 t verbraucht. Von dem Bedarf wurden 100 000 t aus dem im Inland erzeugten schwefelsauren Ammoniak der Kokereien gedeckt, während die fehlenden 140 000 t aus dem Ausland bezogen wurden. Die endgültige Produktionsmöglichkeit der heute bestehenden Werke wird etwa 500 000 t betragen. Trotzdem dürfte Überproduktion zunächst kaum stattfinden, da die Landwirtschaft an Stickstoff sehr ausgehungert ist und man in Zukunft nicht nur den Ackerboden, sondern auch Wiesen und Weiden mit Stickstoff düngen will, um sich hinsichtlich des Kraftfutters vom Ausland möglichst unabhängig zu machen. („Berliner Tageblatt" Nr. 307 vom 8. 7.)

Die Lieferung von 20 000 t Reinkali an England, die bereits im März d. J. abgeschlossen worden ist, wurde erst kürzlich von der englischen Regierung ratifiziert. Bezüglich Amerika ist man in Kalikreisen ziemlich skeptisch, weil sich dort noch größere Bestände des bei weitem teuereren Ersatzkalis befinden, die erst an den Mann gebracht werden sollen. („Deutsche Bergwerkszeitung" Nr. 159 vom 10. 7. 19).

Seit Ende Juni haben die schwedischen Erzlieferungen ab Lulea wieder eingesetzt. („Rheinisch-Westfälische Zeitung" Nr. 568 vom 19. 7. 19).

Preisbildung

Die für die Zeit vom 1. April bis 15. Juni 1919 festgesetzten Höchstpreise für Kali, Rohsalze, Düngesalze und Chlorkalium bleiben laut Verordnung des Reichswirtschaftsministeriums weiterhin bis zum 31. Dezember 1919 in Geltung. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 334 vom 15. 7. 19).

Das Reichswirtschaftsministerium hat den der oberschlesischen Kohlenkonvention angeschlossenen Zechen eine Erhöhung des Preises um 5 ℳ für die t Rohkohle ohne Steuer bewilligt, die am 15. Juli in Kraft trat. Damit sind die oberschlesischen Werke mit denen des Ruhrkohlenbezirks ungefähr gleichgestellt. („Rheinisch-Westfälische Zeitung" Nr. 556 vom 16. 7. 19).

Die Feinde haben Minetteerze im Austausch von Kohlen und Koks für das unbesetzte rechtsrheinische Gebiet freigegeben in Mengen von 28 % der Kohlen- und Koksliefe-rungen. Der Preis stellt sich infolge der Frankenzahlung außerordentlich hoch. Er beträgt für lothringisch-luxemburgische Minette etwa 18 fr frei deutscher Grenze und desgleichen für Briey-Erze 23,50 fr. Das sind wenigstens die Preise, die von den französischen Behörden gefordert werden. („Rheinisch-Westfälische Zeitung" Nr. 568 vom 19. 7. 19).

Deutsche Werke bieten im „Escher Tageblatt" Roheisen zu 300 ℳ die t frei belgischer Eisenbahnstation an, während belgisches Roheisen 215 fr und lothringisches 200 fr kostet. Unter Berücksichtigung des Tiefstandes unserer Valuta sind diese Offerten vorteilhaft. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 343 vom 19. 7. 19).

Der Roheisenverband hat die Preise für den Monat Juli wie folgt erhöht: Haematit um 42 ℳ, Siegerländer Stahleisen um 31,50 ℳ, Spiegeleisen um 30 ℳ, Gießereiroheisen I und III um 33,50 ℳ, Luxemburger Gießereiroheisen um 37 ℳ. Die neuen Verkaufsgrundpreise gehen aus folgender Tabelle hervor:

pro Tonne	vor d. Krieg	1. 7. 15	1. 1. 19	1. 4. 19	16. 6. 19	1. 7. 19
Haematit	79,50	115,—	314,50	366,50	418,50	460,50
Gießereiroheisen I	75,50	94,—	250,—	340,—	405,50	439,—
„ „ III	70,50	89,—	249,—	339,—	404,50	438,—
Siegerl. Stahleisen	?	95,—	240,—	303,50	363,50	395,—
Spiegeleisen 10—12%	?	98,50	259,—	331,—	502,—	432,—
Luxemb. Gieß.-Roheisen	60,—	74,50	215,—	296,50	354,50	391,50

Binnen eines halben Jahres sind danach die Notierungen für Roheisen um nicht weniger als 60 v. H. in die Höhe gegangen. Die Preisaufschläge stellen, wie der Verband bemerkt, lediglich die Verteuerung der Selbstkosten dar, welche durch die Erhöhung der Erzpreise bedingt sei. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 314 vom 4. 7. 19 und „Frankfurter Zeitung" Nr. 488 vom 5. 7. 19.)

Die „Vereinigten Bandeisenwalzwerke" haben die Überpreise um 100 v. H. erhöht. („Frankfurter Zeitung" Nr. 521 vom 17. 7. 19.)

Die Solinger Stahlwarenfabrikanten erhöhten den 300 % betragenden Teuerungsaufschlag auf 350 bis 375 %. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 342 vom 19. 7. 19.)

Die Preiskonvention für Draht und Drahtwaren hat die neue Preisfestsetzung vertagt, aber allen Werken, die ihr Rohmaterial aus dem besetzten Gebiet beziehen, gestattet, höhere als die Konventionspreise zu fordern, weil für den betreffenden Rohdraht höhere Einstandspreise gültig sind. („Frankfurter Zeitung" Nr. 520 vom 17. 7. 19.)

Arbeitslohn und Arbeitszeit

Nach der Statistik des „Reichsanzeigers" über die Bergarbeiterlöhne im ersten Vierteljahr 1919 läßt sich ein klares Bild über die Lohnsteigerung gewinnen. Im Oberbergamtsbezirk Dortmund wurden im ersten Vierteljahr 1919 360 973 Arbeiter beschäftigt (gegen 317 369 im Vorvierteljahr und 322 883 im Jahresdurchschnitt 1918). Auf einen Arbeiter entfielen an verfahrenen Arbeitsschichten 73 (gegen 78 im Vorvierteljahr). Die im Oberbergamtsbezirk Dortmund verdienten reinen Löhne (nach Abzug aller Arbeiskosten sowie der Versicherungsbeiträge) stellten sich auf rund 381 Mill. ℳ (im Vorvierteljahr 284 Mill. ℳ); auf einen Arbeiter entfielen 1056 (896) Mark, auf den Staatsbergwerken des Saarbrücker Reviers betrug der Gesamtlohn eines Arbeiters nur 806 ℳ (785), im Aachener Revier 851 ℳ (779) und am linken Niederrhein 1106 ℳ (910). Im Braunkohlenbergbau wurden linksrheinisch 979 ℳ (874), im Oberbergamtsbezirk Halle 739 ℳ (656) verdient. Im Erzbergbau stellten sich die auf einen Arbeiter entfallenden Vierteljahrslöhne wie folgt: Mansfelder Bezirk 492 ℳ (633), Oberharz 855 ℳ (747), Siegener Revier 903 ℳ (748), Nassau und Wetzlar 561 ℳ (510), sonstiger rechtsrheinischer Erzbergbau 593 ℳ (622), linksrheinischer 542 ℳ (500). Die Lohnsteigerung tritt noch mehr hervor, wenn man die Schichtlöhne der Bergarbeiter im engeren Sinne betrachtet, welche rund 43 % der Gesamtzahl der Bergarbeiter ausmachen. So stiegen z. B. im Oberbergamtsbezirk Dortmund der Schichtlohn auf 18,05 ℳ (13,10 im Jahresmittel 1918), bei den Saarbrücker Staatswerken auf 13,02 ℳ (11.24), im Aachener Revier auf 14,06 ℳ (11,89), am linken Niederrhein auf 18,92 ℳ (13,62). Die gegenüber den Staatsbergwerken eingetretene verhältnismäßig erheblichere Lohnerhöhung bei den Privatbetrieben tritt augenfällig hervor.

Die Reichsarbeitsgemeinschaft für den Bergbau hat am 11. Juli 1919 folgenden Beschluß gefaßt: Von Arbeitgeberseite wurde dem Verlangen nach Urlaubserteilung für Bergleute grundsätzlich zugestimmt, andererseits aber wurde anerkannt, daß die überaus ernste Lage der gegenwärtigen Kohlenversorgung sich unter dem Einfluß der Friedensbedingungen zu einer fürchterlichen Gefahr für unser gesamtes Wirtschaftsleben auswachsen wird. Die sofortige Einführung des Urlaubs würde einen erheblichen Förderausfall zur Folge haben. Arbeitgeber und Arbeitnehmer müssen deshalb die Folgen auf das ernsteste prüfen. Es ist beschlossen worden, im September nach Klärung der Verhältnisse in den einzelnen Bezirken erneut über die Art und Weise der Durch-

führung der Urlaubsgewährung zu verhandeln. Eine engere Kommission ist in Verhandlungen zwischen Zechenverband und Bergarbeiterorganisationen gebildet worden, um die Einzelheiten der Urlaubsgewährung festzusetzen, die dann der Reichsarbeitsgemeinschaft zur endgültigen Beschlußfassung vorgelegt werden sollen. (Deutsche Bergwerkszeitung Nr. 168 vom 20. 7. 19.)

Seit einiger Zeit findet aus den sächsischen Kohlenbezirken eine starke Abwanderung von Bergleuten nach dem Ruhrbezirk statt. Da der Nachwuchs im sächsischen Bergbau spärlich ist, erscheint dies als für die sächsische Kohlenversorgung bedenklich. Die Ursachen der Abwanderung sind bessere Bezahlung und Lebensmittelversorgung im Ruhrgebiet. (Hamburger Fremdenblatt Nr. 350 vom 12. 7. 19.)

Die Einrichtung der Butter-Überschichten im Bergbau hat größere Ausdehnung gefunden. Bereits Anfang Juni haben sich 60 000 Ruhrbergleute bereit erklärt, sogenannte Butterschichten zu verfahren, um Kohle für die Ausfuhr nach Dänemark zu beschaffen, für die von dort Butter eingeführt wird. Größere Mengen Butter konnten auf diese Weise von Dänemark abgerufen werden. Die Ausgabe der Butter erfolgt, seitdem sich der Transport allmählich eingespielt hat, jetzt fortlaufend, und zwar wird die gegen die erzielte Mehrförderung eingelöste Butter nunmehr auch über die ursprünglich mit 4 Pfund pro Kopf der Gesamtbelegschaft des Ruhrreviers vorgesehene Höchstmenge hinaus denjenigen Anlagen zur Verteilung zugewiesen, die den festgesetzten Grundsätzen für das Verfahren von Überschichten entsprechen. Der Preis der Butter beträgt 11,50 ℳ. Außerdem wird für die verfahrenen Butterschichten der tarifmäßig festgelegte Lohnaufschlag von 25 % bezahlt. („Deutsche Bergwerkszeitung" Nr. 155 vom 5. 7. 19. und „Kölnische Zeitung" Nr. 477 vom 11. 6. 19.)

Die Frage, ob im Kalibergbau die siebenstündige Schicht unter Tage einschließlich einviertelstündiger Pause nach Antreten der Organisationsvertreter der Arbeiterschaft eingeführt werden könne, wurde durch Entscheidung der zur Prüfung dieser Frage ernannten paritätischen Kommission unter Leitung eines vom Reichsarbeitsminister ernannten Vorsitzenden am 13. Juli verneint. Die Kommission hat entschieden, daß die Schichtzeit im Kalibergbau unter Tage 7½ Stunden einschließlich einer halben Stunde Pause beträgt und daß die Einrechnung der halbstündigen Pause in die vorgeschriebene achtstündige Schichtzeit über Tage nicht zulässig ist. Sie hat ferner festgestellt, daß auch diejenigen Belegschaften, welche bereits eine kürzere Schichtzeit verfahren haben, die von der paritätischen Kommission für verbindlich erklärten Schichtzeiten innehalten müssen. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 335 vom 15. Juli 1919.)

Die Vergesellschaftung

Über die Gemeinwirtschaft für Kali vgl. den Aufsatz in Nr. 31 des „W. D." vom 1. August 1919.

Das neue System der Kohlenbewirtschaftung, das nach den Bestimmungen des Sozialisierungsgesetzes bereits am 1. Juli dieses Jahres hätte in Kraft treten müssen, steht einstweilen noch auf dem Papier. Der Nationalversammlung ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend Abänderung des Gesetzes über die Regelung der Kohlenwirtschaft vom 23. III. 1919 zugegangen. Danach wird als spätester Zeitpunkt für die Errichtung des Reichskohlenrates und der Verbände der 30. September 1919 bestimmt. Die Verbände konnten nämlich solange nicht gebildet werden, als nicht der Friede geschlossen war und feststand, welche Kohlengebiete dem Reich verbleiben. Unter diesen Umständen war es nicht möglich, an dem ursprünglich vorgesehenen Termin festzuhalten.

Der Plan eines Stickstoffsyndikats wurde im Ausschuß der Nationalversammlung erörtert. Gedacht ist ein Produzentensyndikat, das sich mit einer Gesamtvertretung der Verbraucher über den Absatz zu verständigen hätte. Das Reich, das bisher 800 Millionen Mark in die Stickstoffwerke gesteckt hat, soll den Generaldirektor des Syndikats und außerdem drei Mitglieder und drei Stellvertreter (Reichsschatzministerium, Reichswirtschaftsministerium, Reichsernährungsministerium) bestellen. Die Preise sollen ohne Zustimmung der Vertreter des Reiches nicht erhöht werden dürfen. Es wurde zugesagt, daß die Einfuhr ausländischen Stickstoffes, der sich dauernd billiger stellen würde, als der in Deutschland erzeugte, nicht erschwert werden soll, da es sich um ein für die Allgemeinheit außerordentlich wichtiges Betriebsmittel handelt. Der Ausschuß ist mit dem Reichsschatzministerium der Meinung, daß man sich darauf beschränken müsse, den Stickstoff für landwirtschaftliche Zwecke in dem Syndikat zu kontrollieren. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 330 vom 12. 7. 19)

Ein Gesetzentwurf über die Sozialisierung der Erzeugung von elektrischer Energie ist der Nationalversammlung zugegangen. Er sieht die Übernahme aller Leitungsnetze über 5000 Volt Spannung und aller Werke von über 5000 Kilowattstunden, die sich in privatem Besitz befinden, durch den Staat vor. Auch sollen die bereits staatlichen Kraftwerke sozialisiert werden. Es ist dabei an die bereits in einzelnen Bundesstaaten, so in Bayern, befindlichen Wasserkraftwerke gedacht. Neuerrichtungen sind nur dem Staate erlaubt. Übernahmen aus dem Privatbesitz finden gegen angemessene Entschädigung statt.

Es ist beschlossen worden, sämtliche die Schnellstahlbewirtschaftung betreffenden Verfügungen und Preisvereinbarungen mit dem 31. August dieses Jahres aufzuheben. Die Wahl dieses Zeitpunktes ist vornehmlich aus dem Grunde erfolgt, um den beteiligten Interessenten Gelegenheit zu geben die Umstellung von der Zwangs- zur freien Wirtschaft leichter bewirken zu können. Sollten jedoch in der Zeit bis zum vorgesehenen Termin auf dem Schnellstahlmarkt ungesunde Verhältnisse Platz greifen, so behält sich das Reichswirtschaftsministerium vor, entsprechende Schritte zu unternehmen.

Organisationen

Das gegenwärtig noch bestehende Provisorium des Stahlwerksverbandes begann mit dem 30. Juni 1917, dem Endtermin des alten Verbandsvertrages und wurde seither zu wiederholten Malen für kurze Zeit erneuert, zuletzt mit Wirkung ab 1. Juli 1919 auf drei Monate; unter behördlichem Einfluß ist dieses Provisorium zunächst wieder um einen Monat verlängert worden. Der Verlust des Krieges und die Abtretung industriell wichtiger Bezirke macht eine Umbildung des Verbandes notwendig. Der neue Verband soll, wie es heißt, zunächst die rheinisch-westfälische Werksgruppe umfassen. In sie einbezogen werden die Maximilianshütte in Bayern, das Peiner Walzwerk (Hannover), sowie die Georgs-Marien Hütte, die Stahlwerke van der Zypen und das Guß stahlwerk Döhlen (Sachsen). Alle diese Werke haben dem Verbande bereits angehört. Völlig ausscheiden werden die lothringischen Werke (Rombacher Hüttenwerke und Lothringer Bergwerks- und Hüttenverein). Die De Wendelschen Werke gehören dem Verband seit Kriegsausbruch nicht mehr an, da die Anlagen von der Heeresverwaltung mit Beschlag belegt worden waren, ebenso erlosch zur gleichen Zeit die Beteiligung Rödingen der belgischen „Société Anonyme

Ougrée Marihaye". Die Saarwerke (Gebr. Stumm G. m. b. H. in Neunkirchen-Saar, Röchlingsche Eisen- und Stahlwerke in Saarbrücken, Dillinger Hütte) werden dem Verbande nicht mehr unmittelbar angehören, sondern es soll später versucht werden, sie für einen Kartellvertrag zu gewinnen. Die gleichen Absichten bestehen bezüglich der Laurahütte und der Gruppe Friedenshütte, zu denen wohl auch die bisher außerhalb des Verbandes gebliebene Bismarckhütte kommen muß. Der Konzern Burbach-Eich-Düdelingen (luxemburgisch-belgische Gruppe) wird dem Verbande nicht wieder beitreten, bezüglich der Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft steht die Entscheidung noch solange aus, als die Verhandlungen auf Verkauf ihrer Luxemburger und Aachener Anlagen noch nicht zum Abschluß gekommen sind. Es besteht auch die Absicht, die bisher noch abseits stehenden Siegerländer Werke (Charlottenhütte, Bremerhütte, Geisweider Eisenwerke und Friedrichshütte und die Buderusschen Werke in Wetzlar) für den Verband zu gewinnen. („Frankfurter Zeitung" Nr. 520 vom 17. 7. 1919.) Zweifelhaft ist, ob die oberschlesische Bergwerksgruppe dem Verbande weiter zugehören wird. Sie verfügt über eine Gesamtbeteiligung von rund 315 000 t, die im Verhältnis zu der nach Abtrennung der übrigen Werke verbleibenden Quotenmenge eine Rolle spielen wird. Zum Teil ist man der Erneuerung des Verbandes überhaupt abgeneigt oder möchte die Zeit vor der Verbandsgründung wieder aufleben lassen, etwa anstelle des Stahlwerksverbandes drei Unterverbände für Halbzeug, Formeisen und Eisenbahnmaterial gründen und diese dann in Anlehnung an den deutschen Stahlbund bringen. Kommt es zur Auflösung, so dürfte eine ernsthafte Rückwirkung auf den Markt im Augenblick nicht zu erwarten sein. Die Produktion ist so gering und die Selbstkosten sind derartig hoch, daß von Preiskämpfen kaum die Rede sein wird. („Berliner Tageblatt" Nr. 282 vom 24. 6. 19, „Frankfurter Zeitung" Nr. 457 vom 24. 6. 19, Nr. 520 vom 17. 7. 19, Nr. 535 v. 23. 7. 19.)

Die „Vereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände" hat eine erhebliche Stärkung dadurch erfahren, daß sich ihr der Deutsche Industrie-Schutzverband angeschlossen hat. Er wird seine besondere Tätigkeit, die Streikversicherung, nunmehr im Rahmen der Vereinigung ausüben. Die deutsche Arbeitgeberbewegung ist damit völlig vereinheitlicht worden. Über die Entwicklung des Deutschen Industrie-Schutzverbandes wurde Ende Juni auf der Generalversammlung berichtet. Danach stieg die Zahl der Einzelmitglieder von 6800 bis Ende 1919 auf 7756 und hat sich inzwischen weiter auf 9350 Firmen erhöht. Nach Hinzutritt von 25 Verbänden waren am Ende des Berichtsjahres dem Industrie-Schutzverbande 285 industrielle und gewerbliche Verbände angegliedert. Unter 730 Arbeiterbewegungen, die während des Berichtsjahres von Mitgliedsbetrieben gemeldet wurden, konnten 583 im Wege friedlicher Verständigung beigelegt werden, während 147 zum Streik führten und durch den Industrie-Schutzverband satzungsgemäß entschädigt wurden. („Deutsche Bergwerkszeitung" Nr. 145 vom 24. 6. 19 und „Hamburger Nachrichten" Nr. 363 vom 19. 7. 19.)

Die wirtschaftliche Vereinigung deutscher Gaswerke A.-G. die vom Reichswirtschaftsministerium mit den Vorarbeiten zum freiwilligen Zusammenschluß der deutschen Gaswerke betraut ist, macht folgende Mitteilungen: Für die Bildung des Syndikats kommen 1175 Gaswerke in Frage, da die in den abzutretenden Landesteilen gelegenen Gaswerke nicht mehr für das Syndikat in Betracht kommen. Weiter scheiden für die Bildung des Syndikats rund 200 Werke aus, deren Koks erzeugung nach Abzug des Selbstverbrauchs 250 t im Jahre nicht übersteigt. Die 1175 Gaswerke hatten im Jahre 1916 einen Kohlenverbrauch von 8,4 Mill. t. Ihren Beitritt haben bereits durch Anerkennung der Verträge zum Gaskokssyndikat erklärt und in Aussicht gestellt: 570 Werke mit einem Gesamtkohlenverbrauch von rund 6 Mill. t pro Jahr. Nach dem Kohlenverbrauch gerechnet haben demnach schon 71,5% aller in Frage kommenden deutschen Gaswerke sich für den freiwilligen Zusammenschluß zum Gaskokssyndikat ausgesprochen. („Deutsche Bergwerkszeitung" Nr. 168 vom 20. 7. 19.)

Dem Bericht des Vorstandes des Verbandes der Bergarbeiter Deutschlands über seine Tätigkeit während des Krieges entnehmen wir folgende Angaben: Mit 101 956 Mitgliedern trat der Verband in die Kriegszeit ein. Durch militärische Einziehungen und sonstigen Abgang verringerte sich die Mitgliederzahl bis Ende 1915 auf 46 371. Bei Eintritt des Waffenstillstandes betrug sie 138 470. Vom Ende des dritten bis zum Schluß des vierten Quartals 1918 schwoll die Mitgliederzahl um 198 277 auf 326 747 an. Im März 1919 bezifferte sie sich auf über 420 000. („Hamburger Echo" Nr. 265 vom 12. 6. 19.)

Neugründungen, Fusionen, Angliederungen

Die Bergbaugesellschaft Phönix wurde bei Bohrungen zwischen Orsoy und Eversael am Niederrhein kohlenfündig. Die Errichtung eines neuen Bergwerks ist geplant. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 339 vom 5. 7. 19.)

Die Vorstände der Arenberg'schen A.-G., Essen und der Rheinischen Stahlwerke Duisburg-Meiderich haben einen Vertrag abgeschlossen, nach dem mit dem 1. Juli der Kuxenbesitz der Arenberg-Fortsetzung an die Rheinischen Stahlwerke übergeht. Arenberg-Fortsetzung ist noch ein ziemlich junges Unternehmen. Die Förderung wurde erst 1912 aufgenommen und belief sich im letzten Friedensjahr auf rund 500 000 t, während die Beteiligung beim Kohlensyndikat gegenwärtig etwa 800 000 t für Kohlen und 250 000 t für Koks beträgt. Die Rheinischen Stahlwerke, deren Ausdehnungsbestrebungen in den letzten Jahren schon zur Angliederung einer ganzen Anzahl namentlich weiterverarbeitender Unternehmungen geführt hat, (Zeche Brassert, Röhrenwalzwerke Balcke, Tellering & Cie. in Benrath, Vereinigte Walz- und Röhrenwerke A.-G. in Hohenlimburg, Interessengemeinschaften mit den Firmen Felser & Cie. in Kalk und Th. Wuppermann G. m. b. H. in Schlebusch-Manfort; eine Beteiligung an der Firma Gustav Kuntze Wassergasschweißwerk A.-G. in Worms ist später an die Mannesmannröhrenwerke abgestoßen worden), gewinnt durch den neuen Erwerb eine ansehnliche Erweiterung ihrer Kohlengrundlage. Denn maßgebend wird bei der Transaktion wohl der Gesichtspunkt gewesen sein, im Brennstoffbezug möglichst große Unabhängigkeit vom Markt zu erlangen. Dies vielleicht auch im Hinblick auf die Möglichkeit, daß der im Jahre 1917 erfolgte Kauf der Bergwerks A.-G. Friedrich-Heinrich, eines Unternehmens, an dem in erster Linie französisches Kapital beteiligt war und das 1917 zwangsweise liquidiert wurde, auf Betreiben der Feinde wieder rückgängig gemacht wird. („Frankfurter Zeitung" Nr. 440 und 463 vom 17. und 26. 6. 19, „Deutsche Bergwerkszeitung" Nr. 146 vom 25. 6.)

Der Mannesmannkonzern hat durch Erwerb der Wittener Stahlröhrenwerke eine Erweiterung vorgenommen. („Deutsche Allgemeine Zeitung" Nr. 338 vom 5. 7. 19.)

A. S.

Belgien

Schiffsverkehr in Antwerpen — Die Industrie im Mai — Das Einkommensteuergesetz

Ein Zeichen für das Wiederaufleben des Außenhandels ist Antwerpens Schiffsverkehr im Juni. Es liefen 479 Dampfer ein, wogegen 448 ausgingen, davon 238 im Ballast. Der Nationalität nach verteilte sich der Verkehr folgendermaßen:

Einlaufende Dampfer:		Mit Fracht auslaufd. Dampfer:	
301 Engländer	16 Norweger	134 Engländer	4 Amerikaner
44 Belgier	15 Spanier	24 Holländer	4 Dänen
40 Holländer	14 Franzosen	14 Belgier	2 Finnen
18 Schweden	10 Amerikaner	10 Schweden	1 Brasilianer
6 Dänen	2 Deutsche	6 Norweger	1 Italiener
5 Japaner	2 Finnen	4 Spanier	1 Japaner
2 Brasilianer	1 Italiener		

Ein Vergleich mit 1914 zeigt folgendes Bild:

	Juni 1914		Juni 1919	
	Zahl	Frachtraum	Zahl	Frachtraum
Dampfer	531	1 140 262	357	414 631
Segler	25	5 502	142	34 330
Zusammen	556	1 145 764	499	448 961
	Erstes Halbjahr 1914		Erstes Halbjahr 1919	
Schiffe	3 516	7 054 696	1 838	2 138 672

Der aus diesen Zahlen ersichtliche, durch das Fehlen von Fertigfabrikaten und Ausfuhrwaren bedingte Mangel an Rückfracht ist ein Hindernis der Einfuhr, die außerdem durch die Verschlechterung des Wechselkurses verteuert wird, so daß die Aufhebung der „Lizenzen" im Verkehr mit dem Ausland, zumal übersee, keine wesentliche Erleichterung gebracht hat. Dazu kommen Arbeitslosigkeit, Lohnerhöhungen, die Möglichkeit einer Kohlenkrisis, Mangel an rollendem Material und teilweise auch noch der schlechte Zustand der Häfen, wie in Ostende und Zeebrügge. Trotzdem ist die Arbeit in ganz Belgien im vollen Gange; mit welchem Erfolge zeigt die nachfolgende Aufstellung (Erzeugung in t):

	Mai 1913	Mai 1919
Kohle	1 800 000	1 100 000
Koks	125 000	36 000
Zement	73 000	7 000
Roheisen	210 986	4 065
Fertigfabr. aus Stahl u. Eisen	154 821	7 351
Halbzeug	127 075	3 431
Rohstahl (acier á transfomer)	182 681	8
Martinstahl	17 717	7 579
Gußeisen	5 154	—
Zink	16 800	—
Zucker (raffiniert)	9 207	3 700
Baumwollgarn	1 700 000 broches	500 000 broches
„ -gewebe	42 000 métiers	500 métiers
Leinengarn	375 000 broches	38 000 broches
„ -gewebe	11 000 „	—

Die Glaserzeugung übertrifft zur Zeit alle anderen Fabrikationszweige bei weitem. Besondere Aufmerksamkeit verdient die Textilindustrie in Verviers, das unter den belgischen Wollzentren — Eekloo, Leuze, St. Nikolas, Dinant und Brüssel — den ersten Platz einnahm. Dinant hat im Kriege schwer gelitten; Fabriken und Material sind zerstört, z. T. auch zahlreiche Arbeiter tot. Dagegen ist in Verviers im allgemeinen das Werkzeug außer in den Färbereien gut erhalten, das Fortgeführte ist aus Deutschland zurückgebracht, und die Fabriken haben, wenn auch zuerst klein und mit Vorsicht, angefangen, so daß man hofft, daß die Wollindustrie vor Jahresende ihre alte Bedeutung wieder gewonnen haben wird.

Dagegen können manche Fabriken in Belgien wegen der übertriebenen Arbeiterforderungen nicht in Gang gesetzt werden; die Einstandskosten können den Wettbewerb des Auslands nicht ertragen. Der Teilstreik in den Kaffee-, Gast- und Wirtshäusern in Brüssel ist beendet. Die Angestellten haben die Arbeit wieder aufgenommen gegen grundsätzliche Gehaltsbewilligung für Kellner, Begrenzung der Arbeitszeit, Wahrung aller „Errungenschaften" und Wiedereinstellung aller Ausständigen ohne Gegenmaßnahmen.

Für die Innenpolitik von Bedeutung ist noch der Beschluß des für die Prüfung des Einkommensteuergesetzentwurfes eingesetzten Hauptausschusses, das tatsächliche Einkommen zur Grundlage der Besteuerung zu machen. Eine Zusatzsteuer entfällt auf die Einkommen aus Kapital, Arbeit oder aus beiden zusammen in entsprechenden Abstufungen. Die Personalsteuer fällt insofern fort, als die Gemeinden nicht mehr Zuschläge darauf erheben können, dagegen wird der Staat einen Teil dieser Steuern einem Gemeindefond zuweisen.

P. M.

Argentinien

Die Botschaft des Präsidenten an den Kongreß

Wie üblich, ist auch die diesjährige Legislaturperiode des argentinischen Kongresses durch eine Botschaft des Präsidenten eröffnet worden, der damit den Anforderungen der Verfassung, die den obersten Beamten der Republik verpflichtet, alljährlich „Rechenschaft über den Zustand der Nation" abzulegen, nachgekommen ist.

Was die innere Politik anbelangt, so kann die Regierung mit Befriedigung feststellen, daß die republikanischen Institutionen, wie sie die Verfassung vorsieht, in allen Provinzen und Nationalterritorien weiter gefestigt werden. Vor allem ist die Ausübung des Wahlrechtes in größter Freiheit und Ordnung gesichert. Die Maßnahmen, welche die Bundesregierung in einer Reihe von Provinzen durchführen mußte, wo verfassungswidrige Zustände eingetreten waren, haben den gewünschten Erfolg gezeitigt.

In der Provinz Salta fand eine derartige Intervention statt. Eine Mission der Bundesregierung mußte dort die Wahlen beaufsichtigen. In Corrientes, La Rioja und Catamarca dauern die Interventionen an, werden jedoch bald beendigt sein. Der Konflikt, der zwischen den öffentlichen Gewalten der Provinz Mendoza ausgebrochen war, machte auch dort eine Intervention, die den regulären Gang der Arbeit der Provinzialregierung wiederherstellte, notwendig.

Die nationalen Wahlen, die vor kurzem in Buenos Aires und in verschiedenen Provinzen stattfanden, haben den Beweis für die korrekte Haltung, mit der die Bevölkerung ihren bürgerlichen Pflichten nachkommt und mit der die Behörden die Wahlen leiten, erbracht.

Der sozialen Gesetzgebung widmet die Regierung ihre besondere Aufmerksamkeit. Ein Entwurf der Regierung

sieht den Ausgleich und die schiedsrichterliche Entscheidung in Konfliktfällen zwischen Arbeit und Kapital vor. Ferner ist eine Arbeitsunfähigkeits- und Altersversicherung sowie die Schaffung guter Wohnhäuser für Arbeiter geplant.

Diese soziale Fürsorge soll auch auf die ländliche Bevölkerung ausgedehnt werden und dahin abzielen, daß der landwirtschaftliche Arbeiter schließlich zum Besitzer des von ihm bearbeiteten Bodens wird. Um zur Verwirklichung dieses Zieles beizutragen, empfiehlt die Regierung dem Kongreß die Sanktion des Gesetzesvorschlages, der eine Reform der Nationalen Hypothekenbank plant. Der Vorschlag sieht die Gewährung reichlicher Darlehen auf kleine landwirtschaftliche Betriebe vor, so daß der Landarbeiter in die Lage versetzt wird, zum Besitzer zu werden, während gleichzeitig die Aufteilung von Latifundien gefördert wird.

Was die auswärtige Politik anbelangt, so hat die Regierung ihre Haltung den übrigen Ländern gegenüber nicht geändert. Der Völkerbundsplan enthält Grundsätze, welche die argentinische Regierung ohne Zögern annehmen konnte. Auf eine Einladung, ihn in einer privaten Konferenz ohne offiziellen Charakter zu studieren, die von dem Grundsatz ausging, daß die Neutralen nicht an den öffentlichen Konferenzen teilnehmen würden, erwiderte die argentinische Regierung, daß sie einwillige, sich an der allgemeinen Diskussion zu beteiligen mit der Absicht, die Schaffung und Festigung des Völkerbundes zu unterstützen, daß sie es jedoch nicht für angebracht halte, darüber inoffiziell zu verhandeln und die Scheidung zwischen Kriegführenden und Neutralen nicht als erwünscht betrachte, da der Völkerbund den Zweck habe, zwischen allen Nationen der Welt in Zukunft Frieden zu schaffen. Der Vertreter der argentinischen Regierung in Paris gab diese Ansicht bekannt, und da ihre Gründe gebilligt wurden, ist sie eingeladen worden. an den öffentlichen Verhandlungen, die zwecks endgültiger Organisation des Völkerbundes stattfanden, teilzunehmen. Dem Kongreß wird über den Stand dieser Frage Bericht erstattet werden, damit die damit zusammenhängenden Probleme erörtert werden können und ein Beschluß über die gesetzliche Verbindung, durch die sich Argentinien mit den anderen Demokratien der Welt vereinen will, festgelegt werden kann.

Die Herzlichkeit, die zwischen den Ländern des amerikanischen Kontinents herrscht, wurde seit der Übernahme der Leitung der Geschicke des Landes durch die gegenwärtige Regierung vertieft. Von der Regierung der Vereinigten Staaten dazu eingeladen, gemeinsam zwischen Chile und Peru zu vermitteln, willigte die argentinische Regierung darin ein, ihre guten Dienste anzubieten in der Meinung, daß die Erhaltung des Friedens in Amerika in diesen schwierigen Zeiten vornehmste Pflicht sei. Die Gesandtschaft, die gelegentlich der Jahrhundertfeier zu Ehren des großen Staatsmannes Bernardo de O'Higgins nach Chile gesandt wurde, bewies, wie freundlich die Beziehungen zu der Nachbarrepublik sind. Gelegentlich des Regierungswechsels in Uruguay, bei dem eine argentinische Gesandtschaft vertreten war, zeigte sich das gute Verhältnis zwischen beiden Ländern. Mit Bolivien wurde eine Abmachung, betreffend die Ausübung der Grenzpolizei, welche die Überwachung der Grenzgebiete und die Sicherung der dort wohnenden Bevölkerung bezweckt, getroffen. Die Regierung hofft ähnliche Abmachungen mit anderen Nachbarstaaten zu treffen. Sie studiert ebenfalls die Grundlagen von Abmachungen, die eine gleichmäßige Regelung der Zulassung geeigneter Einwanderung und die Verhinderung des Zuzuges unerwünschter Elemente bezwecken.

Japan hat eine ständige Gesandtschaft in Argentinien eingerichtet, und die Beziehungen Argentiniens mit diesem Lande verdichten sich täglich.

Die finanzielle Lage der Republik hat die Tendenz, wieder normal zu werden. Trotz der Anstrengungen, die während des vergangenen Jahres gemacht wurden, um den unzulänglichen Stand der Staatsfinanzen zu bessern, war es unumgänglich, zu Krediten Zuflucht zu nehmen, um die Arbeit der Verwaltung nicht zu unterbrechen. Angesichts des starken Rückganges der Staatseinnahmen und der unumgänglichen Notwendigkeit, die Fehlbeträge, die sich während der letzten Jahre angesammelt hatten, zu decken, blieb keine andere Möglichkeit. Glücklicherweise kann gegenwärtig eine bedeutende Besserung im Eingang der Staatseinnahmen verzeichnet werden, und wenn diese anhält, wird zweifellos das finanzielle Gleichgewicht wieder hergestellt werden.

Die kultivierte Fläche belief sich im Jahre 1918 auf 24 800 000 ha und zeigt gegen 1917, das 23,4 Mill. ha aufwies, eine Zunahme von 1,4 Mill. ha.

Die Weizenernte des Landwirtschaftsjahres 1917/18 bildete mit 6 086 000 t auf einer Anbaufläche von 7 234 000 ha eine Rekordernte. Die Anbaufläche 1918/19 war geringer, und der Ertrag wird sowohl der Menge als der Beschaffenheit nach geringer als im Vorjahre sein. Das Getreide aus der Ernte 1917/18 wurde zum größten Teil zu günstigen Preisen durch das zwischen Argentinien und den Alliierten getroffene Übereinkommen verkauft.

Die Gefrierfleischfabriken erhöhten ihre Ausbeute wie folgt: 1918 wurden 3 328 000 Stück Rindvieh geschlachtet, 2 336 000 Schafe und 157 162 Schweine gegen 2 521 354 Stück Rindvieh, 2 236 458 Schafe und 197 149 Schweine im Vorjahre. Die argentinische Regierung rechnet damit, daß die europäischen Länder argentinisches Fleisch und Getreide auch weiterhin einführen werden. Es sind Aussichten für erhöhten Konsum und die Erschließung neuer Märkte vorhanden. Die Viehvorräte in europäischen Ländern sind bedeutend zusammengeschrumpft. Das Bestreben, sie wieder aufzufüllen, wird eine bedeutende Nachfrage nach argentinischem Vieh bringen. Die Zahl der Molkereien, Butter- und Käsefabriken hat zugenommen und die Beschaffenheit ihrer Erzeugnisse hat sich zu einem bemerkenswerten Grade verbessert, so daß sie in vielen Fällen vorteilhaft mit der eingeführten Ware konkurrieren können.

Die argentinische Regierung widmet der Frage der Agrargesetzgebung, durch die das Verhältnis der Pächter zu den Großgrundbesitzern geregelt werden soll, ihre besondere Aufmerksamkeit. Es sind mit der Zeit Schwierigkeiten, die sich in verschiedener Weise bis zu Gewalttätigkeiten äußerten, in den Ackerbaugebieten entstanden, welche die Intervention der Behörden notwendig machten. Die Ursachen dieser Unruhen sind vielfältiger Natur. Sie müssen durch die Gesetzgebung aus der Welt geschafft werden. Die gerechten Forderungen muß die Regierung durch die Gesetzgebung verwirklichen, bevor die Störungen des Wirtschaftslebens größeren Umfang annehmen. Es wäre möglich, durch eine Agrargesetzgebung eine gerechte Beteiligung an den Ergebnissen und dem Risiko ländlicher Unternehmen zu schaffen. Die Lage der Landwirtschaft wird nachteilig beeinflußt durch die Tatsache, daß über einen großen Teil der Ernte noch nicht verfügt worden ist. Wenn die Republik auch als Getreidelieferant sich in einer außerordentlich günstigen Lage befindet, so wird es doch notwendig sein, wegen der Konkurrenz anderer

Produktionsgebiete zu einer Verbesserung der Anbaumethoden zu schreiten.

Die hohen Preise für Getreidesäcke haben die Landwirtschaft in hohem Maße durch die erhöhten Ausgaben geschädigt. Aus diesem Grunde sollte die Herstellung von Säcken unter Heranziehung des Materials, das einheimische Textilpflanzen reichlich liefern können, gefördert werden. Der Transport und die Verschiffung von Getreide in losem Zustande durch die Errichtung von Elevatoren in den Ackerbaubezirken und den Verschiffungshäfen würde die Verwendung von Säcken bedeutend einschränken können.

Die Petroleumförderung in Comodoro Rivadavia während des Jahres 1918 belief sich auf 198 573 cbm, was eine Steigerung um 8,78 % über die 1917 erzielte Förderung von 181 621 cbm bedeutet. Wären die Arbeiten nicht durch Streiks unterbrochen worden, so würde die Erhöhung der Ausbeute 10 % überschritten haben. Es sind 25 neue Brunnen konstruiert und 3 vertieft worden. Diese Zahl ist infolge der Schwierigkeiten, Bohrmaterial und Röhrenanlagen aus dem Auslande zu beschaffen, nur gering gewesen, so daß die neuen Brunnen die alten, außer Betrieb zu setzenden nur zum Teil ersetzt haben. Angesichts der Schwierigkeiten, aus dem Auslande das Bohrmaterial zu beziehen, wurde ein metallurgisches Unternehmen in Buenos Aires mit der Herstellung von 15 Bohrvorrichtungen beauftragt, die im Juli fertiggestellt sein sollten. Überdies sind jedoch weitere im Auslande bestellt worden. Die Herstellung von Röhrenmaterial ist auch versucht worden, hat jedoch keine befriedigende Ergebnisse gezeitigt. Die Petroleumausbeute in Comodoro Rivadavia steht unter der Leitung eines Stabes von Sachverständigen und die Arbeit geht in vollkommener Regelmäßigkeit vor sich. Ein Plan für die Erweiterung des Betriebes und die Erhöhung der Petroleumausbeute, die Errichtung einer Petroleum-Destillieranlage, den Kauf eines neuen Tankdampfers, die Erwerbung neuer Maschinen, Röhren, Leitungen und anderen Materialien ist ausgearbeitet und die dafür notwendigen Mittel, die diese Vergrößerungen bedingen werden, sind bereitgestellt worden. Auch für den Bau eines Hospitals, die Errichtung eines geschützten Hafens in Comodoro Rivadavia sind ebenso wie für weitere Untersuchungen in der staatlichen Reservatzone sowie außerhalb derselben an anderen Punkten des Landes wie im Plaza Huancul, wo Funde vermutet werden, Mittel vorgesehen. Was die Gesetzgebung über die Ausbeute von Petroleumvorkommen in der Republik anbelangt, so gedenkt die Regierung dem Kongreß die darauf bezüglichen Gesetze und Reformen vorzulegen.

Die Vermutung von Vorkommen bedeutender Petroleumlager im Südosten des Territoriums Neuquén wurde als das Ergebnis der vom Ackerbauministerium unternommenen geologischen Untersuchungen bestätigt. Die dort entdeckten Erdöle gehören infolge ihres Reichtums an Leuchtöl zu den besten, die bekannt sind. Der Ausbeute jener Gegend stehen keine Hindernisse im Wege, da sie durch die Bahnlinie von Bahia Blanca nach Zapala günstige Transportmöglichkeit aufweist. Auch in anderen Gegenden, wo Bohrungen vorgenommen sind, sind günstige Ergebnisse erzielt worden, so daß die Aussichten auf wachsende Bedeutung des Landes als Petroleumlieferant sich immer günstiger gestalten.

Was die übrigen Mineralschätze des Landes betrifft, so ist nur die erhöhte Ausbeute an Wolfram, Kupfer und Bleierzen, Glimmer und Salz sowie aus Steinbrüchen, die ständig an Bedeutung gewinnen, zu nennen. Die geologische und topographische Erforschung wie auch die Bohrungen nach Wasser sind wieder aufgenommen worden, und das gesamte technische Personal des Ministeriums ist augenblicklich mit dieser Aufgabe beschäftigt.

Das Einwanderungsproblem beginnt aktuell zu werden. Die Mehrzahl der Fremden, die Argentinien verliessen, um in ihren Heimatländern ihrer Dienstpflicht nachzukommen, sind im Begriff, zurückzukehren, um sich in Argentinien, wo sie als Arbeits- und Kulturfaktoren eine bedeutende Rolle gespielt haben, wieder anzusiedeln. Um den Eintritt schädlicher oder nutzloser Einwanderungselemente zu verhindern, welche die nationale Ordnung und das Wirtschaftsleben bedrohen, sind gesetzliche Maßnahmen getroffen worden. Die Frage der Kolonisation von Staatsländereien genießt die besondere Aufmerksamkeit der Regierung. Die eingehende Untersuchung und Erforschung der landwirtschaftlichen Verhältnisse in 5 Nationalterritorien sind teils beendigt und teils noch im Gange. Die Inspektion des Staatslandbesitzes ermöglichte es der Regierung schon, es in kleinen Teilen Interessenten zuzuweisen und seinen Erwerb Kolonisten zu erleichtern, u. a. solchen, die von Großgrundbesitzern, die ihre Güter der Viehzucht widmen wollen, entlassen worden sind.

Dr. B. Stichel

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

Die Bewertung sämtlicher Valuten blieb unregelmäßig.

Kurs der Reichsmark

	30. 7.	31. 7.	1. 8.	2. 8.	4. 8.	5. 8.	gegen Münzpari am 5. bzw. 4. 8.
Zürich	33,75	32,25	31,75	33,75	34,75	33,—	— 73,17
Amsterdam .	15,32½	14,45	15,37½	—,—	15,35	15,15	— 74,43
Stockholm..	24,—	23,50	23,—	22,60	24,—	24,25	— 72,72
Kopenhagen	26,—	26,50	26,10	26,75	27,15	27,15	— 69,46
Kristiania...	—,—	26,—	24,50	25,—	24,50	—,—	— 64,38
Wien	243,25	245,25	247,75	245,50	245,50	245,50	+ 108,83

Kurs der deutsch-österreich. Krone

	30. 7.	31. 7.	1. 8.	2. 8.	4. 8.	5. 8.	gegen Münzpari am 5. bzw. 4. 8.
Zürich	11,50	12,50	12,50	12,50	14,25	14,—	— 86 81
Amsterdam .	7,—	6,65	6,50	—,—	6,50	6,50	— 87,10
Berlin.....	44,45— 44,55	43,95— 44,05	43,95— 44,05	43,45— 43,55	42,95— 43,05	42,45— 42,55	— 43,61

Kurs des französischen Franken

	30. 7.	31. 7.	1. 8.	2. 8.	4. 8.	5. 8.	gegen Münzpari am 5. bzw. 4. 8.
Zürich	78,25	76,10	75,30	75,90	76,15	75,15	— 24,85
Amsterdam .	36,40	36,10	36,45	—,—	36,20	35,75	— 25,52
Stockholm..	55,25	56,—	55,10	55,—	54,75	54,—	— 25,—
Kopenhagen	61,15	62,—	62,25	62,25	62,—	61,50	— 14,58
Kristiania ..	57,50	58,—	58,—	58,—	—,—	—,—	— 14,—

Kurs des Pfund Sterling

	30. 7.	31. 7.	1. 8.	2. 8.	4. 8.	5. 8.	gegen Münzpari am 5. bzw. 4. 8.
Zürich	24,32	24,30	24 50	24,22	24,23	24,25	— 4,—
Amsterdam .	11,58¼	11,58¼	11,57½	—,—	11,55½	11,55	— 4,62
Stockholm..	17,64	17,59	17,52	17,50	17,45	17,38	— 4,35
Kopenhagen	19,73	17,72	19,78	19,78	19,87	19,78	+ 0,87
Kristiania ..	—,—	18,40	18,37	18,37	18,35	—,—	+ 0,19

Kurs des Dollar

	30. 7.	31. 7.	1. 8.	2. 8.	4. 8.	5. 8	gegen Münzpari am 5. bzw. 4. 8.
Zürich . ..	552,—	552,—	554,—	555,—	556,—	556,—	+ 7,33
Amsterdam .	265,—	265,—	265,—	—,—	265,75	265,50	+ 6,71
Stockholm .	402,—	401,—	401,—	400,—	401,—	400,—	+ 7,23
Kopenhagen	450,—	—,—	454,—	455,—	455,—	455,—	+ 7,22
Kristiania .	—,—	423,—	423,—	423,—	423,—	—,—	+ —,—

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	22. 7.	29. 7.
Alexandrien	97 15/32 pari	97 7/16 pari
Bomb./Kalk.	1 s 8 d—1 s 8 1/16 d	1 s 8 d—1 s 8 1/16 d
Hongkong	3 s 6 3/4 d	3 s 6 3/4 d
Shanghai	5 s 5 1/2 d	5 s 6 d
Singapore	2 s 4 1/8 d—2 s 4 5/16 d	2 s 4 1/8 d—2 s 4 5/16 d
Yokohama	2 s 4 d—2 s 4 1/4 d	2 s 3 1/2 d—2 s 4 d
Montevideo T.T.	56 1/2 d—57 d	56 d—56 3/4 d
Rio de Janeiro	14 11/16 d	14 19/32 d
Bs. Aires T.T.	52 1/4 d—52 1/2 d	52 1/4 d—52 1/2 d
Valparaiso 90 T.	10 17/32 d	10 1/4 d

Geldverfassung und Währungspolitik

In einer halbamtlichen Erklärung über den Umtausch des deutschen Papiergeldes wird festgestellt, daß mit dieser Maßnahme eine Herabsetzung des Nennwertes entgegen den Vermutungen des neutralen Auslandes durchaus nicht verknüpft werden soll. Die Reichsregierung will auf diesem Wege nur Steuerhinterziehungen entgegentreten; sie erwartet von der Verminderung des Papiergeldumlaufes infolge des Rückströmens der Noten zur Reichsbank eine Besserung des Markkurses. („Deutsche Allg. Ztg." v. 31. Juli 1919.)

Nach der Meldung einiger Blätter vom 3. August soll die Regierung ihre Pläne zur Wiedereinziehung der Banknoten aufgegeben haben, da es sich als technisch unmöglich herausgestellt habe, die ungeheure Zahl der im Umlauf befindlichen Banknoten und Darlehnskassenscheine zu erfassen. („Hamburg. Corresp." v. 4. August 1919.)

Aus Amsterdam wird gemeldet, Balfour habe in der Wirtschaftskommision des Unterhauses erklärt, eine Abstempelung der deutschen Banknoten dürfe nur unter Aufsicht und Kontrolle der Entente erfolgen, um die Leistungsfähigkeit Deutschlands hinsichtlich seiner eingegangenen Verpflichtungen feststellen zu können. („Hamburg. Corresp." v. 5. August 1919.)

Die Regierung weist darauf hin, daß die Verbote von Zahlungen nach den feindlichen Ländern noch in Kraft sind, bis der Austausch der Ratifikationsurkunden mit drei feindlichen Hauptmächten erfolgt ist. Auch nach diesem Akt wird die Begleichung der Verbindlichkeiten deutscher Schuldner gegen das feindliche Ausland durch ein neues Zahlungsverbot verhindert werden, da Deutschland sich in dem Friedensvertrage (Artikel 296) verpflichtet hat, alle Vorkriegsschulden durch Vermittlung von Prüfungs- und Ausgleichämtern zu regeln, soweit die einzelnen feindlichen Staaten dies wünschen. Deutsche Schuldner, die ihre Verbindlichkeiten jetzt auf privatem Wege erledigen, laufen mithin Gefahr, daß der feindliche Staat, dem der Gläubiger angehört die Zahlung dieser Schuld durch Vermittlung der Prüfungs- und Ausschußämter nochmals verlangt.

Der deutsche Silber-Richtpreis betrug am 27. Juli 576 ℳ je kg (in der Vorwoche 522 ℳ).

Nach einer Havasmeldung ist das Verbot deutscher Banknoten und anderer deutscher Zahlungsmittel in Frankreich aufgehoben. („Hamburg. Corresp." v. 4. August 1919.)

Die Schweiz hat in Wien mitteilen lassen, daß sie für Guthaben von Schweizer Staatsangehörigen in alter Kronenrechnung im Gebiet der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie, sowie für Banknoten, die in der Schweiz umlaufen, sämtliche Sukzessionsstaaten für solidarisch haftbar erachtet, und zwar daß es im Belieben des Schweizers stehe, von welchem Sukzessionsstaat er bis zur vollen Höhe Zahlung verlangen will. („Frankf. Ztg." v. 29. Juli 1919.)

Das deutsch-österreichische Gesetz über die Sicherstellung ausländischer Lebensmittel- und Rohstoffkredite durch Inanspruchnahme von ausländischen Wertpapieren und Goldmünzen in privatem Besitz sieht zum Teil käufliche, zum Teil leihweise Überlassung vor. Der Abgabe unterliegen in- und ausländische Goldmünzen, ausländische Wertpapiere, das heißt von Staaten, öffentlichen Körperschaften, Handelsgesellschaften, juristischen und physischen Personen der Staaten, die vor dem 1. August 1914 im Verhältnis zur österreichisch-ungarischen Monarchie Ausland waren, ausgestellte Wertpapiere, wie Aktien und andere, eine Beteiligung an ausländischen Unternehmungen bezeichnende Urkunden, sowie auf Inhaber lautende oder sonst übertragbare Schuldverschreibungen jeder Art, auch wenn sich die angeführten Gegenstände im Auslande befinden. Goldmünzen werden nach den bei der österreichisch-ungarischen Bank geltenden Ankaufspreisen bezahlt. Bei käuflicher Erwerbung von Wertpapieren kann die Vergütung in bar oder in verzinslichen Staatsschuldverschreibungen erfolgen. Die leihweise Überlassung von Wertpapieren hat unentgeltlich zu erfolgen, der Staat übernimmt hier die Zahlung der laufenden Kupons; Zinsen können seitens des kreditierenden Staates eingezogen werden und in „berücksichtigungswürdigen" Fällen können entsprechende Vorschüsse auf die leihweise Überlassung von Wertpapieren gewährt werden. Die Veräußerung oder Verpfändung der zur Abgabe aufgerufenen Wertpapiere ist verboten. Rechtsgeschäfte, die gegen diese Bestimmung verstoßen, sind ungültig. („Neue Fr. Pr." v. 3. Juli 1919.)

Über den Stand der deutsch-amerikanischen Valutaanleiheverhandlungen ist aus den Zeitungsmeldungen kein klares Bild zu gewinnen. Nach einer Meldung der „Frankfurter Zeitung" unter dem 28. Juli war bis dahin auf keinem Gebiet ein greifbares Ergebnis erzielt worden. Die Schwierigkeiten liegen nicht nur in der Konkurrenz Englands, dessen Valuta immer stärker gefährdet ist, sondern vor allem an dem Einspruch des Bundesreserveamtes, das die Gewährung der unter den gegebenen Umständen nicht kurzfristigen Kredite an Europa auf dem Wege des Akzeptkredites mißbilligt. Am weitesten fortgeschritten sollen die Besprechungen über die Finanzierung von Baumwollsendungen nach Deutschland sein. Nach Meldung der „New York Evening Sun" soll das Haupthindernis für den Abschluß einer deutschen Valutaanleihe in den sehr hohen amerikanischen Zinsforderungen liegen. („Frankf. Ztg." v. 2. 8. 19.)

In der „New York Tribune" wird eine Unterredung mit Sir George Paisch veröffentlicht, in der dieser den Zusammenbruch des internationalen Kredites voraussagt. Sowohl England wie die Vereinigten Staaten müßten je etwa 40 Mill. £ ihrer Forderung gegen die kontinentalen Staaten (d. h. Bundesgenossen) abschreiben. („Frankf. Ztg." v. 24. 7. 19.)

In dem Bericht des Verwalters des fremden Eigentums in Amerika, Bundesanwalt Palmer, wird der Marktwert der von ihm beschlagnahmten Wertpapiere aus feindlichem Besitz auf 127,99 Mill. $ Aktien und 174,60 Mill. $ Obligationen angegeben. Die Verteilung der Wertpapiere auf die einzelnen Anlagekategorien zeigt folgende Zusammenstellung:

Aktien	Zahl	Nominalwert in $	Marktwert in $
Eisenbahnen	497 980	47 591 080	20 244 302
Industrieaktien	1 247 819	89 506 052	95 980 381
Öffentliche Unternehmungen	75 976	5 062 379	2 811 285
Banken, Trusts usw.	33 302	2 690 950	4 709 279
Bergbau	684 254	4 372 612	4 249 389
Aktien von unbekanntem Werte	2 144 581	40 326 521	—
	4 710 912	189 549 594	127 994 636
Obligationen			
Eisenbahnen		26 046 820	19 266 419
Industriefirmen		11 168 705	9 713 168
Öffentliche Unternehmungen		7 303 410	5 514 952
Regierung, Staaten und Gemeinden		12 535 938	12 108 722
Obligationen v. unbekanntem Werte		1 811 146	—
		58 866 019	46 603 261

(„Frankf. Ztg." v. 26. Juli 1919.)

Der Stand der Bundes-Reserve-Banken Ende 1918 zeigt folgendes Bild (in Mill. $):

	1918	1917	
Goldbestand	2 090 274	1 671 133	
hiervon im Besitz der Banken	717 952	869 937	
Andere Zahlungsmittel	55 945	49 635	
Gesamt Bar-Reserven	2 146 219	1 720 768	
Diskontierte Wechsel	1 702 938	680 706	
Im offenen Markt erworbene Wechsel	303 673	275 366	gut
Guthaben der Regierung	63 367	108 213	
Nettosumme der Depositen	1 552 892	1 457 994	
Notenumlauf	2 802 366	1 254 488	

Der Umlauf von Bundes-Reserve-Noten stieg von 1746,5 Mill. $ auf 2685,2 Mill. $ = 70 % des gesamten Papiergeldumlaufes (ausgenommen Gold- und Silberzertifikate) gegen 24 % im Vorjahre.

Die Umsätze der Abrechnungsstelle in 151 wichtigen Fällen der Union betrugen 1918 329 277,3 Mill. (die von New York 178 533,2 Mill.) gegen 304 481,9 Mill. (New York 177 405 Mill.) im Jahre 1917. („Wirtschaftl. Nachrichtendienst" v. 18. Juli 1919.)

Nach dem „Statesman", Calcutta, vom 21. Mai, hat die Erhöhung des Rupienkurses unter den indischen und einem Teil der englischen Kaufleute in Bombay große Unzufriedenheit hervorgerufen, da man von der Preissteigerung der Rupien eine dauernde Erschwerung des indischen Ausfuhrhandels und der indischen Exportindustrie erwartet. Die Aktien der Baumwollspinnereien fallen im Kurs. Der Ausschuß der indischen Handelskammer in Bombay hat bei dem Finanzministerium der indischen Regierung lebhaft dagegen protestiert, daß die Förderung industrieller Unternehmungen in Indien durch die Ausfuhrerschwerung wieder zerstört werde. („Wirtschaftl. Nachrichtendienst" v. 18. Juli 1919.)

Ein amerikanisches Konsortium soll große Konzessionen für die Goldausbeutung in Surinam (Holländisch Guyana) erhalten haben. („Frankf. Ztg.„ v. 2. August 1919.)

Staatsanleihen

Die Entente scheint zur Auffassung zu gelangen, daß alle Sukzessionsstaaten des alten Österreich gleichermaßen die Haftung für die österreichische Kriegsanleihe übernehmen müssen. Bisher hatte man Polen und Tschechen von dieser Haftung befreien wollen. („N. Fr. Pr." 7. 7.)

Auf die 6%ige holländisch-indische Anleihe betragen die Zeichnungen in Holland rund 69 Mill. fl und in der Kolonie selbst 72 Mill. fl. Diese Anleihe in Gesamthöhe von 80 Mill. fl ist demgemäß um rund 61 Mill. fl überzeichnet worden. („Fin. News" 9. 7.)

Die Schweiz beabsichtigt in Amerika eine Anleihe aufzunehmen; es handelt sich um 30 Mill. $, rückzahlbar in 10 Jahren. Der Zinsfuß beträgt 5½ %, die Emission wird voraussichtlich zu 96 % erfolgen. („F. Z." 25. 7.)

Das norwegische Storthing ermächtigte die Regierung, eine in- oder ausländische Anleihe von 150 Mill. Kr aufzunehmen. („F. Z." 21. 7.)

Aus New York wird berichtet, daß die drei skandinavischen Länder zurzeit bemüht sind, in Amerika Anleihen unterzubringen. Schweden erhielt kürzlich eine 6%ige Anleihe von 25 Mill. $ und nun werden von dänischer und norwegischer Seite Verhandlungen gepflogen zwecks Aufnahme ähnlicher Anleihen. Kopenhagen wünscht eine langfristige Anleihe von 12 Mill. $, die zur Erweiterung seines Freihafengebiets verwandt werden soll. In Amerika begrüßt man diese Anleihe, weil man von ihr eine weitere Förderung des amerikanischen Handels nach Nordeuropa erwartet. („H. N." 3. 8.)

Der luxemburgische Finanzminister erklärte jüngst in der Kammer, es solle eine Anleihe von 75 bis 100 Mill. fr aufgenommen werden. Das mit der Anleihe zu deckende Defizit betrage 105 Mill. fr, darunter 42 Mill. fr Verluste für Lebensmittel der staatlichen Zentrale. Z. Zt. wird ferner an die Ausgabe von 50 Mill. Schatzbons gedacht. („F. Z." 20. 7.)

Am 18. 6. wurde eine amerikanisch-russische Anleihe von 50 Mill. $ zu 6½ % in Gold in New York fällig. Die an der Emission der Anleihe beteiligten Banken haben über den Schutz der Inhaber der Anleihe im Falle der Nichtzahlung beraten. Man hat sich für einen Umtausch dieser Werte in amerikanische Staatspapiere ausgesprochen, was jedoch kaum im Schatzamt Gehör finden dürfte. („Ec." 21. 6.)

„Ec." vom 21. 6. meldet aus New York, daß bei der amerikanischen Siegesfreiheitsanleihe eine Überzeichnung um ein Achtel stattgefunden hat und daß fast 60 % der Anleihe von den Zeichnern bis zu 10 000 $ einschl. übernommen wurden. Die Zeichner bis 50 000 $ wurden sämtlich voll befriedigt, die Zeichner von 50 000 bis 200 000 $ erhielten 80 %, höhere Zeichnungen stufenweise weniger bis zu 42,4 % bei solchen zwischen 30 und 50 Mill.

Nach „Chicago Tribune", Paris, vom 4. 7. wurde eine neue kanadische Anleihe von 75 Mill. $ angekündigt.

Von japanischer Seite wurde dem chinesischen Finanzministerium eine Anleihe von drei Mill. Yen eingeräumt, wofür als Sicherheit die Takuwerft dient. („W. W. N." 18. 7.)

Schiffahrt und Schiffbau

Vorzugsbehandlung der eigenen Flagge im amerikanischen Schiffsverkehr?

Die Sorge, daß die junge amerikanische Handelsflotte beim Wiedereintritt normaler Verhältnisse dem Wettbewerb der fremden Flaggen nicht gewachsen sein könnte, läßt die am Seeverkehr beteiligten amerikanischen Kreise allmählich alle schiffahrtspolitischen Ladenhüter hervorholen. So ist auf der kürzlich in Chicago stattgehabten National Trade Convention wieder einmal der Einführung von „Discriminating Tonnage Dues" zu ungunsten der fremden Schiffe lebhaft das Wort geredet worden. Die Vertreter dieser Maßnahme wollen dem fremden Schiffe, das Fracht nach einem amerikanischen Hafen bringt oder von dort mit Ladung ausgeht, ein Tonnengeld in der Höhe der Differenz auferlegen, die sich zwischen den Unkosten des fremden und eines gleichartigen amerikanischen Schiffes mit gleicher Ladung auf gleicher Reise ergibt. Dadurch würde jeder Unterschied zwischen den Betriebsausgaben der amerikanischen und der fremden Schiffahrt ausgeglichen und die gewünschte einheitliche Grundlage des Wettbewerbs aller Flaggen hergestellt. Gegenwärtig würden von allen Schiffen, ob sie nun die amerikanische oder eine fremde Flagge führten, die gleichen Tonnagegelder erhoben mit der einzigen Ausnahme, daß den Schiffen eines Landes, das mit den Vereinigten Staaten nicht auf dem Fuße handelspolitischer Gleichheit verkehrt, eine Zwei-Dollar-Abgabe auferlegt würde. Der Einwand, daß eine ungünstigere Behandlung sämtlicher fremden Flaggen gegen die bestehenden Handels- und Schiffahrtsverträge verstoßen und Vergeltungsmaßnahmen hervorrufen würde, schreckt die Anhänger der Discriminating Dues nicht. Sie sind der Ansicht, daß die Verträge im Sinne ihres Vorschlages geändert werden müßten, wie sie im Laufe der Zeiten bereits wiederholt geändert worden seien. Dem Hinweis auf die Gefahr der Vergeltungsmaßnahmen begegnen sie mit der Feststellung, daß Amerika das große Gläubiger- und Produktionsland sei, dessen Erzeugnisse den anderen Ländern unentbehrlich seien. Solange es diese Eigenschaften behalte, brauche man die Gefahr der Vergeltungsmaßnahmen nicht allzu ernst nehmen. Die Tonnageabgabe würde alle fremden Flaggen in gleicher Weise treffen, behandle also keine günstiger als die andere. Vergeltungsmaßnahmen würde sich dagegen allein gegen die amerikanische Flagge richten. Die Folgen eines solchen Schrittes würde ein mit Amerika im Verkehr stehendes Land auf sich zu nehmen kaum geneigt sein. Amerika habe auch früher Tonnenabgaben auferlegt. Nach dem Gesetz vom 20. Juli 1790 seien 6 cts pro Tonne von einkommenden amerikanischen Schiffen, 30 cts von in Amerika gebauten Schiffen, die ganz oder zu einem Teil Fremden gehörten, und 50 cts von allen anderen Schiffen erhoben worden. Das Gesetz sei 50 Jahre lang in Kraft geblieben bis es zu Gunsten der Reciprocitätsverträge aufgehoben wäre.

Man wird abzuwarten haben, welches Echo diese schiffahrtspolitischen Anregungen aus Interessentenkreisen bei den amtlichen Stellen und im Kongreß der Vereinigten Staaten finden wird.

A. K.

England

Schiffahrtsfragen im Unterhause. Auf eine Anfrage teilte der Schiffahrtsminister mit, daß die britische Handelsmarine am 31. Mai 1919

3 180 Dampfer von je 1 600 Br.-Rg.-T. und mehr
461 „ „ „ 1 000 „ bis 1 600 Br.-Rg.-T.
510 „ „ „ 500 „ „ 1 000 „

besaß, und daß hierin eine Anzahl von Schiffen enthalten sei, die vom Stapel gelaufen aber noch nicht fahrtbereit seien.

Der Abgeordnete (Schiffsreeder) Houston wies darauf hin, daß Amerika beanspruche, die Führung auf dem Gebiete der Handelsschiffahrt erworben zu haben, und daß dieser Anspruch sich auf eine amtliche amerikanische Angabe stütze, wonach von dem Welt-Handelsschiffsraum nunmehr

33,7 v. H. unter amerikanischer Flagge
33,5 „ „ „ englischer „ führen. Ferner seien Ende März 1919 in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika 4 185 000 Br.-Rg.-T. und
2 250 000 „ in England im Bau gewesen.

Der Vertreter des Schiffarts-Amtes erwiderte, er habe keine Erklärung dafür, auf welche Tatsachen sich der amerikanische Anspruch gründe. Nach Lloyds Register befänden sich 17 250 000 Br.-Rg.-T. oder 41 v. H. des Weltschiffsraums von 42 Mill. Br.-Rg.-T. unter englischer und nur 8 350 000 Br.-Rg.-T. oder nahezu 20 v. H. unter amerikanischer Flagge. Hinsichtlich des im Bau befindlichen Schiffsraums seien die Angaben des Anfragers zwar richtig, es dürfe aber zuversichtlich erwartet werden, daß Reeder und Schiffbauer in England die alte englische Vorherrschaft dem Lande auch ferner erhalten werden.

Zur Prüfung der Lage in der englischen Küstenschiffahrt ist vom Parlament ein Sonderausschuß eingesetzt worden, welcher nach Abschluß der Untersuchungen nunmehr seinen Bericht abgegeben hat. Danach ist der Küstenverkehr zwischen englischen Häfen von

71 381 720 t in 1914
auf 35 470 337 t in 1918,

demnach im Kriege um mehr als die Hälfte zurückgegangen. Eine Hebung des Küstenverkehrs seit dem Abschluß des Waffenstillstandes war nicht festzustellen. Verstopfung der Häfen, Waggonmangel und Schiffsverluste werden mit als Gründe für diese Erscheinung angegeben. Der Hauptgrund liegt aber in der von der Regierung befolgten Tarifpolitik des Eisenbahnverkehrs. Während die Preise für Personenbeförderung auf der Bahn zwar um die Hälfte verteuert sind, haben im Güterverkehr die Tarifsätze während des Krieges keine Erhöhung erfahren. Die Eisenbahngesellschaften sind vielmehr für die Mehrkosten durch eine staatliche Beihilfe von jährlich rund 60 Mill. £ entschädigt worden. Porzellanerde, Lebensmittel, Baumwolle, Bleche sind nach dem Bericht aus dem Küstenverkehr vollständig verschwunden, da ihre Beförderung mittelst der Bahn nach allen Teilen des Landes heute billiger ist, als auf dem Seewege. Als Folgen der bestehenden Verhältnisse stellt der Bericht fest: Verstopfung der Güterbahnhöfe, Dock- und Kaigeleise und Kaischuppen, Verzögerungen im Umladeverkehr, vermehrte Umschlagkosten und wirtschaftliche Störungen, sowie eine grundlose Belastung der Steuerzahler. Es wird empfohlen, die Bahntarife zu revidieren und mit den tatsächlichen Selbstkosten in Einklang zu bringen, dann, aber auch nur dann habe die Küstenschiffahrt Aussicht, wieder zu ihrem Rechte zu kommen. Der Bericht hält die Verkehrslage auch bei den Bahnen für kritisch und fordert sofortige Beratung mit den zuständigen Ministerien. *Hb.*

Die Cunard-Linie verteilt für das am 31. Dezember 1918 abgelaufene Geschäftsjahr 20 v. H. Dividende auf 1 335 403 £ Stammaktien. Der Reingewinn beträgt 1 223 905 £, wovon 353 231 £ zu Abschreibungen, 85 403 £ zu Reservestellungen und 15 685 £ zur Erhöhung des Vortrages verwandt werden. Der Schiffsbestand, der Ende 1916 415 754 Br.-Reg.-T. betrug, wird Ende 1918 mit 358 225 Br.-Reg.-T. ausgewiesen. Im April 1919 ist der Betrag der Stammaktien durch Kapitalisierung von Reserven um 1 635 403 £ auf 2 970 806 £ erhöht worden. *Hb.*

Furness, Withy & Co., Ltd. schlagen für das letztabgelaufene Geschäftsjahr eine Gewinnverteilung in Höhe von 20 v. H. und eine Aktienvermehrung durch Kapitalisierung von Reserven vor. *Hb.*

Die 47-stündige Arbeitswoche. Der Vorsitzende der Maschinenbau-Arbeitgeber sagte in einer in York an die Gewerkschaftsführer gehaltenen Ansprache: „Wir haben uns auf die 47-stündige Arbeitswoche eingelassen, um Ihnen und uns die Möglichkeit zur Sammlung praktischer Erfahrungen mit dieser Einrichtung zu geben und zu prüfen, ob sie den wirtschaftlichen Verhältnissen unserer Industrie entspricht. Was war nun das Ergebnis? Wir stehen vor einem ganz bedenklichen Rückgang der Erzeugung. Wir werden auf allen Märkten in der Welt unterboten. Nicht allein Amerika, sondern bereits wieder Deutschland unterbietet uns um 25 bis 30 v. H. Selbst in Indien werden Maschinen um 25 v. H. billiger hergestellt und verkauft, als wir sie zu liefern vermögen."

Inzwischen haben die Arbeiter eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit auf 44 Stunden wöchentlich verlangt, worüber zur Zeit Beratungen zwischen den Verbänden der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in London geführt werden. *Hb.*

Belgien

Zeebrügge als Seehafen. Der Minister für die öffentlichen Arbeiten erklärte in der Kammer auf eine Anfrage, daß der schon von König Leopold II. geplante, bisher trotz hohen Kostenaufwandes nur in geringem Maße geglückte Ausbau des Hafens von Zeebrügge als Seehafen für große transatlantische Dampfer wieder aufgenommen würde. *P. W.*

Vereinigte Staaten

Amerikanischer Schiffbau im 1. Halbjahr 1919. Nach den Mitteilungen des Bureau of Navigation in Washington sind während des 1. Halbjahres 1919 in den Vereinigten Staaten 1176 Schiffe von 2 027 703 Br.-Reg.-T. neu gebaut worden. Darunter waren 371 stählerne Dampfer von 1 578 026 Br.-Reg.T. 14 Schiffe von 27 260 Br.-Reg.-T., die in diese Zahlen eingeschlossen sind, wurden für fremde Rechnung fertiggestellt. In Großbritannien wurden nach Lloyds Register 280 Schiffe von 733 207 Br.-Reg.-T. vom Stapel gelassen. Wenn auch die britischen und amerikanischen Angaben nicht ohne weiteres vergleichbar sind, da die Lloyds-Ziffern nur Schiffe über 100 Reg.-T. berücksichtigen und sich auf Stapelläufe beziehen, während die Washingtoner Daten sämtliche fertigen und registrierten Schiffe umfassen, so läßt sich doch aus beiden Ziffern folgern, daß die Vereinigten Staaten gegenwärtig bereits weit mehr als das Doppelte des britischen Schiffbauergebnisses liefern.

Innerhalb des ersten Halbjahrs 1919 hat die amerikanische Produktion bemerkenswert zugenommen. Es wurden im 1. Quartal 452 Schiffe von 833 781 Br.-Reg.-T., im 2. Quartal 524 Schiffe von 1 193 922 Br.-Reg.-T. fertiggestellt und registriert. Es ist also für das 2. Quartal eine Steigerung um 43 % festzustellen. Gewaltig ist die Zunahme gegenüber dem Ergebnis der korrespondierenden Periode des Vorjahres. Im ersten Halbjahr 1918 sind 817 Schiffe von 893 480 Br.-Reg.-T. fertig geworden. Das Resultat der ersten Hälfte des laufenden Jahres bedeutet demgegenüber eine Steigerung von 127 %.

In Bau geblieben sind am 1. Juli d. J. in den Vereinigten Staaten 994 Schiffe von 3 874 143 Br.-Reg. T., darunter 683 stählerne Schiffe von 3 174 542 Br.-Reg.-T. Auf Amerika entfällt demnach gegenwärtig fast die Hälfte des Weltschiffbaues, der (ohne Mittelmächte) 8 017 767 Br.-Reg.-T. in Arbeit hat. Am 1. April 1919 lagen in den Vereinigten Staaten 1089 Schiffe von 4 073 343 Br.-Reg.-T. auf Stapel, darunter 687 stählerne Schiffe von 3 108 221 Br.-Reg.-T. Die im Bau befindliche Tonnage war also damals noch größer. Ihr Rückgang erklärt sich aus der Verringerung des Holzschiffbaues. *A. K.*

Der Verkauf der amerikanischen Regierungsschiffe an Private nimmt seinen Fortgang, trotzdem die Frage, ob die amerikanische Handelsflotte künftig in staatlichem oder privatem Betrieb arbeiten soll, bisher durch den Kongreß noch nicht endgültig entschieden worden ist. Das Schiffahrtsamt scheint sicher zu sein, daß die Anhänger des Staatsbetriebes in der Minderheit bleiben werden, und nützt die gute Konjunktur zum Verkauf nach Kräften aus. Bis der Kongreß sein Votum gibt, wird also vermutlich ein beträchtlicher Teil der für die Emergency Fleet gebauten oder noch zu bauenden 2434 Schiffe in Privathände übergegangen sein. Die bisher für stählerne Schiffe erzielten Preise bewegen sich zwischen 210 und 225 $ pro t deadweight. Die Verkaufsbedingungen sind folgende: 25 % des Kaufpreises sind bei Übergabe des Schiffes, 12½ % in den nächsten sechs Monaten, der Rest mit Verzinsung zu 5 % innerhalb von vier Jahren zu zahlen. Die hölzernen Schiffe des Schiffahrtsamts werden zu folgenden Preisen angeboten: 1) 90 $ pro t dw bei so-

fortiger Zahlung, 2) 100 $ pro t dw derart, daß beim Verkauf 50 % und die übrigen 50 % in Vierteljahrsraten innerhalb von 18 Monaten gezahlt werden, 3) 115 $ pro t dw derart, daß 25 % sofort, die übrigen 75 % in Vierteljahrsraten innerhalb der nächsten drei Jahre gezahlt werden. *A. K.*

Kerr Steamship Co. plant eine regelmäßige Linie New York-Hamburg. Nach Mitteilungen deutscher Blätter beabsichtigt die Kerr Steamship Linie einen regelmäßigen Dienst zwischen New York und Hamburg einzurichten, für den die Hamburg-Amerika Linie Fracht und Passagiere annehmen wird. An dieser Stelle (s. „W. D." Nr. 3 v. 17. 1. 19) wurde bereits darauf hingewiesen, daß der Leiter der Gesellschaft Mr. H. F. Kerr während der ersten Kriegsjahre, als die amerikanische Schiffahrt noch nicht unter staatlicher Kontrolle stand, der Privatinitiative also noch Raum zur Betätigung geboten war, sich als so erfolgreicher Organisator erwiesen hat, daß man in ihm mit einiger Wahrscheinlichkeit einen der künftigen Führer der amerikanischen Schiffahrt sehen könnte. Er hatte sein Geschäft bald nach Ausbruch des Krieges mit gecharterten Dampfern begonnen und zwar war es ihm insbesondere gelungen, sich die großen Dampfer der bekannten norwegischen Reederfirma Wilhelm Wilhelmsen, Tönsberg, zu sichern, die er vorwiegend im Verkehr zwischen Nord- und Südamerika verwendete. Später gelang es ihm, durch langfristige Charterverträge die Verfügung über eine Anzahl anderer neutraler Schiffe, namentlich die Dampfer der spanischen Compania Maritima del Nervion zu erhalten und seinen regelmäßigen Südamerikadienst Linien zwischen New York und Havre, Bordeaux, spanischen und portugiesischen Häfen anzugliedern. Der Erfolg dieser Fahrten und die wachsende Ausdehnung des Geschäfts — so war ihm u. a. von der schweizerischen Regierung die Leitung der Schiffahrtsgeschäfte für die Versorgung der Schweiz übertragen worden — ließen ihn dann zum Erwerb eigener Schiffe übergehen, zumal die Möglichkeit, neutrale Räumte zu chartern, mit zunehmender Frachtraumnot immer geringer wurde. Er kaufte zunächst einige kleinere, wenig vorteilhafte Schiffe, darunter den deutschen Dampfer „Georgia", der später als „Housatonic" versenkt wurde, und die „Rochester", die zusammen mit der „Orleans" zuerst die amerikanische Flagge durch die Gefahrzone trug und auf einer ihrer späteren Fahrten ein Opfer der deutschen Uboote wurde. Die Gelegenheit zu einem für die Ausdehnung des Kerrschen Unternehmens entscheidenden Schrittes ergab sich erst nach Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg, als es gelang, die Einwilligung des Schiffahrtsamtes zum Erwerb eines Teiles der in amerikanischen Häfen internierten österreichisch-ungarischen Schiffe zu erhalten. Dadurch kamen 8 große Dampfer mit zusammen 50 915 Br.-Reg.-T. in den Besitz der Gesellschaft. Diese Schiffe, deren Ankauf im Juli 1917 mit finanzieller Hilfe der Scandinavian Trust Co. in New York zu stande kam, bildeten in der Folgezeit den Grundstock des rasch wachsenden Dampferbestandes der Reederei, die nun auch daran ging, ihr Geschäft durch Gründung überseeischer Zweigstellungen auszudehnen und besser zu organisieren. Die Requirierung sämtlicher eigenen und gecharterten Schiffe der Gesellschaft durch das amerikanische Schiffahrtsamt unterbrach diese aufsteigende Entwicklung. Nachdem der Schiffspark dann bis zur Einstellung der Feindseligkeiten für staatliche Zwecke in Anspruch genommen war — die Leitung des Betriebes lag auch während dieser Zeit in den Händen des Eigentümers — ist er jetzt anscheinend wieder freigegeben und durch Zukäufe stattlich vergrößert worden, denn nach den letzten Nachrichten soll die Gesellschaft über 80 Dampfer mit ca. 300 000 t dw verfügen. Sie unterhält, wie aus jüngsten Anzeigen in der amerikanischen Schiffahrtspresse ersichtlich, gegenwärtig folgende Linien:

1. New York—französische Häfen (Havre, Bordeaux, Marseilles),
2. New York—spanische Häfen (Cadix, Barcelona, Gijon, Bilbao),
3. New York—Belgien (Antwerpen),
4. New York—Italien (Genua),
5. New York—Skandinavien,
6. New York—Rotterdam,
7. New York—Brasilien (Cabedello, Pernambuco, Maceio, Rio, Santos),
8. New York—La Plata (Montevideo, Buenos Aires, Rosario),
9. New York—Niederländisch Indien (Batavia, Samarang, Soerabaya).

Dem Hauptbüro in New York sind Zweigstellen in Chicago, New Orleans, Paris und Antwerpen angegliedert. Daß es der Gesellschaft gelungen ist, einige der ausgelieferten deutschen Schiffe, die früher auf der New Yorker Route tätig waren, von der amerikanischen Regierung zu erwerben, scheint aus einer neueren Meldung hervorzugehen, nach der sich in New York unter der Firma American Ship & Commerce Corporation ein Konzern gebildet hat, der die Kerr Steamship Co. sowie die Cramp & Sons Shipbuilding Co. übernommen und einige große deutsche Liniendampfer angekauft hat. Es sollen ferner zwei Riesendampfer nach Muster des deutschen „Vaterland" (jetzt Leviatan) gebaut werden, denen später zwei weitere folgen sollen. Gestützt auf ein gutes Schiffsmaterial und auf eine Geschäftsverbindung mit der Hamburg-Amerika Linie, würde der neue Konzern jedenfalls zwei der wichtigsten Voraussetzungen des Erfolges in dem beabsichtigten Dienst New York—Hamburg erfüllen. *A. K.*

Während des Krieges gegründete amerikanische Schiffahrtsgesellschaften. Wie wir in der letzten Nummer des „W.-D." unter Hinweis auf die „Nautical Gazette" mitteilten, sind während des Krieges in den Vereinigten Staaten 71 Schiffahrtsgesellschaften gegründet worden, die gegenwärtig über 358 Schiffe mit 1 729 000 t dw verfügen. Wir geben nachstehend eine Aufstellung der neuen Gesellschaften, soweit ihre Tonnage 40 000 t dw übersteigt:

Reederei	City	Schiffsbesitz: Schiffe	Schiffsbesitz: t dw
Cosmopolitan Shipping Co....	New York	15	118 903
United States & Australasia Co.	„	18	94 319
J. H. W. Steele & Co.....	Galveston	14	80 579
Earn Line S. S. Co.....	Philadelphia	14	67 825
France & Canada S. S. Co ...	New York	9	66 447
Struthers & Dixon.....	San Francisco	13	61 550
Phelps Bros.....	New York	9	57 277
Wessel, Duval & Co.....	„	9	52 674
Harris, McGill & Co.....	„	9	49 389
Strachan Co	Savannah	8	46 856
Williams, Dimond Co.....	San Francisco	7	46 300
West India S. S. Co.....	New York	15	43 750
National Shipping Co.....	„	8	41 460

A. K.

Neue Schiffahrtslinien. Die Star Trading Corporation of New York beabsichtigt eine neue Frachtdampferlinie von San Francisco nach dem fernen Osten unter Berührung der Häfen von Batavia, Manila, Cheriban, Samarang, Soerabay, Macassar und Hongkong zu errichten, in der Hauptsache, um dem dortigen Monopol der holländischen Schiffahrt Einhalt zu tun. Der Dienst soll 2 mal monatlich mit 8800 t Ölschiffen betrieben werden.

Die International Freighting Corporation beginnt mit Abfahrt ihres 7 500 t großen Dampfers „Nedmac" am 15. Juli einen 2 monatlichen Dienst von Philadelphia nach Buenos Aires und dem La Plata.

Mit der Abfahrt des Dampfers „Lake Grandby", 4 100 t Tragfähigkeit, begann die Flotte des United States Shipping Board einen Dienst von Chicago nach Großbritannien durch die großen Seen.

Einen weiteren neuen Dienst richtet das Shipping Board mit Abfahrt des Dampfers „Huachuca", 7 500 t Tragfähigkeit, von New York nach den Schwarzen Meerhäfen ein, dem noch im selben Monat der „Polybius", 10 000 t Tragfähigkeit, folgen sollte. Es ist zunächst ein einmonatlicher Dienst vorgesehen und zwar sollen es die größten und besten Schiffe sein, die jemals die Schwarzen Meerhäfen unter der Flagge irgend einer Nation angelaufen haben.

Gleichzeitig gibt die amerikanische Handelskammer der Levante bekannt, daß sie ihre Geschäfte in Konstantinopel-Galata wieder aufgenommen hat und sich bemühen wird, die Türkei, Egypten, Griechenland, Bulgarien, Serbien und Rumänien dem aufblühenden amerikanischen Handel zu erschließen.

In Long Beach, Californien, ist eine neue Gesellschaft, die California and Mexican Steamship Company mit einem Betriebskapital von 500 000 £ in Gründung. *P. W.*

Schiffshypotheken. Um das Privatkapital, mehr als bisher, an Schiffahrtsbetrieben zu beteiligen, beabsichtigt der Vorsitzende des Schiffahrtsamtes die bestehenden Gesetze über die Schiffahrtshypotheken zu ändern und den Hypothekengläubigern einen Anspruch vor allen anderen Gläubigern mit Ausnahme derjenigen, die Lohnforderungen zu stellen haben, zu sichern. Die Meinungen über die Opportunität dieser Änderung sind je nach Stellung des Begutachtenden naturge-

mäß sehr verschieden. Die Schiffslieferanten und ganz besonders die Werften, die Reparaturen ausführen, wenden sich scharf gegen eine derartige Zurückstellung ihrer Ansprüche, während der Vorsitzende der New Yorker Handelskammer sich günstig über das Projekt ausspricht. In England gehen die Ansprüche der Schiffslieferanten denen der Hypothekgläubiger vor. *P. W.*

Seattle-Europa. Das Shipping Board übertrug der Firma W. C. Dawson & Co. in Seattle die Leitung einer Flotte von 8800 t-Dampfern für den Dienst von der Pazifischen Küste durch den Panamakanal nach Europa. Man erwartet ein großes Angebot von Ladung für diese Linie, in der Hauptsache, wenn die Durchführung der direkten Durchladung von Inlandshäfen Amerikas nach Europa beschleunigt wird. Die Frachtrate ist auf 2 $ für 100 Pfd. festgesetzt worden. *P. W.*

New York-Vigo. (Vgl. W. D. Nr. 28.) Laut Bulletin Hebdomadaire de la Navigation et des Ports Maritimes befindet sich z. Zt. eine amerikanische Abordnung in Vigo, um die für den geplanten Dienst zwischen diesem Hafen und Amerika erforderlichen Umbaufragen usw. zu studieren. Der Vorsitzende der Kommission erklärte, daß Vigo die Pforte Europas für Amerika sei und daß die Amerikaner Vigo die Mittel verschaffen würden, um den Schlüssel, der diese Pforte öffnen würde, herzustellen. Die Franzosen beklagen es sehr, daß ihre Alliierten den Neutralen den Vorzug zu geben gewillt sind. *P. W.*

Sonstiges

Der Stand des Handelsschiffbaues. (Vergl. „W.-D." Nr. 9, S. 184 und Nr. 21, S. 404.) Über den Umfang des in den alliierten und neutralen Ländern am 30. Juni 1919 im Bau befindlichen Schiffsraumes veröffentlicht Lloyd's Register die folgenden zahlenmäßigen Angaben. Hierbei sind Fahrzeuge von weniger als 100 Br.-Rg.-T. sowie der gesamte Schiffbau der Mittelmächte außer Berücksichtigung geblieben. Alle Größenangaben verstehen sich in Brutto-Register-Tonnen

I. Der Weltschiffbau

	Dampfer		Segelschiffe	
	Zahl	Br.-Rg.-T.	Zahl	Br.-Rg.-T.
Großbritannien	719	2 494 569	63	29 481
Übrige Länder (außer Mittelmächte	1511	5 165 649	233	328 068
zusammen	2230	7 660 218	296	357 549

Der in den verbündeten und neutralen Ländern Ende Juni 1919 im Bau befindliche Welthandelsschiffraum betrug demnach 2526 Schiffe mit 8 017 767 Br.-Rg.-T., das ist ein Mehr von 24 Schiffen und 221 501 Br.-Rg.-T. gegenüber dem Stand Ende März 1919. An der Gesamtzahl sind beteiligt:

		Schiffe	Br.-Rg.-T.	%
Amerika	mit	994	3 874 143	— 48,3
England	„	782	2 524 050	— 31,48
engl. Dominions	„	209	346 453	— 4,32
Japan	„	63	282 060	— 3,52
Italien	„	96	271 620	— 3,4
Holland	„	88	219 332	— 2,73

u. s. f.

Hierzu ist zu bemerken, daß Italien, welches Ende März 1919 hinter Holland und Spanien noch an 7. Stelle unter den schiffbautreibenden Ländern stand, den 5. Platz inzwischen hauptsächlich aus dem Grunde erreicht hat, weil nunmehr Triest als italienisches Hoheitsgebiet betrachtet und der dortige Schiffbau dem italienischen hinzugerechnet ist. Vor dem Kriege besaß Italien 21 Helgen für Schiffe bis zu 3500 t und 38 Helgen für größere Schiffe, während jetzt für Schiffe bis 3500 t 25 Helgen und für größere 85 Helgen zur Verfügung stehen.

II. Der englische Schiffbau

(Die in Klammer beigefügten Zahlen bezeichnen den Stand am 30. Juni 1918.)

Dampfer	Zahl	Br.-Rg.-T.	Zahl	Br.-Rg.-T.
stählerne	711	2 492 276	(382	1 807 518)
hölzerne und Composit.	8	2 293	(1	120)
	719	2 494 569	(383	1 807 638)
Segelschiffe				
stählerne	63	29 481	(9	7 375)
insgesamt	782	2 524 050	(392	1 815 013)

Gegenüber dem Stande vom 31. März 1919 bedeutet das ein Mehr von 125 Schiffen und 269 205 Br.-Reg.-T. An Eisenbeton-Fahrzeugen befinden sich unter den Neubauten 28 Leichter mit 19 608 und 10 Motorschiffe mit 2456 Br.-Reg.-T. Der Größe nach setzen sich die Neubauten folgendermaßen zusammen:

Brutto-Raumgehalt	Dampfer	Segler
100— 500	199	32
500— 1000	65	31
1000— 2000	57	—
2000— 3000	55	—
3000— 4000	59	—
4000— 5000	19	—
5000— 6000	136	—
6000— 8000	67	—
8000—10 000	34	—
10 000—12 000	3	—
12 000—15 000	11	—
15 000—20 000	10	—
20 000—25 000	4	—
	719	63

Auf die hauptsächlichlichsten Werftbezirke verteilt sich der Baustand vom 30. Juni (gegen das Vorjahr) folgendermaßen:

Bezirk	Schiffe	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Barrow, Maryport and Workington	Dampfer	6	28 865	(4	11 380)
Belfast and Londonderry	„	40	318 100	(29	230 350)
	Segler	4	2 700	(—	—)
Glasgow	Dampfer	153	541 797	(74	329 668)
	Segler	19	5 565	(4	1 800)
Greenock	Dampfer	77	343 305	(51	283 010)
	Segler	4	2 800	(—	—)
Hartlepool	Dampfer	19	76 450	(22	93 450)
Hull	„	78	51 685	(8	33 991)
	Segler	9	1 574	(1	160)
Liverpool	Dampfer	31	58 395	(10	34 070)
	Segler	—	—	(1	1 250)
Middlesbrough and Stockton and Whitby	Dampfer	45	161 920	(29	137 330)
	Segler	2	1 360	(—	—
Newcastle	Dampfer	100	498 294	(62	333 275)
Sunderland	„	63	269 017	(54	242 050)

III. Der außerenglische Schiffbau (ohne Mittelmächte)

A. Dampfer u. Motorschiffe	stählerne Zahl	stählerne Br.-Reg.-T.	hölzerne Zahl	hölzerne Br.-Reg.-T.
Vereinigte Staaten	680	3 165 442	187	420 940
Kanada	55	164 093	70	81 050
andere britische Besitzungen	26	70 256	13	11 647
Belgien	4	7 063	—	—
China	7	33 300	—	—
Dänemark	37	56 001	5	1 770
Frankreich	34	107 215	2	1 920
Griechenland	1	900	1	600
Holland	88	219 332	—	—
Italien (einschl. Triest)	42	243 940	35	21 605
Japan	63	282 060	—	—
Norwegen	40	55 586	24	6 855
Spanien	37	118 269	—	—
Schweden	42	88 650	19	7 155
Zusammen	1155	4 612 107	356	553 542
B. Segelschiffe				
Vereinigte Staaten	3	9 100	124	278 661
Kanada Küste	2	975	31	15 525
Andere britische Besitzungen	—	—	12	2 907
Frankreich	—	—	2	480
Italien (einschl. Triest)	—	—	19	6 075
Portugal	—	—	29	12 320
Spanien	—	—	3	585
Schweden	—	—	8	1 440
Zusammen	5	10 075	228	317 993

Rekapitulation

Dampfer und Motorschiffe				
stählerne	1 155	4 612 107		
hölzerne	356	553 542	1 511	5 165 649
Segelschiffe				
stählerne	5	10 075		
hölzerne	228	317 993	233	328 068
			1 744	5 493 717

Hb

Vermischtes

Der neuveröffentlichte Zolltarif für Norwegen, von dessen Erscheinen die norwegischen Zeitungen kürzlich berichteten, weist gegenüber dem letzten vom 1. Juli 1918 keinerlei Veränderung auf.

Mexiko. Eine Aufstellung des Finanzministeriums berechnet den Stand der öffentlichen Schuld am 30. Juni 1919 wie folgt (in Mill. Pesos):

	Innere Schuld	Betrag	aufgelaufene Zinsen
3 %	kons. v. 1885	42,4	7,0
5 „	„ „ 1894	92,9	27,4
5 „	Veracruz	0,8	0,2
5 „	Tamaulipas	0,7	0,2
5 „	„ (I. Serie)	0,8	0,2
5 „	Sinaloa (II. „)	0,5	0,1
5 „	Puerto Mexico (II. „)	0,7	0,2
	zus. Innere Schuld	138,8	35,3
	Äußere Schuld		
5 %	Muniz. v. 1889	13,5	3,7
5 „	kons. v. 1899	97,2	25,5
4 „	Gold „ 1904	74,3	16,4
4 „	„ „ 1910	101,9	22,4
	zus. Äußere Schuld	286,9	68,0

Der Gesamtbetrag der äußeren und inneren Schuld beträgt demnach 425,7 Mill. Pesos
zuzügl. Zinsen 103,3 „ „
529,0 Mill. Pesos

In dieser Summe sind Entschädigungsansprüche von fremden Regierungen oder Privaten nicht einbegriffen. *H. B.*

Britisch-Ost- und Zentral-Afrika. Von großem Interesse in der Frage der größeren Befähigung Englands gegenüber Deutschland in der kolonisatorischen Tätigkeit sind die Klagen eines Einsenders in den „Times" v. 26./6. über die Bureaukratie des englischen Kolonialamts in der Besiedlungsfrage Britisch-Ostafrikas. In den 27 Jahren, die das Kolonialamt Britisch-Ostafrika verwaltet habe, habe es die Ansiedlung von 5500 Weißen „geduldet", denn von einer Förderung könne man nicht reden. Nunmehr böte das Amt 1000 Farmen nicht zum Kauf, sondern zur Pacht an und setze vorsichtigerweise hinzu, daß diese Farmen weit entfernt von Verkehrswegen in einem für europäische Kinder ungeeigneten Klima liegen, und daß das Amt nicht die Absicht habe, die Verkehrswege zu verbessern und die Herbeischaffung von eingeborenen Arbeitskräften und landwirtschaftlichen Maschinen zu fördern. Vergleiche man damit die Arbeitsleistung der Chartered Co. in Rhodesia, die 30—40 000 weiße Ansiedler in das Land gebracht habe, so sei der Unterschied in die Augen fallend, obwohl es leicht sei, in Britisch-Ostafrika 5000 Farmen in Gruppen von je 500, in denen Raum sei für Ansiedler aus den verschiedensten Berufen, zur Verfügung zu stellen. Aber eine gesunde Entwicklung von Britisch-Ostafrika scheine von den Beamten in Downing Street nicht beabsichtigt zu werden.

Eine andere Stimme in derselben Zeitung wirft ein interessantes Licht auf die möglichen Folgen des neugeschaffenen Mandatar-Systems. Wäre Deutsch-Ostafrika den Engländern als richtige Kolonie überwiesen worden, so wäre die Schaffung einer von Agakhan und andern befürworteten indischen Kolonie in Ostafrika möglich gewesen; ebenso die Teilung des genannten Gebietes von Deutsch- und Britisch-Ostafrika nach geographischen Grundsätzen in Gebirgsländer und Niederungen. Viel wichtiger aber seien die positiven Folgen, daß nämlich durch Schaffung dieser internationalen Protektorate die bisherigen nationalen mehr und mehr verschwinden müssen und bald ganz Tropisch-Afrika durch den Völkerbund regiert werden würde. Wenn jetzt England versuchen würde, in den Gebieten, die ihm als Mandatarmacht unterstellt worden sind, Gesetze und Verfügungen einzuführen, die in seinen Kolonien bereits bestanden, gegen die aber der Völkerbund Einwendungen zu erheben hätte, so sei es klar, daß nach und nach auch mit einer Aufhebung in den Kolonien zu rechnen sei. Oder wenn der Völkerbund gewisse Einrichtungen in den früheren deutschen Kolonien für nötig halte, so müsse die Mandatarmacht diese Einrichtung unbedingt auch in ihren eigenen Kolonien im Laufe der Zeit einführen. In der Hauptsache handelt es sich hierbei um die Entwicklung von Eingeborenen-Industrien, der man sich bisher aus gewissen selbstsüchtigen Gründen entgegengestellt habe, weiterhin um die Errichtung von Staatsschulen für geistige und praktische Lehrzweige, welche zur Erziehung des Negers unbedingt nötig seien und deren es in Deutsch-Ostafrika bereits über 100 gegeben habe, die man unmöglich jetzt wieder entfernen könne; schließlich um die Verbesserung der bestehenden Gesetze, bzw. Einführung einer einheitlichen afrikanischen Gesetzgebung. Es gäbe verschiedene Gebiete im tropischen Afrika, die zur Zeit schlecht regiert würden und es sei zu hoffen, daß der Völkerbund durch seine Kontrolle über die Mandatarmächte nach und nach auch einen Einfluß auf die Kolonialmächte gewänne! *P. W.*

Wichtige Neueingänge

einzusehen im Lesezimmer Rothenbaumchaussee 12, geöffnet von 8-4 Uhr

Reports of the Department of Labor 1917 Washington 1918. Gov. Print. Off.

„Memorandum of agreement between the Chilean Government and the Nitrate of Soda Executive for the sale and purchase of nitrate of soda." London, Stat. Off. 1918. 4 S. (Miscellaneous Nr. 22, 1918.) Cd. 9149.

Dieser Nummer liegt das

Inhaltsverzeichnis

für das I. Halbjahr 1919

bei. Falls das Verzeichnis versehentlich fehlen sollte, bitten wir, es bei unserer Versandabteilung, Rothenbaumchaussee 12, anzufordern.

Die Schriftleitung.

Verantwortlich für Ausländische Volkswirtschaften und allgemeine Redaktionsangelegenheiten: Hauptschriftleiter Dr. Paul Heile; Deutsche und österreichisch-ungarische Volkswirtschaft: Hauptschriftleiter Dr. Kurt Singer; Anzeigenteil: Horst Weyhmann, Geschäftsführer des W.-D.; sämtlich in Hamburg 36, Rothenbaumchaussee 5.
Druck von H. O. Persiehl Hamburg 8.