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. 7 | Hamburg, den 13. Februar 1920. | 5. Jahrg.

Inhalt:

Die Wirtschaftspolitik des Friedens von Versailles. Seite 101
Neuskandinavismus ... „ 104

Länder-Berichte:
England ... „ 106
Polen ... „ 108
Nordafrika ... „ 110

Weltwirtschaftliche Übersichten:
Geld und Kapital ... Seite 112
Schiffahrt und Schiffbau ... „ 113
Rohstoffe und Warenmärkte ... „ 115
Vermischtes ... „ 116
Neueingänge ... „ 116

Die Wirtschaftspolitik des Friedens von Versailles

IV. Binnenschiffahrtspolitik

Am 16. Nov. 1792 erließ der vorläufige Vollzugsausschuß der Republik Frankreich ein Dekret, in welchem festgestellt wurde: „1. Daß die Knebelung von Handel und Schiffahrt auf Schelde und Maas den Grundsätzen des Naturrechtes wiederstreitet, zu deren Innehaltung sich alle Franzosen durch Schwur verpflichtet haben. 2. Daß der Lauf der Flüsse das gemeinsame und unveräußerliche Eigentum aller Gebiete ist, die von ihren Wassern bespült werden; daß keine Nation ohne Ungerechtigkeit für sich das Recht in Anspruch nehmen kann, den Lauf eines Flusses ausschließlich zu benutzen und die an dem Oberlauf ansässigen Nachbarvölker am Genuß des gleichen Vorteils zu verhindern. . . . 3. Daß der Ruhm der Republik Frankreichs erfordert, daß überall, wohin sich der Schutz durch ihre Waffen erstreckt, die Freiheit wieder hergestellt und die Tyrannei gestürzt werde."

Dieser helle Ruf der französischen Hörner hatte in der Tat für die Ströme Europas die Bedeutung eines Erlösungsmotivs. Denn der Friede zu Münster 1648 hatte zwar den Grundsatz freien Handels und freier Schiffahrt namentlich für den Rhein (Art. XII § 85), sodann aber auch in allgemeiner Form aufgestellt, jedoch mit dem Zusatz, daß „nur(!) diejenigen Zölle, die schon vor dem Krieg in Gang gewesen, . . . ihren Fortgang behalten sollten". Da dies Prinzip durchgeführt werden sollte, „ohne dem Frieden und jeden Orts Rechten und Gesetzen Abbruch zu thun", so blieb tatsächlich alles beim alten Zustand, und zahllose Territorialherren erhoben Flußzölle, denen keinerlei Gegenleistungen durch Verbesserung oder Sicherung des Fahrwassers entsprachen. Frankreich hatte deshalb guten Grund, in allen Friedensschlüssen der Revolutionskriege das Recht freier Schiffahrt für die Anlieger der Ströme sicherzustellen, und das Prinzip wurde im Pariser Frieden vom 30. 5. 1814 von den Siegern nicht nur erneut für den Rhein festgelegt, sondern zugleich in einem zweiten Teil des betreffenden Art. V — nach einer Übersetzung jener Zeit — gesagt: „Auf dem künftigen Congress soll ebenfalls untersucht und entschieden werden, welchergestalt, zur Erleichterung des Wechsel-Verkehrs zwischen den Völkern, und das Fremdeseyn derselben untereinander immer mehr zu vermindern, die obige Verfügung auf alle anderen Flüsse ausgedehnt werden könne, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten von einander scheiden, oder sie durchströmen." Die Wiener Kongreßakte vom 9. 6. 1815 hat sich des ihr erteilten Auftrages durch die Art. C VIII – C XVI entledigt, in denen der Grundsatz der Schiffahrtsfreiheit nicht nur auf die Stromanlieger, sondern überhaupt auf alle handeltreibenden Nationen erstreckt wurde, unter Aufstellung gewisser völkerrechtlicher Richtlinien über Höhe und Erhebungsform von Abgaben, Pflege der Treidelwege und des Flußbettes, Zölle und allgemeines System der Verwaltung. Entsprechende Abmachungen wurden dann für sämtliche großen Ströme getroffen, von denen am bekanntesten die Rheinschiffahrtsakte (v. 31. 3. 1831/17. 10. 1868), die Elbakte (v. 23. 6. 1821/13. 4. 1844 usw.) und die völkerrechtlich verwickeltere Regelung der Rechtsverhältnisse der Donau (30. 3. 1856 usw.) sind.

Es liegt also auf diesem Gebiet, wie die vorstehende historische Erinnerung zeigen sollte, eine reiche völkerrechtliche Überlieferung vor, so daß gerade die Binnenschiffahrtsfragen im Geiste einer europäischen Gemeinschaftsidee hätten gelöst werden können.

Statt dessen hat der Friede von Versailles, wie in dem Aufsatz über die Schiffahrtspolitik (vgl. „W.-D." Nr. 3 v. 16 1. 20, S. 40) dargelegt wurde, durch Art. 327 Deutschland einseitig die Verpflichtung auferlegt, den Staatsangehörigen der alliierten und assoziierten Mächte auch auf den deutschen Binnenschiffahrtsstraßen die gleiche Behandlung wie den deutschen Reichsangehörigen, ihren Gütern, Schiffen und Booten zuteil

werden zu lassen. Das geht, abgesehen von der charakteristischen Einseitigkeit, im allgemeinen nicht über das hinaus, was in Deutschland entweder schon Rechtszustand war oder doch ohne Schaden eingeräumt werden konnte, wenn den deutschen Staatsangehörigen gleiche Rechte auf den großen Strömen des Auslandes zuerkannt worden wären. Art. 327 hat eine besondere Bedeutung für die Elbe, da auf dieser zwar der Verkehr nach und von der See den Schiffen aller Nationen zustand, dagegen die Binnenschiffahrt zwischen den Uferplätzen (engere und weitere Kabotage) auf die Anliegerstaaten beschränkt war. (Additional-Akte vom 13 4. 1844 §§ 2 und 3)

Im übrigen wird jede Wasserstraße Deutschlands „die mehr als einem Staat den natürlichen Zugang zum Meere mit oder ohne Umladung von einem Schiff in ein anderes vermittelt, sowie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, die zur Verdoppelung oder Verbesserung der von Natur aus schiffbaren Abschnitte der genannten Flußgebiete oder zur Verbindung zweier von Natur aus schiffbarer Abschnitte des gleichen Wasserlaufs gebaut werden", für international erklärt (Art. 331). Unter diese Regel fallen gemäß Art. 331 Elbe, Oder, Memel und Donau, während der Rhein in einem besonderen Abschnitt behandelt wird. Es sind die Flüsse, welche bereits auf Grund der Wiener Kongreßakte zu „konventionellen Strömen" geworden waren, das heißt so che, bezüglich derer den Anrainern die Verpflichtung oblag, durch vertragsmäßige Willenseinigung zu einer gemeinsamen zwischenstaatlichen Regelung zu gelangen. Dieses Regime ließ aber die Souveränität der Uferstaaten unangetastet, während Deutschland, wie bei der Zusammensetzung der Flußkommissionen deutlich wird, seines Hoheitsrechtes völlig verlustig geht.

Art. 332 fordert völlig gleiche Behandlung aller Flaggen auf den internationalisierten Strömen. Er verfälscht aber den Naturrechtssatz von 1792 zu kleinlichem Unrecht durch die Einschränkung: „Deutsche Schiffe dürfen indes regelmäßige Schiffsverbindungen für Reisende und Güter zwischen den Häfen einer alliierten oder assoziierten Macht nur mit deren besonderen Ermächtigung unterhalten". Es kann also eine englische oder amerikanische Gesellschaft zwischen Hamburg und Dresden Flußschiffahrt treiben, will aber eine deutsche Gesellschaft zwischen Häfen des böhmischen Teiles von Elbe (Labe) und Vltava (Moldau) Verkehr vermitteln, so bedarf sie der Erlaubnis von seiten des tschecho-slovakischen Staates. Art. 333 stellt die Erhebung von Schiffahrtsabgaben unter gewisse Bedingungen, die ohnehin in der Linie einer vernünftigen Verkehrspolitik liegen; jedoch ist auch hier, wie durchweg bei ähnlichen Bestimmungen, die Fassung gesetzestechnisch so mangelhaft, daß zu Auslegungsstreitigkeiten leider Gelegenheit genug bleibt. Immerhin wird in Art. 335, Abs. 2 erklärt: „Diese Bestimmung läßt das Recht der Uferstaaten zur Erhebung von Zöllen, Orts- oder Verbrauchsabgaben unberührt. Das gleiche gilt hinsichtlich der Einführung angemessener und gleichmäßiger Abgaben, die in den Häfen nach öffentlichen Tarifen für die Benutzung der Krane, Aufzüge, Ladestraßen (quais), Speicher usw. erhoben werden".

Die pflegliche Behandlung des Stromlaufes wollen die Art. 336 und 337 regeln. Jeder Uferstaat hat in seinem Bereich (dans la mesure convenable) für gute Beschaffenheit des Fahrwassers zu sorgen. Eine Verpflichtung zur Teilnahme an größeren, das Gebiet mehrerer Staaten berührenden Korrektionsarbeiten ist hiermit zwar nicht ausgesprochen, wird aber doch wohl auf diesen Satz gleichfalls begründet werden können. Im Falle von Streitigkeiten soll ein vom Völkerbund für diese Fragen besonders einzusetzender Gerichtshof entscheiden. „Das gleiche gilt für den Fall, daß ein Uferstaat Arbeiten unternimmt, die geeignet sind, der Schiffahrt in dem internationalen Abschnitt Abbruch zu tun" (Art. 337). Der Gerichtshof kann die Aussetzung oder Beseitigung dieser Arbeiten anordnen; er erhält damit Befugnisse, die von höchst bedenklichem Umfange sind, zumal über seine Zusammensetzung nichts verlautet, und er somit nicht nur unsachverständig, sondern überdies noch einseitiger Anwalt der Interessen unserer Vertragsgegner sein kann. Immerhin wiegt diese Bestimmung leicht gegenüber der Entrechtung Deutschlands durch Art. 338, welcher die Regelung durch Art. 332 bis 337 nur als eine vorläufige bezeichnet, die später durch ein von den alliierten und assoziierten Mächten entworfenes und vom Völkerbund genehmigtes Abkommen ersetzt werden soll. Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, diesem Vertrag mit unbekanntem Inhalt beizutreten, was auch völkerrechtlich hinreichender Anlaß zu einer Nichtigkeitsbeschwerde wegen Vergehens gegen die guten Sitten sein sollte.

Die Zusammensetzung der internationalen Ausschüsse, deren Verwaltung die Stromläufe unterstellt sind, ist wie folgt geregelt.

Die Elbe untersteht gemäß Art. 340 einem Ausschuß aus vier Vertretern der (5) deutschen Uferstaaten (Sachsen, Preußen, Anhalt, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg), zwei Vertretern der Tschecho-Slowakei, je einem Vertreter Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Belgiens.

Der Oder-Ausschuß ist nach Art. 341 zusammengesetzt aus einem Vertreter Polens, drei Vertretern Preußens (statt eines Vertreters im ursprünglichen Entwurf, der die unverhüllte Annexion Oberschlesiens durch Polen vorsah), je einem Vertreter der Tschecho-Slovakei, Großbritanniens, Frankreichs, Dänemarks und Schwedens.

Für den Rhein bleibt zwar formell das Mannheimer Abkommen vom 17. 10. 1868 in Kraft, jedoch besteht die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, in der bisher Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen, Hessen, die Niederlande und Preußen Sitz und Stimme hatten, künftig aus neunzehn Mitgliedern, und zwar zwei Vertretern der Niederlande, zwei Vertretern der Schweiz, vier Vertretern der deutschen Uferstaaten, vier Vertretern Frankreichs, das außerdem den bisher durch das Los bestimmten Vorsitzenden der Kommission ernennt, je zwei Vertretern Großbritanniens, Italiens und Belgiens. Überdies wird der Sitz der Zentralkommission von Mannheim nach Straßburg verlegt.

Der entscheidende Zug dieser Regelung ist die doppelte Ungerechtigkeit, welche einmal in der Vergebung von Sitz und Stimme an Nichtuferstaaten und sodann in der völlig willkürlichen Bemessung der Stimmenzahl liegt. Für Ströme, welche mit einem Teil ihres Laufes Gebiete außerhalb der europäischen Kulturgemeinschaft durchfließen, eine Voraussetzung, die 1856 gewiß für die Donau noch berechtigt war, oder für den Kongo und den Niger (1885) gelten mochte, kann eine solche Vormundschaft angemessen erscheinen. Im Rahmen des Vertrages von Versailles aber stellt dieses Regime eine gehässige und schmachvolle Verkümmerung der Rechte eines großen Volkes dar, dem gegenüber sich die Gegner auch hier eine schwer auf ihrem Gewissen lastende Wiedergutmachungspflicht auferlegt haben. Dies Unrecht hätte umso eher vermieden werden können, als Deutschland in seinen Gegenvorschlägen vom 29. 5. 19 sich zu einer weitherzigen vertraglichen Regelung bereit erklärt hatte: „Die Deutsche Regierung ist . . . durchaus bereit, die bisherige vertragliche Regelung der deutschen Ströme einer den neuen Verhältnissen entsprechenden Revision zu unterziehen und dabei die deutschen Ströme dem Verkehr der Schiffe und Güter aller Nationen im weitesten Umfange zu öffnen. Sie hält indes an

den Grundsatz fest, daß an der Verwaltung lediglich die Uferstaaten zu beteiligen sind. In welchem Umfange sie sich in der Verwaltung vertreten zn lassen befugt sind, würde nach Maßgabe der wirtschaftlichen Interessen, der Anteile an den Stromlängen und der Stromunterhaltungskosten zu bemessen sein." Nach diesem Grundsatz müßten Deutschland in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt reichlich ein Drittel aller Stimmen zufallen, während es bei der mechanischen Bemessung allein nach der Uferlänge Anspruch auf drei Viertel der Sitze erheben dürfte. Die Verweisung des Vorsitzes der Kommission an Frankreich ist angesichts der tatsächlichen Unterdrückung Deutschlands eine politische Kurzsichtigkeit, von der man annehmen sollte, daß sie an dem Widerstand der Schweiz oder der Niederlande scheitern müßte.

Zu den Eigentümlichkeiten des Vertrages gehört es, daß über die Memel, deren Mündungsgebiet in die abstrakte Atmosphäre des Völkerbundes verschoben ist, noch nichts gesagt werden kann (Art. 342), und daß ferner über die Weichsel nichts gesagt zu werden braucht, da dieser Strom nach der Erwartung der alliierten und assoziierten Mächte künftig im staatsrechtlichen Sinne deutsches Gebiet nicht mehr berühren wird.

Es ist nun erforderlich, zunächst noch näher auf die Punkte einzugehen, in denen die Rheinstromakte weitere Abänderungen durch den Vertrag erfährt. Vor allem wird festgestellt, daß bei etwaigen Unstimmigkeiten der Vertrag von Versailles dem Mannheimer Abkommen von 1868 vorgeht.

Gemäß Art. 358 hat Frankreich am ganzen Laufe des Rheins zwischen den äußersten Punkten der französichen Grenzen das Recht, „zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen und auf dem deutschen Ufer alle zur Ausübung dieses Rechts erforderlichen Arbeiten auszuführen", ferner „das ausschließliche Recht anf die durch den Ausbau des Stromes erzeugte Kraft mit dem Vorbehalt, daß die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft an Deutschland vergütet werden muß." Die Ausübung beider Rechte darf weder die Schiffbarkeit beeinträchtigen, noch die Schiffahrt technisch erschweren oder wirtschaftlich durch erhöhte Abgaben treffen. Zur Sicherstellung „der gehörigen und getreulichen Durchführung" muß Deutschland sich verpflichten, auf dem rechten Stromufer gegenüber der französischen Grenze keinen Seitenkanal und keine Ableitung zu bauen oder bauen zu lassen, ferner ebendort Frankreich ein Anlege- und Wegerecht einzuräumen, das sich auf ein sehr summarisches, für die deutschen Interessen höchst abträgliches Enteignungsverfahren stützt, und auf Antrag der Schweiz auch dieser für die Uferstrecken ihr gegenüber zu gewähren ist, endlich der französischen Regierung alle Pläne, Vorarbeiten, Konzessions- und Lastenheftentwürfe, die irgendwie den Ausbau des Rheins betreffen, auszuhändigen soweit sie von der Regierung Elsaß-Lothringens oder Badens aufgestellt oder übernommen sind. Diese Bestimmungen lassen, im Zusammenhang mit der einstweiligen Inanspruchnahme des Kehler Hafens, besonders deutlich das Bestreben Frankreichs erkennen, den Oberlauf des Rheins völlig unter seine Herrschaft zu stellen, und die Hafengruppe Straßburg-Kehl, zum Schaden der Mannheim-Ludwigshafener Häfen, zum Endpunkt der großen Schiffahrt zu machen.

Ein schweres Servitut stellt ferner Art. 361 dar: „Falls sich Belgien binnen 25 Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages entschließt, einen Großschiffahrtsweg Rhein—Maas in der Höhe von Ruhrort zu bauen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil dieses Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen zu bauen, vorausgesetzt, daß das belgische Verlangen die Zustimmung der Zentralkommission findet." Das Recht der Wasserentnahme aus dem Rhein ist Belgien durch Art. 358, Abs. b, Satz 4 gesichert. Verweigert Deutschland die Ausführung, so ist die Zentralkommission befugt, sie zu Lasten Deutschlands, unterstützt durch ein Enteignungsrecht, vorzunehmen. Diese Bestimmung hatte ein Seitenstück in dem Art. 353 des ursprünglichen Entwurfes, der einen entsprechend konstruierten Zwang zur Erbauung eines Großschiffahrtsweges zwischen Rhein und Donau vorsah. Diese Verpflichtung ist dahin „abgemildert", daß Deutschland sich bereit erklären mußte, eine solche Wasserstraße dem für die internationalisierten Ströme vorgesehenen Regime zu unterwerfen. Eine ähnliche Verpflichtung hat es für Mosel und Oberrhein einzugehen (Art. 362).

Dieses Netzwerk von unscharf umschriebenen Rechtssätzen, welches Deutschland, nach Aufhebung der Eisenbahntarifhoheit, auch der Möglichkeit beraubt, eine wohlüberlegte Binnenschiffahrtspolitik zu betreiben, wird ergänzt durch die Forderungen auf Herausgabe von Schiffahrtsmaterial und Hafenbetriebseinrichtungen.

Unter dem Rechtstitel der „Wiedergutmachung" fordert § 6 der Anlage III zu Art. 236, daß Deutschland einen Teil seines Flußfahrzeugparks nach Maßgabe der gegnerischen Verluste abtritt, jedoch höchstens bis 20 v. H. des gesamten Parks nach seinem Bestande vom 11. 11. 18. Aus dem alsdann verbleibenden Bestand an Schleppern und Booten hat Deutschland binnen drei Monaten nach Erhalt einer entsprechenden Aufforderung gemäß Art. 339 und 357 einen Teil der in den Häfen internationalisierter Ströme beheimateten Fahrzeuge an die jeweils beteiligten alliierten und assoziierten Mächte abzutreten. „Deutschland tritt gleichfalls das Material jeder Art ab, dessen die beteiligten alliierten und assoziierten Mächte für die Ausnutzung dieser Flußgebiete bedürfen." Für den Rhein läßt Art. 357 wahlweise auch die Abtretung von Geschäftsanteilen an den deutschen Rheinschiffahrts-Gesellschaften zu. Ferner hat Deutschland an Frankreich alle Hafeneinrichtungen oder Beteiligungen an solchen in Rotterdam abzutreten, die sich am 1. 8. 14 in deutschem Eigentum befanden. Über den Umfang der Abtretungen von Schiffen und Betriebsmaterial sollen Schiedsrichter entscheiden, deren Bestimmung den Vereinigten Staaten von Amerika obliegt. „Hierbei sind die berechtigten Bedürfnisse der beteiligten Parteien zu berücksichtigen; es ist besonders dem Schiffahrtsverkehr in den letzten fünf Jahren vor dem Kriege entscheidende Bedeutung beizumessen." Die vorgesehenen Abtretungen „geben Anspruch auf eine Entschädigung, deren durch den oder die Schiedsrichter in Bausch und Bogen festgesetzter Gesamtbetrag keinesfalls den Anschaffungswert (!) des abgetretenen Materials übersteigen darf und auf die von Deutschland geschuldeten Beträge anzurechnen ist; dementsprechend ist es Sache Deutschlands, die Eigentümer zu entschädigen".

Diese Bestimmungen verdienen vor allem wegen ihrer Wirkung auf die östlichen Stromsysteme Deutschlands ernsteste Beachtung. Sie sind eine gefährliche Förderung der Verslavungsbestrebungen, die sich ohnehin in den letzten Jahren durch wirtschaftliche Ausdehnungsmaßnahmen polnischer und böhmischer Unternehmergruppen auf Oder und Elbe geltend machten.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die alliierten und assoziierten Hauptmächte sich verpflichten, Vorschriften zu erlassen, „die der ostpreußischen Bevölkerung den Zugang zur Weichsel und die Benutzung des Stromes für sie selbst,

für ihre Güter und für ihre Schiffe unter angemessenen Bedingungen und unter vollster Rücksichtnahme auf ihre Interessen sichern" (Art. 97, Abs. 5). Die Tendenz des Friedensvertrages gibt keine Veranlassung, diese Bestimmung, in welcher sich zugleich die Hauptmächte trennend zwischen Deutschland und Polen schieben, für aufrichtig gemeint zu halten.

Zum Schlusse sind die „Sonderbestimmungen für die Donau", Art. 346 bis 353 zu betrachten, die sich mit den erforderlichen Abänderungen im Frieden von St. Germain (Art. 301 bis 308) wiederholt finden.

Der durch Art. 346 gegebene Auftakt ist bereits kennzeichnend. „Die Europäische Donaukommission übt von neuem die Befugnisse aus, die sie vor dem Kriege hatte." Die Vertreter Deutschlands, Deutsch-Österreichs (und Ungarns) bleiben aber vorläufig aus dieser zwischenstaatlichen Einrichtung ausgeschlossen, obwohl sie, stärker als jedes andere Gebilde internationalen Rechtes, ein Organ des Gemeinschaftswillens der Völker war. Von Galatz, wo die Zuständigkeit der Mündungskommission tatsächlich endet, bis aufwärts zur Quelle soll nunmehr das gesamte Stromgebiet, auf das sich bisher die Bemühungen von acht verschiedenen, sich vielfach überschneidenden Verwaltungen erstreckten, internationalisiert werden gemäß Art. 331 des Vertrages. Der internationale Verwaltungsausschuß soll bestehen aus zwei Vertretern der deutschen Uferstaaten aus je einem Vertreter der anderen Uferstaaten und aus je einem Vertreter der in Zukunft in der Europäischen Kommission vertretenen Nichtuferstaaten (Art. 347). Im übrigen soll baldmöglichst eine neue Donauordnung geschaffen werden wofür zweifellos angesichts der verwickelten Rechtsverhältnisse auf der unteren Donau ein Bedürfnis vorliegt. Jedoch verpflichtet sich Deutschland schon jetzt zur Anerkennung der neuen Ordnung, über deren Inhalt ihm noch nichts bekannt ist. Immerhin darf Deutschland auf der Tagung der Mächte vertreten sein, ein gewisses, wenn auch das Unwürdige der Sachlage nicht beseitigendes Zugeständnis, das erst durch Abänderung des ursprünglichen Wortlautes von Art. 349 gewährt wurde. Nach dem Muster der Bestimmungen für den Oberrhein ist der Tschecho-Slovakei, dem Jugo-Slavischen Staat und Rumänien ein Servitut zulasten Deutsch-Österreichs gegeben, das diese Staaten ermächtigt, das ihnen gegenüberliegende Ufer zu Strombauten aller Art in Anspruch zu nehmen; allerdings ist die Ermächtigung des internationalen Ausschusses erforderlich.

In den Bereich der Rechtsbrüche, welche die Wiedergutmachungsbestimmungen auszeichnen, fallen die Art. 352 bzw. 307 der Verträge von Versailles und St. Germain, welche für Deutschland ebenso wie für Österreich eine volle Haftung gegenüber der Europäischen Donaukommission festlegen „für die von dieser Kommission während des Krieges erlittenen Verluste", obwohl diese fast ausschließlich durch Kriegshandlungen der Russen und Rumänen, und hierdurch veranlaßte Gegenmaßnahmen der Bulgaren verursacht sind.

Abtretungen aus dem Schiffspark der Donau sind für Deutschland nicht festgelegt, während sie Deutsch-Österreich in noch unbestimmtem Umfange zugemutet sind.

Das Ergebnis hinsichtlich der Donaubestimmungen ist das gleiche, wie bei der gesamten Regelung der Binnenschifffahrtsfragen: Lebensvolle Gebilde konventionalen Völkerrechtes werden zerstört durch Neuordnungen, denen durch einseitige Unterdrückung und Disqualifizierung der Besiegten durch kaum noch verhüllte Hervordrängung partikularen Machtbegehrens der Keim der Zwietracht und damit der Arbeitsunfähigkeit von Anbeginn mitgegeben wird.

Eduard Rosenbaum

Neuskandinavisums

Seit im Jahre 1845 Orla Lehmann den Kopenhagener Studenten mit begeisterten Worten zurief, sie sollten eingedenk sein, daß es ein großes gemeinsames Vaterland aller Nordländer gäbe, „den großskandinavischen Norden", ist der Gedanke an einen engeren politischen und wirtschaftlichen Zusammenschluß der drei nordischen Hauptreiche Schweden, Dänemark, Norwegen — heute tritt noch Finnland hinzu —, nicht erloschen. Trug er ursprünglich einen mehr literarisch-akademischen Charakter, erlitt er durch die schwedisch-norwegische Trennung im Jahre 1905 eine sehr erhebliche Einbuße, so ist er im Unheil des Weltkrieges von neuem mächtig entfacht und gegenüber der Bewegung in der Mitte des 19. Jahrhunderts auf eine durchaus praktische Grundlage gestellt worden. Haben die unter der Bezeichnung „Skandinavismus" zusammengefaßten Bestrebungen in der ersten Phase ihrer Entwicklung ein ausschließlich politisches Ziel, so sind sie durch die Notwendigkeit des Krieges auf das wirtschaftliche Gebiet hinüber getragen worden. Der Weltkrieg, in seinen Folgen für Neutrale wie Kriegführende gleich schwerwiegend, hat den nordischen Staaten die Notwendigkeit gegenseitiger Hilfe und festen Zusammenhaltens in den Wirtschaftsnöten der Zeit gezeigt. Wie sie daraus die nötigen Folgerungen gezogen und die gemeinsamen Interessen auf allen Gebieten des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens enger zu knüpfen bestrebt waren und sind, soll in folgendem dargelegt werden.

Was man sich zunächst unter dem „ökonomischen Skandinavismus" dachte, wenigstens auf schwedischer Seite, und welches Ziel man ihm gab, ist am klarsten von Professor Eli Heckscher in einem Vortrag auf der Jahresversammlung der Schwedischen Allgemeinen Exportvereinigung Ende 1918 ausgeführt worden. Die Hauptaufgabe des ökonomischen Skandinavismus, so sagte er, ist darin zu suchen, daß die drei Staaten sich Rücken an Rücken, das Gesicht nach außen, stellen, um sich gegenseitig gegen den Druck von außen zu sichern. Auf dem Gebiete des Lebensmittelaustausches, bei gemeinsamem Wareneinkauf im Auslande können sie einander wertvolle Hilfe leisten. In der Seeschiffahrt sind die Interessen weitgehend gleichgerichtet. Der interskandinavische Kapitalienaustausch kann das Einströmen fremden Kapitals hindern und somit der Gefahr vorbeugen, daß der Ring der Nordreiche von außen gesprengt wird, was zur politischen und wirtschaftlichen Unterjochung führen muß. Allerdings: der früher so sehr gewünschte handelspolitische Zusammenschluß kann heute nicht mehr empfohlen werden. Die nicht zu beseitigende natürliche Verschiedenheit der Länder dürfte hier zu Interessenkonflikten führen, die geeignet sind, die gemeinsamen Interessen zu neutralisieren. Aus diesen Erwägungen ist die nordische Zollunion abzulehnen, die Gewährung gegenseitiger Vorzugszölle dürfte hier den Interessen der Länder vollauf und besser dienen. Bewahrung der nordischen Selbständigkeit — das ist der Sinn und Zweck der auf eine nordische Zusammenarbeit gerichteten Bewegung! — Wie weit im einzelnen diese Bewegung praktische Ergebnisse gezeitigt hat, dafür nun einige Belege!

Die gemeinsamen weltpolitischen und wirtschaftliche-

Fragen führten begreiflicherweise zunächst zu einem Gedankenaustausch zwischen den Staatsoberhäuptern und den führenden Ministern. So haben Begegnungen der nordischen Könige und ihrer Minister zur Klärung wichtiger Existenzfragen stattgefunden im Dezember 1914 in Malmö, im März 1916 in Kopenhagen, im Jahre 1917 in Stockholm, im November 1917 in Kristiania, im Juni 1918 in Kopenhagen und im Mai 1919 in Stockholm.

Bedeutsam und zahlreich sind dann die Bestrebungen gewesen, auf den Interessengebieten von Handel und Industrie gemeinsame Richtlinien festzulegen. Da ist als wichtigstes Ergebnis der skandinavischen Zusammenarbeit der sogenannte Interskandinavische Warenaustausch zu nennen, der nach dem Grundsatze: „jedes Land verpflichtet sich, das Äußerste zu tun, um nach seinem Vermögen die Nachbarreiche aus seiner Produktion zu unterstützen" den durch den Krieg verursachten Ausfall der überseeischen Warenzufuhr nach Möglichkeit aus der Produktion der zu einem Versorgungskartell zusammengeschlossenen drei Staaten decken sollte.

Zur Klärung einer gemeinsamen Handelspolitik sind außer den Handelsvertragskommissionen in den Nordstaaten die skandinavischen Handelstage, deren erster im September 1917 in Stockholm abgehalten wurde, ins Leben gerufen worden. Um ein engeres Zusammengehen zwischen der Industrie der beteiligten Länder herbeizuführen, plant man die Errichtung einer skandinavischen Industriebörse in Kopenhagen, mit der eine permanente skandinavische Messe verbunden werden soll. Auf einer im September 1919 in Stockholm stattgefundenen Tagung von Fachverbänden der elektrotechnischen Branche wurde beschlossen, für Skandinavien einheitliche Normalien einzuführen.

Zahlreich sind auch die Bestrebungen zur Gründung gemeinschaftlicher Organisationen bzw. zur Errichtung gemeinsamer Interessenvertretungen. Eine solche ist z. B. von den nordischen Verlegern geschaffen worden. Die führenden skandinavischen Hotels haben sich in dem Skandinavisk-Hotel- och restaurantförbund zusammengefunden. Weiterhin sind Bestrebungen zur Gründung einer skandinavischen Spediteurvereinigung im gange. Im Juli 1918 wurde von den führenden Konsum-Genossenschaften der Nordische Genossenschaftsverband mit weitgesteckten Zielen begründet. Auch zwischen den Banken sind zur Durchführung einer gemeinsamen Bankpolitik die Beziehungen während des Krieges engere geworden. Bedeutsame Änderungen haben sich im Versicherungswesen vollzogen. So wurde Anfang Oktober 1919 der skandinavische Luftschiffahrtsversicherungs-Verband von etwa 50 der größten Versicherungsgesellschaften errichtet. Von den drei bedeutendsten nordischen Lebensversicherungsgesellschaften ist ferner im Jahre 1918 eine Interessengemeinschaft hinsichtlich der Versicherung gesundheitsschwacher Personen abgeschlossen worden. Auch auf dem Gebiete der Seeversicherung steht seitens der führenden Gesellschaften ein Übereinkommen zur Einführung gemeinsamer Versicherungsrichtlinien zu erwarten.

Ein engeres Zusammengehen der nordischen Volkswirtschaften bedingt natürlich auch einen engeren Zusammenhang auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Abgesehen von dem Plane, durch vermehrten Fährenverkehr, stärkeren Ausbau der Eisenbahnsysteme die drei Länder verkehrstechnisch einander näher zu bringen, ist zum Ausbau des neuesten Verkehrsmittels die Nordische Luftverkehrs-A. G. in Kristiania gegründet worden. Zur Förderung der Äronautik hat man die nordischen Luftschiffahrtskonferenzen, deren erste im April 1918 in Stockholm stattfand, ins Leben gerufen. Mit dem 1. 1. 20 hat der zwischen den Postverwaltungen Dänemarks, Schwedens und Norwegens abgeschlossene Nordische Postverband seine Tätigkeit begonnen, der eine Reihe postalischer Fragen übereinstimmend regeln wird.

Die auch für die Nordstaaten erheblich verschärfte Arbeiterfrage hat sowohl bei den Arbeitgebern wie Arbeitnehmern das Bedürfnis nach gemeinsamer Verständigung geweckt. So ist der ständige Ausschuß skandinavischer Arbeitgeber zur Beratung aller den Arbeitgebern gemeinsamen Fragen eingesetzt worden. Die Arbeiter und Angestellten ihrerseits haben ebenfalls gemeinsame Sache gemacht. Beispiele dafür sind der skandinavische Verband der Schlachtergesellen (gegr. 1917), sowie der skandinavische Seemannskongreß. Außerdem haben die über 12 000 Mitglieder verfügenden Elektrikerverbände im Juli 1919 in Stockholm sich über gemeinsames Vorgehen in Berufsangelegenheiten geeinigt. Erwähnt sei noch, daß auch die Verwaltungsbeamten der drei Königreiche sich im September 1918 zum nordischen Verwaltungsbeamten-Verband zusammengefunden haben. Eng mit dieser Frage verknüpft ist das Bestreben ihrer staatlichen Lösung. Auch hier lag ein gemeinsames Vorgehen seitens der beteiligten Regierungen auf der Hand, das seine Verwirklichung im ersten nordischen sozialpolitischen Kongreß Ende April 1919 in Kopenhagen fand.

Weiter mögen auf dem Gebiete von Wissenschaft, Kunst und Literatur an Belegen für die nordische Zusammenarbeit auch auf diesem Gebiete genannt werden der 1918 gegründete Verein nordischer landwirtschaftlicher Hochschullehrer, der Kongreß nordischer Kinderärzte (erstmalig August 1919 in Kopenhagen), der nordische Tuberkuloseverein, der die skandinavischen Spezialärzte zu gemeinsamer Bekämpfung dieser Volksseuche zusammenfassen will. Zur Vertretung einer einheitlichen nordischen Schul- und Universitätspolitik ist die mehrsprachige Zeitschrift „Concordia" begründet worden. Die nordischen Autoren haben zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen im Mai 1919 in der dänischen Hauptstadt den ersten nordischen Autoren-Kongreß abgehalten, auf dem 250 der besten Namen vertreten waren. Über praktische Ergebnisse der von skandinavischen Redakteuren eingeleiteten Bewegung zur Schaffung einer gemeinsamen Organisation ist bislang noch nichts bekannt geworden.

Bei der Fülle der interskandinavischen Organisationen ist es natürlich, daß manche Doppelarbeit geleistet wird, daß in manchen Fällen Organisationen gegeneinander arbeiten, daß unnötige Kosten und Zeitverluste entstehen. Diese Zersplitterung hat zur Schaffung einer Gesamtorganisation geführt, welche die auf einen engeren wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Zusammenschluß zwischen den drei nordischen Staaten hinarbeitenden Organisationen zusammenfassen und so ihre Arbeit fruchtbarer und zielbewußter gestalten will. Diese Konzentrierung hat in dem Verein „Norden" stattgefunden, dessen schwedische Abteilung im März und dessen norwegische und dänische Abteilung im April 1919 geschaffen worden sind. Auf der ersten gemeinschaftlichen Tagung der Vorstände der genannten Sektionen, Ende Mai 1919 in Stockholm, sind vier Arbeitsausschüsse gebildet worden, die sich mit den folgenden Einzelfragen zu beschäftigen haben: 1. Organisation der gemeinschaftlichen Arbeit, 2. Herausgabe einer skandinavischen Zeitschrift, 3. Einrichtung von Auskunftsstellen, 4. Förderung der kulturellen Beziehungen zwischen den drei Ländern.

Diese keineswegs vollständige Übersicht über die Verwirklichung des praktischen Skandinavismus dürfte zur Genüge gezeigt haben, welche Kräfte auf den Zusammenschluß der drei Reiche, unter Hinzuziehung Finnlands, hinarbeiten. Es hat

sich das ganz logisch und natürlich aus der schwierigen Lage der Nordstaaten während des Weltkrieges heraus ergeben. Inwiefern diese Zusammenschlußtendenzen Bestand haben, inwiefern es ihnen gelingen wird, auch Finnland in den großskandinavischen Interessenkreis einzubeziehen, kann nur die Zukunft lehren. Bei den gewiß großen gemeinschaftlichen politischen und wirtschaftlichen Interessen der drei Reiche darf nicht vergessen werden, daß sich den Vereinigungswünschen auch sehr starke Hemmungen entgegenstellen. So bildet einmal der Sprachenunterschied zwischen Schweden einerseits, Dänemark und Norwegen andererseits, ein nicht zu unterschätzendes Hindernis für den zwanglosen Ideenaustausch. Auch der erwachte finnische Nationalismus bietet Reibungsmöglichkeiten zur Genüge, und die Ängstlichkeit, mit der Norwegen seine politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit zu wahren bestrebt ist, bildet ein weiteres ins Gewicht fallendes Hindernis. Weiterhin ist die wirtschaftliche Struktur der nordischen Länder auf den wichtigsten Wirtschaftsgebieten zu gleichartig, als daß hier auch nach Wiederaufnahme des freien Welthandels ein über das Normale hinausgehendes Anlehnungsbedürfnis bestehen könnte, und schließlich zeigen sich nicht zu unterschätzende politische Divergenzen am Horizont.

Dr. Oskar Wingen, Berlin

England

Außenhandel im Jahre 1919 — Preisniveau und Teuerung — Zahlungsbilanz und Valutaprobleme — Handelspolitik, insbesondere Deutschland und Rußland gegenüber

Die größten Schwierigkeiten bereiten der englischen Übergangswirtschaft die Probleme des Außenhandels. Sie erweisen sich noch schwieriger als die, die der gegenwärtigen Regierung zurzeit aus der Arbeiterbewegung drohen, die ja, wie in Nr. 6 gezeigt, wenigstens für den Augenblick in ruhigere Bahnen gelenkt zu sein scheint. Aber es ist leicht möglich, daß die jetzige Ruhe auch auf diesem Gebiete gerade durch die Außenhandelsprobleme (Valutasturz, Einfuhrverteuerung, Preissteigerung, Lohnforderungen) wieder gestört wird.

Betrachten wir zunächst das Zahlenergebnis des Außenhandels in 1919 (Wertziffern in 1000 £):

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1919	1918	1919	1918
I. Nahrungsm., Getr. u. Tabak:				
Getreide und Mehl	154 754	154 169	3 532	449
Fleisch und Schlachtvieh	175 448	173 679	630	120
Andere (nicht steuerpflichtige) Nahrungsmittel u. Getränke	159 474	127 700	24 040	7 960
Desgl. (steuerpflichtig)	180 062	96 104		
Tabak	42 701	18 243	5 169	3 487
Insgesamt Klasse I	712 439	569 895	33 370	12 016
I. Rohstoffe und Halbfabrikate:				
Kohle, Koks, Briketts	6	1	92 298	52 417
Eisenerze, Eisenabfälle u. Stahl	11 986	13 465	320	86
Andere Metallerze	12 365	17 536	66	11
Holz	72 309	29 157	862	925
Baumwolle	190 771	150 285	—	—
Wolle	104 753	39 573	7 288	1 705
Andere Textilrohstoffe	28 818	31 369	607	89
Ölsaaten, Nüsse, Fette, Öle, Harze	131 280	116 477	14 359	2 914
Felle und Häute	29 613	18 853	1 627	1 201
Material f. Papierbereitg.	16 557	13 151	911	263
Verschiedenes	47 981	28 621	2 919	1 384
Insgesamt Klasse II	646 451	458 489	121 256	60 993
III. Fertigfabrikate und bearbeitete Artikel:				
Eisen, Stahl und Waren daraus	11 312	9 708	63 455	36 843
Andere Metalle u. Waren daraus	35 115	46 653	15 269	9 003
Schmiedewaren, Instrumente und Werkzeuge	9 359	5 776	8 727	4 666
Kabel u. Tel.-Apparate usw.	1 205	1 048	5 813	2 388
Maschinen u. -Teile	15 069	10 707	32 738	16 120
Schiffe (neue)	27	1	2 328	1 047
Waren aus Holz, einschl. Möbel	4 310	2 077	1 153	452
Garne und Textilwaren:				
Baumwolle	8 290	4 937	40 865	180 650
Wolle	3 230	148	98 290	49 866
Seide	22 945	17 220	3 690	2 098
Andere Textilwaren	10 564	6 439	21 265	11 127
Konfektionswaren	4 028	1 286	17 554	11 818
Chemikalien, Farbstoffe, Arzneien	23 062	38 521	29 469	22 663
Leder und Lederwaren (einschl. Stiefel, Schuhe, Handschuhe)	38 766	10 319	7 368	1 552
Steingut, Porzellan, Glas	4 620	1 312	5 182	3 977
Papier	13 020	5 132	4 234	3 203
Eisenbahnwag. u. Hunten	11 921	12 354	13 813	7 084
Verschiedenes	50 905	107 474	60 430	42 588
Insgesamt Klasse III	266 747	280 113	631 643	406 562
Klasse IV Diverses (einschl. Paketpost)	6 266	7 654	92 103	21 847

Der Außenhandel des Jahres 1919 weist fast in allen Rubriken Rekordzahlen auf. Nicht nur die Gesamtsummen der Einfuhr[1]) (1631,90 gegen 1316,15 Mill. £ i. V.) und Ausfuhr[1]) (962,69 gegen 532,36 Mill. £ i. V.), sondern auch die einzelnen Warengruppen zeigen mit wenigen Ausnahmen Summen, die dem Werte nach weit über die Vorjahrszahlen hinausgehen. Nur die Einfuhr der zur Kriegsführung notwendigen Artikel (z. B. Metalle und Metallwaren, Chemikalien usw., Eisenbahnwagen, Eisenerze) ist zurückgegangen. Die Ausfuhr und die Wiederausfuhr dagegen haben in allen Warengattungen zugenommen.

Man wird versucht sein, die gewaltige Steigerung der Zahlen auf die Erhöhung des Preisniveaus zurückzuführen. Der Londoner „Economist" verweist zu diesem Zwecke auf seine Indexzahlen. Sie ergeben folgendes Bild:

Datum	Getreide und Fleisch	Andere Nahr.-mittel	Textilien	Mineralien	Verschiedenes	Insgesamt	Steigerung in %
Durchschnitt d. Jahre 1901/05	500	300	500	400	500	2200	100,0
Ende Dez. 1917	1286½	686	1684½	839½	1348½	5845	263,2
„ Dez. 1918	1303	782½	1805½	866	1337	6094	277,0
„ März 1919	1285	782½	1502	844½	1294	5708	239,4
„ Juni	1338	800	1741½	937	1371½	6188	281,3
„ Sept.	1399	817½	1979½	1047	1344	6587	299,4
„ Okt.	1412	838	2123	1064	1358	6795	308,9
„ Nov.	1427½	866	2201½	1093	1396	6985	317,5
„ Dez.	1441½	881½	2442½	1145	1453½	7364	334,7

An der Hand der letzten Zahlenreihe der Indexzahlen gelangt man von Anfang 1918 bis Ende 1919 zu einer Preissteigerung um 71,5 % oder, die Ziffer von Ende 1917 als Grundzahl gerechnet, um rund 27 %. Trotzdem wäre eine Reduktion der Außenhandelszahlen um etwa ¼ nicht zulässig, da die scharfe Teuerung in England im vollen Umfang erst in der

[1]) Einschließlich Wiederausfuhr von 164,2 gegen 30,95 Mill £ i. V.

zweiten Hälfte, insbesondere im letzten Quartal des Jahres 1919 stattgefunden hat, wenn man von den anderen Bedenken gegenüber einer solchen willkürlichen Verallgemeinerung ganz absehen will. In der Tat ergibt sich, daß für eine ganze Reihe von Artikeln sogar bei fallenden Preisen der Import der Menge nach erheblich zugenommen hat. Nachstehende kleine Zusammenstellung zeigt für 10 Produkte von besonderer Wichtigkeit die Werte und Mengen der Einfuhr nebeneinander.

		Menge in 1000 Einheiten		Wert in 1000 £	
		1918	1919	1918	1919
Weizen	cwt	57 948	71 432	53 098	68 431
Gerste	„	5 025	16 644	5 426	17 836
Ochsenfleisch ..	„	7 589	6 492	36 081	30 633
Eier (Gr. H. = 120 Stück)		2 657	5 644	4 622	8 613
Zucker	cwt	26 113	31 949	34 411	53 962
Tabak	lb	71 639	358 729	15 684	39 355
Baumwolle	centals	14 891	19 583	150 285	190 771
Wolle	lb	413 454	1 042 399	36 339	96 889
Ölsaaten	tons	1 310	2 765	8 158	20 663
Nüsse und Kerne		443	500	12 697	19 411

Für eine andere sehr wichtige Frage kommt diese Teuerung gar nicht in Betracht, nämlich für die der Zahlungsbilanz.

In der nachstehenden Tabelle ist der Passivsaldo in den einzelnen Monaten gegenübergestellt (in Mill. £):

	Einfuhr	Ausfuhr (brit.)	Wiederausfuhr	Passivsaldo
Januar...	134,5	47,3	4,6	82,5
Februar .	107,1	46,9	5,1	55,0
März	105,8	53,1	9,8	42,9
April	112,2	58,5	13,3	30,4
Mai	135,7	64,3	8,5	62,9
Juni.....	122,6	45,0	12,0	65,6
Juli	153,1	65,3	11,8	76 0
August ..	148,8	74,8	15,3	58,7
Septbr...	148,9	66,5	15,8	66,6
Oktober .	153,5	79,1	19,6	54,8
Novbr. ..	143,6	87,1	20,5	36,0
Dezbr....	169,7	90,9	26,2	52,6
Summe ..	1631,90	798,37	164,32	669,2

Man ersieht hieraus, daß der Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr im ganzen Verlauf des Jahres 669,2 Mill. £ betragen und in den einzelnen Monaten sehr stark geschwankt hat. In England versucht man jetzt nachzuweisen, daß dieser Einfuhrüberschuß beinahe oder sogar ganz durch die sogenannte unsichtbare Ausfuhr gedeckt wird.[2]) Sir Auckland Geddes hat diese im November für die abgelaufenen 11 Monate auf ¾ des Passivsaldos geschätzt. Erweitert man dies auf das ganze Jahr, so erhält man eine tatsächliche Zahlungsverpflichtung Englands von rund 167 Mill. £ und (bei einem Monatsdurchschnitt des Passivsaldos der Handelsbilanz von etwa 55¾ Mill. £) eine Zahlungsverpflichtung von etwa 14 Mill. £ monatlich. Noch günstiger für England schätzt das „Board of Trade Journal" die Lage der Zahlungsbilanz, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich (Beträge in Mill. £):

	1919	1920
Nettoeinkünfte aus Auslandsanlagen ..	80	100
Nettoeinkünfte aus der Schiffahrt	400	500
Andere Dienste	40	40
Insgesamt	520	640

Maynard Keynes[3]) gar, der doch gewiß über den Verdacht tendenziöser Entstellung erhaben ist, schätzt die monatliche unsichtbare Ausfuhr auf 45 Mill. £ und nach ihm würde man somit auf eine Nettoschuld aus der Zahlungsbilanz von nur 10 Mill. £ monatlich oder 120 Mill. £ im Jahre kommen.

[2]) Darunter versteht man die für die Zahlungsbilanz in Betracht kommenden Leistungen und Dienste (Schiffahrtseinnahmen, Seeversicherung, Kommissionen usw.), die in der Handelsstatistik nicht erscheinen. Ihr steht natürlich die unsichtbare Einfuhr gegenüber, die jedoch in England regelmäßig weit hinter der unsichtbaren Ausfuhr zurückbleibt. In den nachfolgenden Board-of-Trade-Zahlen ist sie von der unsichtbaren Ausfuhr in Abzug gebracht.

[3]) Economic consequences of the Peace.

Nun ist im November die Handelsbilanz besonders günstig gewesen. Auch der Dezember-Passivsaldo der Handelsbilanz blieb hinter dem monatlichen Durchschnitt zurück, über den er in früheren Jahren weit hinaus zu gehen pflegte. Daraus glaubt man in England den Schluß ziehen zu können, daß die Ausfuhr unter Berücksichtigung der „unsichtbaren Ausfuhr" tatsächlich hinreiche, um wenigstens im letzten Quartal die Einfuhr zu bezahlen. Wenn die Zahlen von Keynes sich nicht in den gleichen Kategorien bewegten, wie die der „Times", des „Economist" und des Handelsamtes, würde man geneigt sein, zu glauben, der Wunsch sei der Vater des Gedankens und die gemachten Berechnungen dienten nur dem Zweck, die Spekulation abzuschrecken oder die Gemüter zu beruhigen. Es ist natürlich möglich, daß die Zahlen auf irrigen Voraussetzungen beruhen. Nachprüfen kann man das von hier aus nicht. Es sei nur darauf hingewiesen, daß in der Zusammenstellung des „Board of Trade Journal" ein wichtiger Posten fehlt: Die im Ausland aufgenommenen und dem Ausland gewährten Kredite. Nun ist aber bekanntlich die Rückzahlung der aus den ersteren fällig gewordenen Summen gestundet, oder wenigstens sind Arrangements getroffen worden. Darüber hinaus sind noch Darlehen aufgenommen und nur geringe gegeben worden. Wenngleich also dieser Posten in der Aufstellung des „Board of Trade Journal" fehlt, so könnte durch seine Berücksichtigung offenbar das Bild nur noch zugunsten Englands verschoben werden.

Gleichwohl geht im Widerspruch zu diesen optimistischen Berechnungen der Kurs des Pfundes ununterbrochen zurück. Gold ist in London mit über 125 s die Unze im freien Verkehr gehandelt (ein Disagio des Pfundes von über 47 %), Silber ist auf über 89 d die Unze gestiegen, und der Dollarkurs ist am 7. 2. mit 3,20 gegen eine Parität von 4,86 notiert worden. Das £ sinkt immer mehr im Werte. Die englische Regierung hat die Privatbanken veranlaßt, ihre Goldreserven dem Schatzamt zur Verfügung zu stellen mit der Begründung, man müsse die Goldreserven für die Notstandsnotenausgabe vergrößern, tatsächlich aber scheint die Ausfuhr dieses Goldes in Erwägung gezogen zu werden. Auf lebhaftes Drängen der ersten Finanzkreise Englands ist im Kabinett ein Komitee, bestehend aus Lloyd George, Bonar Law und Chamberlain gebildet worden, um die Valutafrage zu besprechen und — ebenfalls dem Drängen der City weichend — wurde trotz des sehr energischen Briefes des amerikanischen Schatzsekretärs Glass der Beschluß zur Veranstaltung einer internationalen Valutakonferenz gefaßt. Anerkanntermaßen beruht die Steigerung des Silberpreises darauf, daß England unfähig ist, die aus dem fernen Osten eingeführten Waren durch Warenlieferungen zu begleichen, so daß es die Marge in Silber schicken muß; sieht das aus, als ob die englische Ausfuhr die Einfuhr bezahle? Offenbar nicht.

Wie ist das Rätsel zu lösen? Wie kommt es, daß die Außenhandelszahlen unter Berücksichtigung der unsichtbaren Ausfuhr eine für England günstige Zahlungsbilanz zu bedingen scheinen, die tatsächliche Entwicklung des Pfundkurses aber eine ungünstige. Auf der Generalversammlung von Barclay's Bank gab Mr. Goodenough, der Vorsitzende des Aufsichtsrats, auf diese Frage die Antwort, indem er sagte: Der Dollarkurs in London ist nicht mehr der Ausdruck der Zahlungsverpflichtungen zwischen England und Amerika, sondern zwischen Europa und Amerika. Präziser ausgedrückt würden wir sagen: zwischen den warenhungrigen, am Krieg beteiligten Staaten Europas und den Rohstoffländern. Offenbar geht die Ausfuhr Englands nicht mehr nach den zuletzt genannten, sondern nach den ersteren, während die Einfuhr aus

den letzteren stammt. Das verarmte Europa kann aber die englischen Waren nicht nur nicht mit Devisen Newyork bezahlen, sondern wird sie in der Regel mehr oder weniger ganz schuldig bleiben. So wird das Pfund an die schlechten Valuten des Kontinents gebunden und auch auf diesem Gebiet zeigt sich, daß ein magischer Ring das Schicksal der englischen und kontinentalen Volkswirtschaften fest zusammenhält und daß das Unheil, das die letzteren betrifft, auch die ersteren nicht verschont. Diese Zusammenhänge scheint man in England trotz der Ausführungen von Keynes, Goodenought und anderen noch nicht genügend zu beachten. Man steht noch vielfach auf dem Standpunkt, daß auf die Dauer das einzige Mittel zum Ausgleich der Zahlungsbilanz eine erhöhte Ausfuhr sei, und zwar eine solche nach den Rohstoffländern, während die Rohstoffe aus den Ländern des Kontinents und der schlechten Valuta beschafft werden müßten. Daraus ergibt sich unter anderem die merkantilistisch anmutende Politik der gegenwärtigen Regierung, vor allem auch ihr Verhalten gegenüber dem deutschen und russischen Markt.

*

Als wichtigstes Organ für die Förderung der Ausfuhr erscheint jetzt neben dem Department of Overseas Trade die Federation of British Industries. Dieser Privatverband arbeitet mit dem parlamentarischen Department of Overseas Trade Hand in Hand. In London, Birmingham und Glasgow werden durch diese vom 23. 2. bis zum 5. 3. britische Industriemessen abgehalten werden, zu denen Käufer aus allen Teilen der Welt eingeladen worden sind. Ferner bereiten sie Wanderausstellungen britischer Fabrikate in den Dominions, im fernen Osten und in Amerika vor; in den Hauptstädten des Kontinents sollen ständige Ausstellungen abgehalten werden, zunächst kommen Barcelona, Valenzia und Athen in Betracht. Das Department hat allein 40 000 Broschüren in sieben verschiedenen Sprachen versandt, um die Messen zu propagieren. Ferner werden Wanderausstellungen in Südamerika, Kanada, Südafrika, Australien, Neuseeland, Indien und dem fernen Osten geplant. — Die 16 seit dem Krieg in China errichteten Handelskammern haben eine Konferenz abgehalten und zum gemeinsamen Kampf gegen japanische und amerikanische Konkurrenz ein Abkommen getroffen.

Aber wichtiger und charakteristischer noch als diese Maßregeln (die an sich in dieser Form dargestellt unorganisch erscheinen möchten, obschon sie in Wirklichkeit natürlich alle Einzelteile eines Systems sind) ist die Stellungnahme zum deutschen und russischen Markt, denn nur von dort aus sind wirklich billige Waren und Rohstoffe zu beschaffen, durch die das Preisniveau in England gedrückt und dadurch der Außenhandel wirksam gefördert werden kann. Gerade aber die Furcht vor einem Druck auf das Preisniveau bewirkt, daß interessierte industrielle Kreise die Einfuhr aus diesen Ländern hintertreiben möchten.

Dem Anknüpfen neuer Beziehungen mit dem früheren Feinde Deutschland stellen sich noch Hindernisse mehr sentimentaler als tatsächlicher Art entgegen. So berichtet man von einem Fall, wo sich Arbeiter geweigert haben, ein für Deutschland bestimmtes Schiff zu beladen. Ein charakteristisches Beispiel dafür, wie die Privaten auf die Regierung, die Regierung auf die Privaten warten, gibt ferner die Sitzung der Textilabteilung der Handelskammer von London, wo die Frage der Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen mit Deutschland zur Sprache stand. Die Stimmung war geteilt, und die Beschlußfassung wurde vertagt, um die Stellungnahme der Regierung abzuwarten. Diese hält aber zurück und beschränkt sich darauf, urbi et orbi zu erklären, daß die Aufhebung aller Einfuhrverbote durch das Sankeyurteil nicht zu überstürzten Ankäufen im Ausland (gemeint ist Deutschland, denn es handelt sich beim Sankeyurteil nur um spezifisch deutsche Produkte) führen dürfte, da die Importeure künftig bei Aufhebung des Urteils — sei es durch Revision, sei es durch Gesetz — Einfuhrlizenzen nur dann erhalten würden, wenn die Einfuhr tatsächlich im Interesse des Reiches liege. Die Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit Deutschland eilt ja auch nicht: die notwendigen Rohstoffe und Zwischenprodukte hofft man auf Grund des Friedensvertrages umsonst zu erhalten.

Anders liegt es mit Rußland. Rußland muß neu erschlossen werden, wenn die dortigen Rohstoffe und Nahrungsmittel dazu beitragen sollen, die englische Industrie konkurrenzfähig zu gestalten.

Die von langer Hand vorbereiteten Beziehungen zu den Cooperativ-Genossenschaften sind jetzt zu einem Abschluß gelangt. Die englische Industrie wird landwirtschaftliche Maschinen, Textilwaren und vor allem Eisenbahnmaterial liefern; man erwartet aus Rußland Brotgetreide, Öle und Fette, Flachs und andere Textilrohstoffe zu erhalten. Lloyd George und der Nahrungsmittelkontrolleur Roberts kümmern sich nicht darum, daß in Moskau und auch in englischen konservativen Kreisen das Abkommen als der Sieg Sowjetrußlands über Großbritannien bezeichnet wird. Die Labour Party triumphiert. Man braucht eben neue und billige Rohstoffmärkte und man muß den Amerikanern und Japanern in ihnen zuvorkommen. — Aber wie lange wird es noch dauern, bis wirklich erhebliche Mengen irgendwelcher Güter aus dem desorganisierten Riesenreich bezogen werden können?

Dr. Th. Plaut

Polen

Der russisch-polnische Krieg — Die Gefahr des äußeren und inneren Bolschewismus — Eine Großmacht ohne Grenzen — Die wirtschaftliche Lage

Der eigentlich nie ruhende russisch-polnische Krieg ist jetzt in eine neue Phase getreten. Die Sowjetregierung hatte seinerzeit auf Beschluß des allrussischen Sowjetkongresses Polen ein Friedensangebot gemacht. Da die polnische Regierung auf dieses Friedensangebot bis zum 28. 1. nicht geantwortet hat, sondern im Gegenteil sich durch einen Bündnisvertrag mit Finnland, Estland, Lettland und Litauen vor der gemeinsamen Gefahr hat sichern wollen und außerdem unausgesetzt Hilferufe an die Entente gerichtet hat, so hat die Regierung der Sowjetrepublik dieses Friedensangebot jetzt zurückgezogen und den Kampf gegen die polnischen Truppen mit neuer Energie wieder aufgenommen. Ein zweites Friedensangebot ist ebenfalls zurückgezogen worden, und es sind die ersten Erfolge der Russen bei Kamenez Podolsk bereits zu verzeichnen. Gleichzeitig hat Trotzki eine neue Mobilisation des russischen Proletariats befohlen, die den

Stand der roten Armeen auf 2½ Mill. Mann erhöhen soll. Die Stärke der polnischen Armee soll dagegen nur eine halbe Million betragen, wie General Saraille, der sich in Polen aufhält, berichtet hat. Polen ist aufs ernsthafteste bedroht, denn ein Krieg mit den Bolschewisten hat sicherlich die schwersten Komplikationen im Innern des Landes zur Folge, und es ist nicht abzusehen, in welche Lage die heutige Warschauer Regierung geraten kann, wenn die bolschewistische Propaganda von einrückenden roten Armeen in das polnische Proletariat getragen werden wird.

Polen ist von der Entente, ohne selbst etwas dazu getan zu haben, im Westen im Umfange seiner Grenzen von 1771 wiederhergestellt worden. Im Osten strebt die Warschauer Regierung ganz unzweideutig auch die Grenzen von 1771 an, d. h. eine feste strategische Linie längst der Düna und dem Dnjeper: also unzweideutige Annektionen, denn die Polen beanspruchen Gebiete, in denen nur ein verschwindender Teil polnisch ist. Im Norden wollen sie möglichst das ganze weißrussische Gebiet sich einverleiben, im Süden die wichtigsten westlichen Provinzen der Ukraine. Allerdings sind diese Gebiete z. T. mit einer dünnen polnischen Oberschicht besiedelt und besonders in Weißrußland ist fast der ganze Großgrundbesitz in polnischen Händen. Der Kern der Bevölkerung ist aber weißrussisch und ukrainisch und will von den Polen nichts wissen. Da aber Polen von der Entente Ostgalizien zugesprochen ist, so glauben sie jetzt auch weiterhin Eroberungspolitik treiben zu können. Es liegt klar auf der Hand, daß weder die Ukraine noch Sowjetrußland, daß weder ein föderatives noch ein einiges Rußland diese polnischen Ansprüche jemals wird anerkennen oder zulassen können. Polens Herrschaft vor den Toren von Smolensk und Kiew bedeutet eine dauernde Bedrohung Rußlands und gar der polnische Schlachtruf, „von Meer zu Meer", — von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer, — bedeutet für Rußland ein Zurücksinken in den Zustand des 16. und 17. Jahrhunderts, d. h. dauernde Schwäche Rußlands auf Polens Kosten. Niemals haben Moskau und Polen sich vertragen können. Die Polen wurden zum Erbfeinde der Russen und wenn sie jetzt, kaum als Staatswesen wiederhergestellt, wiederum die alten Ansprüche aufnehmen, so wird jede russische Regierung sie bekämpfen müssen. Die polnische Politik *trägt somit zur Befestigung des Sowjetregimes* selbst bei, denn sie verhilft Lenin und Trotzki zu einer populären nationalen Politik, gegen die keine russische Partei auftreten kann. Der polnisch-russische Krieg hört damit auf, ein Unternehmen des Bolschewismus zu sein, er ist zu einem Volks- und Verteidigungskrieg des Großrussentums geworden. Moskau schützt Kiew! — Die ukrainische Bewegung ist paralysiert und der Bolschewismus zur altgeschichtlichen Politik der Einigung Rußlands und „Sammlung der russischen Länder" zurückgekehrt. Wenn die Sowjetregierung jetzt das russische Volk dazu aufruft, die Polen in ihre ethnographischen Grenzen, also in die Gebiete Kongreßpolens, zurückzudrängen, so ist dies vom Standpunkt jedes Russen längst nicht mehr ein bolschewistisches Unternehmen, sondern eine nationale Angelegenheit. Die Nachricht, daß der begabteste und energischste russische General Brussilow geneigt ist, das Oberkommando im Kriege gegen Polen zu übernehmen, bestätigt dies, ebenso wie die Haltung aller russischen Parteien im In- und Auslande. Wiederum — wie in Mittelasien — ist es also den Bolschewisten gelungen, national-russische Politik zu treiben. Da die Bolschewisten zudem ihre bisherige kommunistische Wirtschaftspolitik aufgegeben haben, zu kapitalistischen Methoden zurückgekehrt sind, sie sich immer mehr des Bürgertums bedienen müssen, um ihr zerrüttetes Wirtschaftsleben in Gang zu bringen, — so ist man genötigt, die Sowjetrepublik nicht mehr als ein rein bolschewistisches Gebilde, sondern als eine besondere Form des russischen Staates aufzufassen. Dank ihrer neuen Politik gewinnen die Bolschewisten offensichtlich imme mehr Anhänger in den verschiedensten nationalgesinnten Kreisen in Sibirien, der Ukraine, in Moskau und in der Provinz, in Kreisen, die die innerpolitischen Verhältnisse außer acht lasssend sich der auswärtigen Politik Lenins anschließen. Dieser Tatsache wird man in Zukunft Rechnung tragen müssen, — wie dies die Entente ja schon zu tun beginnt, in dem sie die Handelsbeziehungen zu den russischen Konsumgenossenschaften aufzunehmen bemüht ist, um dem „russischen Volk" zu helfen.

Polen ist also in einer verzweifelten Lage. Selbst wenn Finnland (Estland hat ja schon mit Sowjetrußland Frieden gemacht), Lettland, Litauen und Rumänien mit den Polen gehen sollten, so wird dies den polnischen Armeen nicht wesentlich helfen können. Alle diese Staaten, vielleicht mit Ausnahme Rumäniens, werden wohl kaum geneigt oder imstande sein, energische Offensiven zu ergreifen und mit bloßer Defensive ist Polen nicht geholfen, weil ja schon jetzt rote Armeen an den Grenzen der Randstaaten stehen, es den Bolschewisten aber dennoch gelungen ist, eine große Armee gegen Polen auf den alten Schlachtfeldern Podoliens und Wolhyniens zu konzentrieren. Die Polen haben so Unglaubliches an Vergewaltigungen und Mißbräuchen in Ostgalizien geleistet, daß wohl jede russische Armee, die dort einrückt, als Befreierin begrüßt werden würde.

Zudem ist die Haltung des polnischen Proletariats eine unsichere. Es gibt viele Anzeichen erwachender bolschewistischer Strömungen in Polen, zu deren Bekämpfung die Warschauer Regierung außer zwecklosen Polizeimaßnahmen nichts getan hat. Die soziale Lage in Polen war von je ganz besonders schlecht, der lange Krieg, der Stillstand des Wirtschaftslebens, Teuerung und Lebensmittelnot haben dazu noch ein Übriges getan. Alle Schilderungen aus Warschau, Lodz und dem polnischen Industriegebiet stimmen darin überein, daß die Not und Armut immer schlimmer wird. Polen braucht eigentlich alles, was man zum Leben braucht. Die polnische Industrie ist nicht imstande, wie einer Darstellung des „Board of Trade Journal" zu entnehmen ist, den Bedarf des Landes an den Gütern zu decken, mit denen es sich früher selbst versorgte. Getreide, Mehl, Sämereien, Vieh, Nahrungsmittel, Garn, Kleidung, Heizmaterial fehlen in erster Linie. Die hauptsächlichsten Einfuhrgegenstände sind gegenwärtig Munition und Bekleidung für die polnischen Truppen, Rohstoffe für den Wiederaufbau der Industrie, fertige Kleider, Schuhe usw. Was die Entente bisher geliefert hat, konnte den polnischen Bedarf keinesfalls decken, kaum daß es ausreicht, das polnische Heer zu versorgen. Für das Land bleibt so gut wie nichts übrig. Was will es bedeuten, daß Frankreich auf die innere polnische Anleihe einen Kredit von 50 Mill. fr eröffnete und z. B. 200 000 Paar Stiefel und 300 000 Männeranzüge geliefert hat? Auch die 300 000 t Rohstoffe, die die Vereinigten Staaten geliefert haben, reichen nicht aus. Es ist verständlich, daß unter solchen Umständen die Stimmung in Polen immer unruhiger und besorgter wird. Wer wird Polen helfen? Die Armee Haller besteht aus 80 000 Mann und 1500 französischen Offizieren, die aber aus Streitigkeiten mit dem polnischen General, wie „La Victoire" mitteilt, zum großen Teil bereits ihren Abschied eingereicht haben. Die polnische Presse selbst, wie das Krakauische Blatt „Nova reforma" und „Kurier Lwowski" erklären, daß die Entente bisher nicht imstande war, Polen zu helfen und verlangen zuerst die Zu-

sicherung der neuen Ostgrenzen bis zur Düna und zum Dnjepr. (denn der neue Großstaat Polen hat immer noch keine Ostgrenzen!) und sodann die sofortige Aufstellung einer großen Ententearmee. Das letztere Blatt schreibt: „Der Krieg mit den Bolschewisten ist eine zu schwere Last für Polen allein. Polen droht die Anarchie, die immer die Staaten ergriffen hat, die zu langwierige Kriege geführt haben." Es ist verständlich, wenn daher in der Ententepresse immer wieder Kombinationen auftauchen, die deutsche Hilfe in Anspruch zu nehmen. . . . .

Wie Polen die nächste Kriegszeit überstehen wird, ist somit ein Rätsel. Unter solchen Umständen leidet der Wiederaufbau der polnischen Wirtschaft natürlich ganz außerordentlich und wird in der nächsten Zeit wohl überhaupt nicht beginnen können. Die Arbeitslosigkeit nimmt daher zu. In diesem Zusammenhang ist es bemerkenswert, daß mit der französischen Regierung ein Vertrag abgeschlossen ist, wonach Polen 100 000 Arbeiter zu den Wiederherstellungsarbeiten nach Frankreich senden soll. Die meisten davon sind Land-, Gruben- und Eisenbahnarbeiter und Maurer.

Polen ist reich an Schätzen, kann diese jedoch jetzt nicht ausnutzen. Allein die Waldländereien bedecken eine Gesamtfläche von etwa 312 000 Quadratmeilen. Die polnische Wirtschaft wird also in Zukunft eine starke Holzausfuhr haben. Außerdem erzeugt Polen Erdöl, Zucker, Salz, Stärke, Alkohol, Zink, Geflügel, Eier, Butter, Mineralwachs. Ein Teil dieser Produkte soll jetzt schon zur Ausfuhr bereit stehen. Transportschwierigkeiten und die Zerrüttung der polnischen Eisenbahnverhältnisse behindern diese jedoch in starkem Maße. Im Austausch bedarf Polen dagegen jetzt gleich Baumwolle und wollene Garne, Inventar und Maschinen jeder Art, Betriebsmaterial, Flußschiffe und Motorfahrzeuge. Der Mangel an Baumwolle läßt die großen Spinnereien in Lodz nicht recht aufkommen, wenn auch ein erster Transport Wolle von 46 Waggons bereits eingetroffen sein soll. Sechs der führenden Baumwollmanufakturen in Lodz haben einen Trust gebildet, um die von der polnischen Regierung zur Wiederbelebung ihrer Industrie bewilligten Summen ihren Betrieben zugänglich zu machen. Die größte Kalamität des polnischen Wirtschaftslebens ist wie überall die Kohlennot. Polen braucht nebst seinen angegliederten Ländern 13 Mill. t jährlich, während die Förderung der jetzt unter polnischer Verwaltung stehenden Gruben nur 5½ Mill. beträgt. Die Einführung des Achtstundentages und die unaufhörlichen Streiks haben die Ausbeute der wichtigsten Gruben um 40 % verringert. Polen ist also auch auf Einfuhr von Kohlen angewiesen. Über den Stand der Landwirtschaft sind zuverlässige Daten nicht zu erlangen. Die Mehrzahl der polnischen Bevölkerung ist in der Landwirtschaft beschäftigt. Die landwirtschaftliche Erzeugung betrug 1914 in den jetzt zu Polen gehörenden Gebieten und Kongreßpolen zusammen an Weizen 1,6 Mill. t, Roggen 4,1, Gerste 1,5, Hafer 2,9, Runkelrüben 4,6 Mill. t. In der Zuckerrübenproduktion nahm Polen den dritten Platz in der Weltproduktion ein, in der Kartoffelproduktion den zweiten. Wann wird es aber möglich sein, diese Erträge wieder aus dem Land herauszuwirtschaften? Unter den gegenwärtigen Verhältnissen sind die Aussichten nur gering, zumal besonders der polnische Viehstand ganz katastrophal dezimiert ist. Gelingt es einmal, das polnische Wirtschaftsleben in Gang zu bringen, so wird Polen einen hervorragenden Platz in der Weltwirtschaft einnehmen, denn es ist reich an Petroleumquellen, Kohlengruben, Steinsalz, Kalisalzminen, Zink und Blei. Es hat Aussicht, hochwertige Holz- und Metallindustrie zu haben und wird außerdem in der Zuckerproduktion und Alkoholerzeugung einen nennenswerten Platz in der Weltwirtschaft einnehmen. Vorläufig ist dies alles aber noch Zukunftsmusik und bevor die Gefahr des russischen Krieges nicht überwunden ist, sind die politischen Aussichten nur zu trübe.

Dr. Hans von Eckardt

Nordafrika[1])

Marokko

In unserem Bericht in Nr. 50 vom 12. 12. 19 ist noch nicht der schweren Währungskrisis gedacht worden, welche im letzten Viertel des vergangenen Jahres das marokkanische Wirtschaftsleben erschütterte. Nach der Algecirasakte sollten die in Marokko umlaufenden drei Frankensorten gleichwertig sein, nämlich der französische Frank, die spanische Peseta und die scherifianische Hassani-Peseta. Diese letztere ist schon deshalb nicht entbehrlich, weil von der französischen Währung Geldstücke und Scheine unter fünf Franken so gut wie gar nicht umlaufen. Durch das Sinken des französischen Franken bei fester Tendenz der spanischen Münze trat nun aber eine bedeutende Wertverschiebung ein. In Tanger gestaltete sich das Verhältnis wie 198 : 100 und die Spanier beanspruchten sogar 250 Franken für 100 Peseten. Da unter anderem das Elektrizitätswerk, das Telephon, der Bier- und Petroleumhandel sowie das Begräbniswesen in spanischen Händen waren und als Hausbedienstete nur Spanier in Betracht kamen, klagt die „Dépêche Coloniale", „daß die Franzosen in Tanger, wenn sie nicht 250 % auf ihr Geld verlieren wollen, weder Heizung noch Licht, noch Telephon oder Bedienung haben, ja nicht einmal sich begraben lassen können". Aber die Sache ging noch weiter, indem auch die eingeborene Bevölkerung die Valutadifferenz energisch ausnutzte. Sie verkaufte nämlich ihre Produkte nicht mehr gegen französische, sondern nur noch gegen scherifianische Währung. Das trieb diese dermaßen in die Höhe, daß Mitte Oktober der Frank um 40 % fiel, und daß schließlich die Franzosen für ihre Franken überhaupt nichts mehr kaufen konnten, da auch die französischen Kaufleute der Kursdifferenz, die zeitweise volle 100 % betrug, Rechnung trugen. Die Cafés schlossen, Eingeborene für kommunale Arbeiten mußten entlassen werden, eine allgemeine Teuerung setzte sprunghaft ein und im Lande verbreitete sich das Gerücht von einem französischen Staatsbankrott. So kamen die 100 000 Angehörigen des „Protektorstaates" in eine höchst peinliche und lächerliche Lage. Der Generalgouverneur Liautey reiste nach Paris, um sich Rat zu holen und die Folge war im Januar ein Erlaß, der die Hassani-Peseta einfach unterdrückte, indem er der französischen Münze alleinigen Kurswert zuerkannte. Die Wirkungen werden abzuwarten sein. Jedesfalls ist der erwartete Proteststreik der eingeborenen Arbeiter ausgeblieben. Die „Dépêche Coloniale" prophezeit sogar nach den in Casablanca gemachten Erfahrungen, daß die Operation völlig wiederspruchs- und schmerzlos verlaufen würde. Daß die Franzosen, wie üblich, das Ganze als Machination „ihrer Feinde", oder als Diebstahl am französischen Nationalwohlstand durch „gewisse Angehörige der weißen Rasse" erklären, „die sie immer noch gutmütig genug sind als neutral anzuerkennen", sei nur nebenbei erwähnt.

Wichtig für uns ist folgende Nachricht der „Dépêche Coloniale" v. 28. 1. 20:

[1]) Wegen Raummangels folgt Tunis in einer der nächsten Nummern.

Waren, die deutschen Ursprungs sind oder von Deutschland kommen, können in die französische Zone von Marokko nur eingeführt werden unter einschränkenden Bedingungen, die von dem Generaldirektor der Finanzen erlassen werden und zwar auf entsprechende Vorschläge des Direktors der Landwirtschafts-, Handels- und der Kolonisationsbehörde. Für gewisse Arten von Waren können die entsprechenden Bedingungen gleichmäßig ein für allemal im voraus ohne Beschränkung der Menge bewilligt werden und zwar für eine Zeitdauer, welche in derselben Weise bestimmt werden wird. Diese Waren sind unterworfen:

1. dem allgemeinen Wertzoll von 10 bzw. 5 %, erhoben nach dem Wert in bar und engros am Deklarationsorte,
2. einem besonders zu erhebenden Zollzuschlag.

Dieser Zuschlag wird 10 % des Wertes bei unmittelbarer Einfuhr aus Deutschland betragen nach einem Hafen der französischen Zone oder im internationalen Transit nach dem Bahnhof von Oudjda. Der Zuschlag wird 15 % vom Werte betragen für Waren, die nicht direkt von Deutschland nach einem Hafen der französischen Zone oder im internationalen Transit nach dem Bahnhof von Oudjda gehen.

Durch Verfügung des Veziers kann auf Vorschlag des Direktors des Handelsamtes mit Zustimmung des Generaldirektors der Finanzen die Erhebung des Zuschlages von 10 % suspendiert werden, wenn es sich um Nahrungsmittel oder um Materialien für öffentliche Arbeiten handelt, die auf keinem anderen europäischen Markt beschafft werden können. Diese Maßregel erstreckt sich nur auf direkt eingeführte Produkte.

Algerien

In Algerien sind es Sorgen anderer Art, denen die französische Verwaltung gegenübersteht. Der „Neuen Zürcher Zeitung" schreibt ihr Korrespondent:

„Marschall Fochs Erklärung, daß die Tirailleurs von Algier Paris retteten, die Tatsache, daß fast 300 000 eingeborene Soldaten für Frankreich ihr Leben hingaben, verstärkt das Verlangen der Araber, in ihrem eigenen Lande mehr zu bedeuten als nur Steuerzahler zu sein. Daß in Paris ein Gesetz eingebracht wurde, welches der Senat verschleppt, obgleich es, wenn verwirklicht, kaum dem zehnten Teil der Araber das Bürgerrecht verleihen wird, hat zwar momentan die Araber beruhigt, aber die Franzosen in Algier wollen selbst dieses Zugeständnis verhindern. . . . ."

Jedesfalls wird sich das Mutterland auf die Dauer dem Verlangen nach Reformen nicht entziehen können, wenn es Unruhen, wie sie Tunis erschüttern, vermeiden will. Dieses hat auch wirtschaftliche Folgen wie die bereits 1918 erfolgte Entsendung einer amerikanischen Kommission nach Algerien zum Studium der Frage, wie die Landwirtschaft rationeller gestaltet werden kann, bewiesen hat. Denn das Fehlen der eingezogenen europäischen Aufsichtskräfte — 60 000 Köpfe — und der eingeborenen Arbeiter — 220 000 Mann — hat die Produktion außerordentlich ungünstig beeinflußt. Selbst in Franken ausgedrückt ist die Einfuhr während des Krieges zurückgegangen und die Ausfuhr nur unwesentlich gestiegen, was in Anbetracht der allgemeinen Wertsteigerung einen ganz erheblichen Rückschritt bedeutet. Der Hauptrückgang trat beim Wein ein; Saatgut für Getreide mußte schon 1915 aus Amerika eingeführt werden (350 000 dz). Die Einzelheiten für 1914—16 bringt Heft 9 des „Tropenpflanzers". Ein besonderes Augenmerk scheint man auf die Zuckerproduktion zu lenken. In der Region von Bône wird die Einrichtung einer Zuckerraffinerie geplant. Das für die Inbetriebnahme nötige Material ist auf dem Wege und Ende Februar hofft man, den Betrieb aufnehmen zu können. Die Raffinerie von Bône wird zuerst aus England importierten Rohzucker verarbeiten, und zwar so lange, bis die Kolonie genügend Rüben produziert, welche, wie eingehende Studien und Untersuchungen ergeben haben, in Algier besonders günstigen Boden finden.

Ägypten

Auch für Ägypten bedeutet das Ende des Krieges eine große Enttäuschung. Die gleich bei Kriegsbeginn einsetzende Periode der nationalen Hoffnungen hatte England, da es einen neuen Herd von Schwierigkeiten am allerwenigsten am Nil vertragen konnte, veranlaßt, die Räumung des Landes nach dem Kriege in Aussicht zu stellen. Abgesehen davon, daß die Sicherheit des Suezkanals und die von Syrien her drohende deutsch-türkische Gefahr keinen offenen Feind im Rücken zuließ, war auch die auf Lebensmittel eingestellte ägyptische Produktion mitsamt den auszuhebenden Arbeiterbataillonen für die Kriegswirtschaft der Entente nicht zu entbehren. Als die Ergebnisse der Versailler Verhandlungen alle Hoffnungen Ägyptens zu Boden traten und den Freiheitskampf zu hellen Flammen emporlodern ließen, gab England zum zweiten Male nach, indem es die verhafteten Führer freiließ und den Ägyptern gestattete, für ihre nationalen Wünsche bei den Mächten zu wirken. Aber die einfretende Ruhe benutzte es, seine Machtmittel so zu stärken, daß es nunmehr glaubt, der Zukunft in Ruhe entgegensehen zu können. Sehr schön drückte Lord Curzon das in der Sprache der britischen Politik mit den Worten aus: „Der politische Zusammenhang Ägyptens mit der Türkei ist beendet. Die Anerkennung des britischen Protektorates ist bereits von allen Großmächten zugesichert. Die Bestimmung der Sendung des Lord Milners nach Ägypten ist daher die progressive Entwicklung ägyptischer Selbständigkeit unter britischem Schutze."

Wesentlich bei der ganzen Bewegung war, daß sie nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich ist. Nach französischen Meldungen machen sich sogar von der Schweiz aus bolschewistische Einflüsse geltend. Die Ägypter wehren sich vor allem gegen die Ausnutzung, die im Kriege einen geradezu schamlosen Grad erreichte, indem man dem Lande selber notwendige Urprodukte rücksichtslos herausholte und bei dem Ausschluß fast jeder Konkurrenz mit minderwertigem Kram zu unerhörten Preisen bezahlte. Es wird von verschiedenen Seiten, z. B. von den in Ägypten interniert gewesenen Ostafrikanern bestätigt, daß eine zielbewußte Boykottstimmung gegen englische Waren fortbesteht, und zwar auch bei der nichtarabischen Bevölkerung, z. B. den Griechen, und daß man sehnlichst auf die altbekannten deutschen Waren wartet.

Die wirtschaftliche Gesamtlage zeigt im großen und ganzen einen Widerschein der allgemeinen Weltlage: große Gewinne auf der einen Seite, Inflation und Steigerung aller Preise, mit denen die der Löhne nicht entfernt Schritt halten, auf der anderen. „Economist" möchte sogar die ganzen langandauernden Unruhen auf die Unausgeglichenheit zwischen Preisen und Löhnen zurückführen, womit er über das Ziel hinausschießt und die Bedeutung der nationalen Instinkte unterschätzt. Vor allem auch vergißt der „Economist", daß die Masse der ägyptischen Landbevölkerung glänzende Geschäfte gemacht hat.

Der für Baumwolle von der Cotton Control Commission festgesetzte Preis von 42 Tallari (zu 4,25 s) pro Kantar (zu 45 kg) wurde im Sommer 1919 noch für phantastisch erklärt; am 8. 1. stand er auf 110½ Tallari. Jedenfalls ist der Wert der Ernte größer als die gesamte ägyptische Staatsschuld; der Bauer beginnt eifrig sich zu entschulden: die Hypothekenschulden sind seit Kriegsbeginn schon um 10 Mill. LE zurückgegangen.

H. Z.

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

9. 2.	Hamburg	Berlin	Amsterdam	Zürich
Amsterdam, 100 fl	3967,50	3975,—	—,—	231,—
Barcelona	—,—	—,—	—,—	—,—
Berlin	—,—	—,—	2,55	5,90
Brüssel, 100 fr	—,—	735,—	18,60	43,—
Budapest, 100 K	—,—	34,75	—,—	—,—
Buenos Aires	—,—	—,—	—,—	263,—
Finnische Noten	—,—	—,—	—,—	—,—
Helsingfors, 100 FM	417,50	410,—	—,—	—,—
Kopenhagen, 100 Kr	1527,50	1550,—	39,50	90,—
Kristiania, 100 Kr	1820,—	1750,—	45,75	103,—
London, 1 £	351,—	245,—	8,88½	20.12
Madrid	—,—	—,—	46,25	103,50
Marknoten	—,—	—,—	—,—	—,—
New York, 1 $	105,50	103,75	266,50	603,—
Paris, 100 fr	730,—	710,—	18,20	41,—
Prag, 100 K	89,—	91,20	—,—	5,50
Rom, 100 Lire	—,—	535,—	14,—	32,50
Rumänische Noten	—,—	—,—	—,—	—,—
Stockholm, 100 Kr	1945,—	1925,—	48,85	110,—
Wien, 100 K alt	—,—, neu 27,50	37,—	0,72½	1,70
Zürich, 100 fr	1730,—	1695,—	44,—	—,—

6. 2.	Wien	Prag	Paris	London	New York
Amsterdam, 100 fl	9480,—	3500,—	542,—	—,—	—,—
Berlin, 100 ℳ	376,—	135,—	15,—	—,—	1,06
Kopenhagen, 100 Kr	4802,—	1432,—	219,50	22,13	—,—
London, 1 £	—,—	316,—	48,64	—,—	3, 27½
New York, 1 $	230,—	97,—	1450,—	3,36	—,—
Paris, 100 fr	—,—	680,—	—,—	—,—	14,57
Wien, 100 K	—,—	30,—	—,—	—,—	—,—
Zürich, 100 fr	4877,—	1600,—	240,—	—,—	—,—

Abweichungen von der Münzparität in:

Kurs der bzw. des am 9 2 1920	Amsterd.	Zürich	Kopenh.	Stockh.	Wien
Reichsmark	−95,70	−95,22	− 92,41	−93,81	+231,75
Dt.-österr. Krone	−98,55	−98 38	—	—	—
Französ. Frank	−62,08	− 59,—	− 35,76	−47,92	—
Pfund Sterling	−27,50	− 20,22	+23,57	− 0,11	—
Dollar	+ 7,12	+16,35	+83,57	+47,12	—

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	30. 1.	6. 2.
Alexandrien	97 7/16 pari	97 7/16 pari
Bombay/Kalkutta	2 s 3 7/8 d—2 s 4 1/8 d	2 s 8 3/8 d—2 s 8 5/8 d
Hongkong	5 s 5 d	5 s 8 d
Shanghai	8 s 8 d—8 s 11 d	9 s 0 d—9 s 2 d
Singapore	2 s 4 5/32 d—2 s 4 3/8 d	2 s 4 1/32 d—2 s 4 11/32 d
Yokohama	2 s 8 3/4 d—2 s 9 1/4 d	2 s 11 1/4 d—3 s 0 d
Montevideo T.T.	69 1/8 d—69 5/8 d	—
Rio de Janeiro	17 3/4 d	18 1/2 d
Buenos Aires T.T.	66 1/2 d— 67 d	71 1/4 d—71 3/4 d
Valparaiso 90 T.	14 5/8 d	16 3/32 d

Die Notenbanken im Januar

Deutsche Reichsbank

(in 1000 ℳ)

	Metallbestand	davon Gold	Reichs- u. Darlehns-Kasse scheine	Noten anderer Banken	Wechsel u. Schatz-anweisungen
7. 1. 20	1 109 517	1 088 917	11 004 590	2838	35 504 227
15. 1 20	1 105 263	1 089 268	11 030 202	3742	35 685 147
23. 1 20	1 107 186	1 089 824	11 134 924	4419	33 882 380
31. 1. 20	1 110 459	1 090 143	11 633 530	3515	39 322 418

	Lombard-Darlehen	Effekten-Bestand	Sonstige Aktiva
7. 1. 20	5 232	172 636	2 354 330
15. 1 20	17 937	185 240	2 557 665
23 1. 20	13 841	167 616	2 676 776
31. 1. 20	11 340	181 547	2 694 0 5

	Noten-umlauf	Giro-Verbindlich-keiten	Sonstige Passiva	Umlauf der Darlehens-Kassenscheine
7. 1. 20	35 632 993	10 786 322	3 454 559	13 437 Mill.
15. 1. 20	35 683 581	11 227 932	3 3 4 187	13 058,8 „
23. 1 20	35 984 621	9 177 208	3 545 817	12 781,4 „
31. 1. 20	37 443 385	14 121 542	3 112 391	12 938,1 „

Bank von England

(in 1000 £)

	Barvorrat	Portefeuille	Regierungs-Sicherheiten	Notenumlauf	Guthaben d. Privaten
7. 1. 20	91 281	96 282	60 941	90 348	137 296
14. 1. 20	94 287	84 780	54 710	88 250	1 7 434
21. 1. 20	96 807	84 407	68 147	88 094	140 341
28. 1. 20	99 934	80 350	62 683	88 258	135 156

	Guthaben des Staatsschatzes	Notenreserve	Gesamtreserve an Gold und Noten	Verhältnis der Reserve zu den Verbindlichk.
7. 1. 20	21 463	18 394	19 3 3	12,25
14. 1. 20	18 657	23 541	24 487	16,75
21. 1. 20	21 472	26 253	27 162	16,88
28. 1. 20	20 116	29 256	30 126	19,14

Currency Notes

	Umlauf	Golddeckung	Regierungs-Sicherheiten
7. 1. 20	347 996	28 500	330 481
14. 1. 20	338 722	28 500	321 469
21. 1. 20	332 594	28 500	314 931
28. 1. 20	329 554	28 500	310 900

Bank von Frankreich

(in Mill. fr)

	Gold in der Kasse	Gold im Auslande	Silber	Guthaben beim amer. Staatsschatz	Auslands-Guthaben
8. 1. 20	3600	1978	265	466	862
15. 1. 20	3601	1978	261	466	840
22. 1. 20	3602	1978	256	466	856
29. 1. 20	3602	1978	255	466	806

	Wechsel vom Moratorium nicht betr.	gestundete Wechsel	Vorschüsse auf Wert-papiere	Vorschüsse an den Staat	Vorschüsse an Private
8. 1. 20	1617	617	1543	26 0.0	—
15. 1. 20	1705	613	1531	25 800	—
22. 1. 20	1703	610	1532	25 600	—
29. 1. 20	1186	605	1519	25 500	—

	Vorschüsse an die Verbündeten	Noten-umlauf	Staats-guthaben	Privat-guthaben
8. 1. 20	3760	38 009	38	3126
15. 1. 20	3760	37 900	47	3031
22. 1. 20	3765	37 679	45	3004
29. 1. 20	3770	37 583	41	3131

Geldverfassung und Währungspolitik

Der „Monitor Polski“ veröffentlicht die Ausweise der polnischen Staatsbank, wonach der Gesamtbetrag der umlaufenden polnischen Marknoten über 5½ Milliarden ℳ beträgt.

Die Kursentwickelung der polnischen Noten war im Monat Januar folgende:

am 3. Januar	= 40 1/4—41 3/4	am 16. Januar	= 44 —45
„ 5. „	= 39 —40 3/4	„ 17. „	= 48 —50
„ 6. „	= 40	„ 19. „	= 49 —50½
„ 7. „	= 39	„ 20. „	= 48 —49½
„ 8. „	= 39½—41	„ 21. „	= 48 —49
„ 9. „	= 42	„ 22. „	= 48½
„ 10. „	= 45 —46	„ 23. „	= 51 —52
„ 11. „	= 46	„ 24. „	= 51½ - 53½
„ 12. „	= 46 —50	„ 26. „	= 53 —58
„ 13. „	= 60 —64	„ 27. „	= 58 —61½
„ 14. „	= 63 3/4—70	„ 28. „	= 59 —64
„ 15. „	= 57 —63	„ 29. „	= 57 —59

Die serbische Nationalbank wird durch eine Änderung ihrer Statuten zur Zentralnotenbank Jugoslawiens. Sie wird Kronen Dinar-Noten ausgeben, in die zuerst die südslawisch abgestempelten Kronennoten konvertiert werden sollen und später die alten Dinarnoten. („D. Allg. Ztg“ Nr. 63.)

Die indische Regierung verfügte die Ungültigkeit der in Indien umlaufenden Rubelnoten.

Staatsanleihen

Die nächste französische Anleihe soll mit den Bedingungen der vorherigen am 19. 2. aufgelegt werden.

Ein Konsortium belgischer Banken (jedoch nicht die Banque nationale), hat sich entschlossen, die Hälfte der neuen belgischen inneren Anleihe, also 1250 Mill. fr aufzunehmen.

Die schwedische Regierung hat beschlossen, eine 6 % Staatsanleihe von 60 Mill. $ in Amerika aufzunehmen.

Dem Kongreß ging eine Aufforderung des Präsidenten zu, Polen, Österreich und Armenien eine Unterstützungsanleihe von 150 Mill. $ zu bewilligen.

Neugründungen und Kapitalserhöhungen

Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Januar 1920

Gewerbegruppen	Stammkapital Zahl der Ges.	Stammkapital in 1000 M.	Kapitalserhöhungen Zahl der Ges.	Kapitalserhöhungen in 1000 M.
Land- und Forstwirtschaft	1	20	1	300
Tierzucht und Fischerei	1	4000	—	—
Bergbau, Hütten- und Salinenwesen	3	380	1	10
Industrie der Steine und Erden	28	3040	2	88
Metallverarbeitung	20	1977	8	720
Industrie d. Maschin., Apparate u. dgl.	50	3729	5	512
Schiffswerften	3	1700	—	—
Elektrotechnische Industrie	17	983	1	20
Elektrizitätserzeugung	2	520	1	50
Chemische Industrie	40	2397	3	195
Seifen, Fette, Öle, Firnisse u. dgl.	9	676	2	371
Gas- und Wasserbesorgung	—	—	—	—
Spinnstoffgewerbe	6	1470	1	1200
Papierindustrie	3	160	3	536
Leder- und Gummiindustrie	7	290	—	—
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	17	717	1	20
Industrie der Nahrungs- u. Genußmittel	27	1638	3	316
Brauereien, Mälzereien	2	1020	1	124
Bekleidungsgewerbe	8	312	—	—
Reinigungsgewerbe	—	—	—	—
Baugewerbe	23	2481	2	169
Vervielfältigungsgewerbe, Anzeigenbüros, künstlerisches Gewerbe u. dgl.	61	5249	4	745
Handelsgewerbe	268	15921	14	3129
Banken	9	700	—	—
Immobilienhandel und -Verwertung	63	2369	2	279
Versicherungsgewerbe	2	70	—	—
Verkehrsgewerbe	17	2331	1	400
Fluß- und Küstenschiffahrt	1	250	—	—
Seeschiffahrt	2	70	—	—
Gast- und Schankwirtschaft	8	266	2	60
Musik, Theater- u. Schaustellungsgew.	4	157	—	—
Sonstige Gesellschaften	11	765	—	—
Zusammen	713	55658	58	9244

F. L.

Schiffahrt und Schiffbau

Weltschiffbau 1919

An Handelsschiffen über 100 Br. R. T. sind nach dem Bericht von Lloyds Register im Jahre 1919 in den Schiffbauländern der Welt (außer Deutschland):

2483 Schiffe von 7144549 Br. R. T.

zu Wasser gelassen worden, darunter 2095 Dampfer und Motorschiffe von 6788632 Br. R. T. Das bedeutet ein Mehr von 1697000 Br. R. T. (31 %) gegenüber dem Bauergebnis des Jahres 1918 und ein Mehr von 3811000 Br. R. T. (114 %) gegenüber 1913, dem Rekordjahr der Vorkriegszeit.

Auf den englischen und außerenglischen Schiffbau verteilt sich die Weltproduktion wie folgt:

	Dampfer und Motorschiffe Zahl	Dampfer und Motorschiffe B. R. T.	Insgesamt (einschl. Segler, Leichter usw.) Zahl	Insgesamt (einschl. Segler, Leichter usw.) Br. R. T.
Großbritannien	541	1584920	612	1620447
Andere Länder	1554	5203712	1871	5524107
Zusammen	2095	6788632	2483	7144549

Der englische Schiffbau, der vor dem Krieg nahezu zwei Drittel der jährlichen Neutonnage der Welt lieferte, stellt jetzt weniger als ein Viertel her. (Ausführlicheres über das letzte Jahres ergebnis der englischen Werften s. voriges Heft des „W.-D.

Der außerenglische Schiffbau verteilte sich wie folgt:

Länder	Dampfer und Motorschiffe Stahl Zahl	Stahl Br. R. T.	Holz Zahl	Holz Br. R. T.	Segler und Leichter Stahl Zahl	Stahl Br. R. T.	Holz Zahl	Holz Br. R. T.	Insgesamt, einschl. Segler, Leichter usw Zahl	Br. R. T.
Britische Kolonien										
Kanada, Große Seen	28	60233	—	—	—	—	—	—		
„ Küsten	24	93070	80	86328	—	—	69	31633	263	358728
Andere Kolonien	26	69923	12	9257	—	—	24	8284		
Belgien	2	2433	—	—	—	—	—	—	2	2433
China	6	10750	1	1137	2	420	—	—	9	12307
Dänemark	21	31430	11	3355	—	—	14	2981	46	37766
Frankreich	19	28265	3	1331	—	—	12	3067	34	32663
Holland	100	137086	—	—	—	—	—	—	100	137086
Italien (einschl. Triest)	15	77125	7	2857	—	—	10	2731	32	82713
Japan	133	611883	—	—	—	—	—	—	133	611883
Norwegen	37	40196	45	17382	—	—	—	—	82	57578
Portugal	—	—	1	450	—	—	19	10049	20	10499
Spanien	22	48018	7	1707	—	—	12	2884	41	52609
Schweden	29	43128	17	6626	—	—	7	1217	53	50971
Vereinigte Staaten										
Atlantische Küste	362	1797862	46	82289	8	5563	66	88041		
Goldhäfen	32	137605	34	74327	1	4500	18	28732	1051	4075385
Pazifikküste	184	1108012	50	123941	—	—	51	128954		
Große Seen	199	495559	—	—	—	—	—	—		
Andere Länder	—	—	1	147	—	—	4	1339	5	1486
Zusammen	1239*	4792578*	315	411134	11	10483	306	309912	1871	5524107

*) Einschließlich 10 Dampfer von 20455 Br R. T. aus Eisenbeton.

Außerhalb Englands sind 1871 Handelsschiffe von 5524107 Br. R. T. (darunter 1554 Dampfer und Motorschiffe von 5203 12 Br. R T. und 317 Segler, Leichter usw. von 320395 Br. R. T.) vom Stapel gelaufen. Das ist gegenüber der vorjährigen Produktion ein Mehr von 1424783 Br. R. T., gegenüber 1913 ein Mehr von 4123378 Br. R. T. oder 294%. Der außerenglische Schiffbau hat zum ersten Male im Jahre 1901 mehr als 1 Mill. Br. R. T. erzeugt; er lieferte 1913 1400729, 1915 550000, 1917 1775000 und 1918 4100000 Br. R. T.

Hinsichtlich der Größe der zu Wasser gelassenen Schiffe verhalten sich englischer und außerenglischer Schiffbau zu einander, wie folgt

Größen-Klasse Br. R. T.	Großbritannien Dampfer	Großbritannien Leichter	Außerenglischer Schiffbau Dampfer	Außerenglischer Schiffbau Segler, Leichter
100— 500	157	27	238	157
500— 1000	59	44	88	39
1000— 2000	45	—	162	53
2000— 3000	37	—	356	59
3000— 4000	44	—	159	8
4000— 5000	10	—	49	1
5000— 6000	127	—	217	—
6000— 8000	47	—	263	—
8000 —10 000	11	—	17	—
10 000—12 000	—	—	5	—
12 000—15 000	2	—	5	—
15 000—19 000	1	—	5	—
20 000 u. darüber	1	—	5	—
	541	71	1554	317

Daß die Größenklasse 2000—3000 Br. R. T. im außerenglischen Schiffbau so unverhältnismäßig stark vertreten ist, hat seinen Grund in den amerikanischen Holzschiffen sowie in den zahlreichen an den Großen Seen hergestellten stählernen Schiffen, die vorwiegend dieser Größenklasse angehören. Überraschend ist das Ergebnis eines Vergleiches des englischen und außerenglischen Schiffbaues hinsichtlich der Antriebsmaschinen der Schiffe sowie einiger Sonderschiffsgattungen:

	Großbritannien Zahl	Großbritannien Br. R. T.	Außerengl. Schiffb. Zahl	Außerengl. Schiffb. Br. R. T.	Zusammen Zahl	Zusammen Br. R. T.
Schiffe m. Turb. ausger.	17	148 188	350	1 939 210	367	2 087 398
„ „ Motor. „	5	32 936	150	123 000	155	155 000
„ f. d. Öltransport	22	126 388	60	369 804	82	496 192
„ n. d. Isterwood-System gebaut.	14	80 193	170	1 060 741	184	1 140 934
„ aus Eisenbeton.	63	32 467	10	20 455	73	52 922

Sowohl in der Verwendung von Turbinen wie von Motoren als Schiffsantriebsmaschinen steht der außerenglische Schiffbau weit voran. Ebenso sind auf nichtenglischen Werften eine ungleich größere Zahl Fracht- und Tankdampfer nach dem Isherwood-System gebaut worden. Im Bau von Betonschiffen hat England einen Vorsprung. An hölzernen Schiffen hat England nur einen Dampfer und 41 Leichter geliefert. Die nichtenglischen Werften haben 721 046 Br. R. T. Holzschiffe vom Stapel gelassen, das ist etwa 13 % ihrer Gesamtproduktion. Ihr Holzschiffbauergebnis ist um 425 000 Br. R. T. geringer als im Vorjahre.

Die Vereinigten Staaten stehen weitaus an erster Stelle in der Reihe der Schiffbauländer. Sie konnten 1051 Schiffe von 4 075 385 Br. R. T. zu Wasser lassen, also 2½ mal so viel als Großbritannien. An der Weltproduktion sind sie mit 57 % beteiligt. Das Jahresergebnis für 1919 geht um 1 042 000 Br. R. T. über das des Vorjahres hinaus. Die Steigerung ist allein durch die größere Ausdehnung des Stahlschiffbaues herbeigeführt worden, denn der amerikanische Holzschiffbau hatte ein um 415 000 Br. R. T. geringeres Ergebnis als im Vorjahre. In ihrer Leistungsfähigkeit außerordentlich gewachsen sind namentlich die Werften an der atlantischen Küste, die mehr als das Doppelte ihrer vorjährigen Bautonnage zu Wasser gelassen haben. Von der auf den Werften der Vereinigten Staaten im letzten Jahre entstandenen Räumte sind mehr als 1 900 000 Br. R. T. mit Dampfturbinen und ungefähr 43 000 Br. R. T. mit Motoren ausgerüstet. Von den Motorschiffen haben 12 eine Größe zwischen 2 und 3000 Br. R. T. und 1 eine Größe von 6099 Br. R. T. 60 Öldampfer mit 370 000 Br. R. T., zumeist nach dem Isherwood-System gebaut, gingen vom Stapel. Insgesamt wurden in den Staaten 164 Schiffe von 1 040 000 Br. R. T. nach dem Längsspantensystem hergestellt. In bezug auf die Größenklassen ist zu sagen, daß 137 Dampfer zwischen 5 und 6000 Br. R. T., 251 Dampfer zwischen 6 und 10 000 Br. R. T. und 5 Dampfer über 10 000 Br. R. T. maßen. Von diesen größten Schiffen wurden 3 Turbinendampfer von je ungefähr 15 000 Br. R. T. von der New York Shipbuilding Corp. in Camden, N. J., und 2 Turbinendampfer von je 10 798 Br. R. T. von der Bethlehem Shipbuilding Corp. in Quincy, Mass., zu Wasser gelassen. Die Zahl der Holzschiffe über je 2000 Br. R. T., die während des Krieges vom Stapel ging, betrug 168, darunter 103 Dampfer. Die größten Holzdampfer waren 2 in Orange Texas gebaute von je 3543 Br. R. T. Eisenbetonschiffe wurden 5 von zusammen 18 046 Br. R. T. und 2 von zusammen 10 000 Br. R. T. hergestellt.

Japans Produktion — 611 883 Br. R. T. — stellt die bisherige Höchstleistung der japanischen Werften dar. Sie übertrifft die des Vorjahres um 121 959 Br. R. T. und die des Jahres 1917 um 261 742 Br. R. T. Der erstaunliche Aufschwung der japanischen Schiffbauindustrie läßt sich durch die Feststellung kennzeichnen, daß im Jahre 1919 eine ebenso große Tonnage vom Stapel gelassen worden ist wie in dem 22jährigen Zeitraum von 1892 bis 1913. Gezählt wurden nur stählerne Dampfer. Davon maßen 48 Schiffe zwischen 5 und 6000 Br. R. T. und 22 zwischen 6 und 8230 Br. R. T. Das größte auf japanischen Werften hergestellte Schiff ist der Dampfer Bangkok von 8230 Br. R. T., der in Uraga für französische Rechnung gebaut wurde. Für das amerikanische Schiffahrtsamt sind 14 Dampfer von je über 5000 Br. R. T. vom Stapel gelassen.

Stellt man die Bauergebnisse für die drei hauptsächlichsten Schiffbauländer für den Zeitraum 1913—1919 nebeneinander, so ergibt sich folgende Tabelle:

	Vereinigte Staaten Br. R. T.	Großbritannien Br. R. T.	Japan Br. R. T.
1913..	276 448	1 932 153	64 664
1914 .	200 762	1 683 553	85 861
1915..	177 460	650 919	49 408
1916..	504 247	608 235	145 624
1917..	997 919	1 162 896	350 141
1918..	3 033 030	1 348 120	489 924
1919..	4 075 385	1 620 447	611 883

Von den britischen Kolonien hat Kanada 271 264 Br. R. T. vom Stapel gelassen. Das ist ungefähr 13 000 Br. R. T. mehr als im Vorjahre. Davon gingen 28 stählerne Dampfer von 60 233 Br. R. T. auf den Werften an den großen Seen zu Wasser; an den Küsten und am St. Lorenzstrom sind 12 stählerne Dampfer von 5—6000 Br. R. T. und 80 hölzerne Dampfer hergestellt worden. Von letzteren maßen 51 zwischen 1 und 1200 Br. R. T. und 6 zwischen 2 und 2700 Br. R. T. — Die in den übrigen englischen Kolonien hergestellte Tonnage belief sich auf 87 464 Br. R. T., das sind mehr als jemals zuvor gebaut wurde. Die Hälfte dieser Räumte wurde von Hongkong geliefert, wo 8 Schiffe von einem Raumgehalt zwischen je 5 und 5806 Br. R. T. vom Stapel liefen. Das gesamte Bauergebnis aller britischen Kolonien, nämlich 358 728 Br. R. T., ist 78 824 Br. R. T. größer als im Vorjahre und ungefähr gleich der gesamten Bautonnage des Jahrzehntes 1908—1917.

Hollands Bauräumte — 137 086 Br. R. T. — übertrifft die des Vorjahres um 63 000 Br. R. T., ist jedoch ungefähr 53 000 Br. R. T. geringer als die des Rekordergebnisses von 1916. In diese Ziffern sind die auf holländischen Werften gebauten Flußschiffe nicht eingerechnet. Schiffe von mehr als 5000 Br. R. T. sind während des letzten Jahres nur 3 zu Wasser gelassen, davon wurden 2 zwischen 7 und 7500 Br. R. T. in Rotterdam und 1 von 9700 Br. R. T. in Amsterdam gebaut.

Die skandinavischen Länder Dänemark, Norwegen und Schweden ließen zusammen 146 315 Br. R. T. zu Wasser, also 32 859 Tonnen mehr als im Vorjahre. An größeren Schiffen befanden sich darunter 3 Dampfer von mehr als 4000 Br. R. T., die in Schweden, und 1 Dampfer, die Afrika, von 9050 Br. R. T., der in Dänemark gebaut wurde. Das letztgenannte Schiff ist das größte mit Dieselmotoren ausgerüstete Schiff, das im Jahre 1919 in der Welt gebaut wurde.

Italien konnte insgesamt 82 713 Br. R. T. zu Wasser lassen, darunter die Bautonnage von Triest, die sich auf 23 513 Br. R. T. stellte. An größeren Schiffen sind 9 Dampfer von je 5—6000 Br. R. T. und 3 von je 6—8500 Br. R. T. vom Stapel gegangen.

Spaniens Bauleistung stellt sich auf 52 609 Br. R. T., gegenüber dem Vorjahre eine Mehrleistung von 35 000 Br. R. T. Das größte in diesem Lande zu Wasser gelassene Schiff war der Dampfer Arno Mendi von 5700 Br. R. T., der in Bilbao gebaut wurde. A. A.

Rohstoffe und Warenmärkte

Salpeter

Weltmarkt. Der Salpeter, der, während des Krieges fast nur zur Herstellung von Sprengstoffen benutzt wurde, hat, wie in dem Jahresbericht der bekannten Londoner Maklerfirma Thomson Aikman jr. ausgeführt wird, im vergangenen Jahre seine Bedeutung als Stickstoff-Düngemittel wiedererlangt. Da jedoch die Verschiffungen wegen des Mangels an Frachtraum auf Schwierigkeiten stießen, war der Verbrauch geringer als der Bedarf. Erst seit Oktober steht für die Salpeterverschiffungen ausreichender Frachtraum zur Verfügung. Da die Erzeugung anderer stickstoffhaltiger Düngemittel nicht ausreicht, ist auch in Zukunft mit starkem Salpeterbedarf in den Ackerbauländern zu rechnen. Der Rückgang der Erzeugung von schwefelsaurem Ammoniak in Europa dürfte auch durch die Zunahme in den Ver. Staaten nicht ausgeglichen werden. Luftstickstoff wird in bedeutend geringeren Mengen erzeugt, als man in den Kriegsjahren angenommen hatte. Die hohen Arbeitslöhne und der Kohlenmangel bedingen es, daß nur ein kleiner Teil der Fabriken augenblicklich rationell arbeitet. Die Aussichten für den Verbrauch in der kommenden Saison werden überall als höchst ermutigend angesehen. Die auf den Märkten der Verbrauchsländer verfügbaren Mengen dürften in den nächsten 6 Monaten etwa 1,7 Mill. t betragen, wovon auf Europa etwa 0,9—1 Mill., auf Amerika 0,5—0,6 Mill. und auf Japan und die übrigen Länder 0,2—0,3 Mill. t entfallen. Der Stand der deutschen Wechselkurse macht es unwahrscheinlich, daß mit einer nennenswerten Einfuhr nach Deutschland in der nächsten Zeit zu rechnen ist, zumal auch die deutsche Regierung sehr niedrige Preise für den im Lande selbst erzeugten Luftsalpeter festgesetzt hat. Der Ausfall dürfte jedoch sehr bald wettgemacht werden durch die Nachfrage in Ländern, die bisher nur geringe Mengen verbrauchten, hauptsächlich Spanien und Japan, deren Käufe für Ablieferung im Frühjahr bereits 150—200 % größer sind, als in irgend einem früheren Jahr. Holland wird etwa 50 % mehr verbrauchen als sonst. Sehr gute Absatzgebiete versprechen außerdem Polen und der tschecho-slovakische Staat zu werden, von wo bedeutende Aufträge vorliegen, deren Erledigung jedoch infolge finanzieller Behinderung bisher nur in kleinem Umfange erfolgen konnte. In den Ver. Staaten wird im kommenden Jahr mit großer Nachfrage für die Frühjahrsbestellung zu rechnen sein. Es sind von dort schon bedeutende Käufe gemacht. Da in diesem Lande die Preise für schwefelsaures Ammoniak eine große Höhe erreicht haben, dürfte auch in Zukunft dort mit einem guten Markt für Chilesalpeter zu rechnen sein.

Die Erzeugung von Luftstickstoff in Deutschland, die im kommenden Frühjahr dem Verbrauch zugeführt werden kann, dürfte wegen der Arbeiterschwierigkeiten und des Kohlenmangels höchstens 300 000 t betragen. Sobald wieder normale Verhältnisse eintreten, ist mit einer Zunahme auf 5—700 000 t zu rechnen. In Norwegen hat die Erzeugung während des Krieges wahrscheinlich um 50—100 000 t zugenommen und in Frankreich arbeiten schon Fabriken mit einer Jahreserzeugung von etwa 100 000 t. In den Ver. Staaten sind die großen, während des Krieges geschaffenen Fabriken wieder außer Betrieb gesetzt.

Kohlen

Weltversorgung. Der „N. Z. Z." vom 22. 1. sind folgende Übersichten der wichtigsten Länder (ohne Nordamerika) entnommen (1000 t):

	Förderung v. d. Krieg	Förderung n. d. Krieg	Ausfuhr v. d. Krieg	Ausfuhr n. d. Krieg	Mehrbedarf n. d. Krieg
England	287 412	214 000	76 689	—	—
Deutschland	191 500	91 500	34 880	23 500	48 300
Kanada	14 000	14 000	2 062	2 062	16 053
Südafrika	9 000	9 000	869	869	—
Indien	17 000	17 000	735	735	—
China	—	—	1 515	1 515	3 135
Japan	21 415	28 000	3 906	3 906	—
Australien	12 417	12 417	2 136	2 136	—
Frankreich	41 000	46 000	1 044	—	17 000
Belgien	23 000	14 000	4 974	—	12 000
Holland	1 843	1 800	6 040	—	8 000
Polen	7 000	50 000	—	40 000	—
Insgesamt	625 587	497 717	134 850	98 223	104 488

Fehlmenge der übrigen Länder (in 1000 t):

Schweiz	1722	Schweden	5181	Rumänien	301
Portugal	1223	Italien	12017	Rußland	8804
Gibraltar	361	Malta	1186	Nordafrika	6336
Spanien	3226	ehem. Ö.-Ung.	13782	Süd- u. Mittelamerika	11994
Dänemark	3434	Griechenland	767		
Norwegen	2391	Bulgarien	51	Asien	1347

England. Die Förderung betrug lt. „Times" in 1000 t:

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Gesamtförd.	287411	265643	253179	256318	248473	227714	223315
Anzahl der Arbeiter in 1000	1127	1033	953	998	1021	1008	1130
Tonnenzahl berechnet auf d. Arbeiter im Jahr	254	234	265	256	243	225	197

Frankreich. Die französischen Kohlengruben haben im letzten Jahr durchweg einen erheblichen Förderausfall gegen das Vorjahr zu verzeichnen, wie folgende, der „Information" v. 28. 1. entnommene Zusammenstellung über die Förderung einer Reihe französischer Gruben zeigt (t):

Name der Gesellschaft	1918	1919	Unterschied
Mines de Nœux	1 627 440	1 532 075	— 95 365
Mines de Bethune	502 439	905 040	+ 402 601
Mines de Blancy	2 786 500	1 712 000	— 1 074 500
Mines de Carmaux	845 110	576 640	— 268 470
Mines de Decazeville	580 890	385 610	— 195 280
Mines de Campagnac	189 261	109 177	— 80 084
Charbonnages des Bouches-du-Rhône	514 698	336 177	— 178 521
Mines de Graissesac	354 200	228 400	— 125 800
Mines de Montrambert	942 300	618 100	— 324 200
Mines de la Mure	369 318	242 485	— 126 833
Mines de Saint-Eloi	271 500	171 100	— 100 400
Mines des Ferrières	97 800	70 400	— 27 400
Mine de Noyant	66 200	50 600	— 15 600
Mines de La Bouble	224 000	165 700	— 58 300
Mines de Champagnac	171 196	105 089	— 66 107
Houillères de Marsanges	23 226	16 346	— 6 880
Mines de Rochebelle	386 100	283 500	— 102 600
Mines de Trélys	239 339	135 510	— 103 829
Société du Nord d'Alais	64 167	52 223	— 11 944
Mines de Cessons	75 878	54 695	— 21 183
Mines de Gagnières	107 113	65 781	— 41 332
Mines de Bert	51 255	37 267	— 13 988
Mines de Perrecy-le-Forges	71 701	54 340	— 17 361
Houillères de Messeix	123 340	82 586	— 40 754
Houillères de la Vieilla-Montagne	34 408	21 370	— 13 038
Houillères de Deneuille-les-Mines	10 324	8 255	— 2 069
Mine de Decize	215 751	130 150	— 85 601
Mine de la Chapelle-sous-Dion	54 277	36 792	— 17 485
Mines d'Aniche	313 142	113 915	— 199 227

Die Gesamtförderung der französischen Gruben (ohne Lothringen) betrug lt. „Inf." v. 23. 1. nur 19½ Mill. t gegen 26,3 Mill. in 1918 und 28,9 Mill. in 1917. Die Erzeugung der lothringischen Gruben betrug 2,3 Mill., aber da Lothringen selbst große Mengen verbraucht, wird die Lage des Landes durch diese Menge nicht erleichtert.

Metalle

Rußland. Die Platinerzeugung betrug nach „Commerce Rep." Nr. 276 in Pud:

1913	1914	1915	1916	1917	1918	bis 1. 7.
299	298	206	150	187	25	"

Australien. Die Golderzeugung ist in den letzten Jahren in stetiger Abnahme begriffen. Das „Mining Journal" v. 20. 12. nennt folgende Ziffern (oz) für 9 Monate:

	1917	1918	1919
Victoria	156 972	119 778	101 746
New South Wales	59 820	63 103	39 965
Queensland	138 586	101 013	94 216
Western Australia	734 847	668 859	574 329
South Australia	3 500	4 700	5 368
Tasmania	11 000	10 000	8 025
Insgesamt	1 104 725	967 453	823 649

Südafrika. Die Goldausbeute Transvaals betrug lt. „Times“ v. 16. 1. in £:

1919	1918	1917	1916
35 383 974	35 768 688	38 323 921	39 484 934

Ver. Malayenstaaten Die Zinnausfuhr betrug 1919 lt. „Fin. News“ v. 14. 1. 36 867 tons gegen 37 370 und 39 833 tons den beiden Vorjahren. Die gesamten, während des Krieges aufgekauften Regierungsvorräte sind mit einem Gewinn von annähernd 500 000 £ wieder veräußert worden.

Frankreich. Die „Information“ veröffentlicht folgende Zahlen der Eisenausbeute der Gruben im französischen besetzten Gebiet durch die deutsche Verwaltung (in t):

	1914	1915	1916	1917	1918
Kontrollierte Erzeugung ..	—	1020	2643	5222	4422
Versand	79	2073	2816	5040	4119

Vereinigte Staaten. Die neuesten amtlichen Zahlen geben die Golderzeugung mit 2 829 395 oz i. W. v. 54,888 Mill. $ an. Die Ausbeute ist um 10 Mill. $ gegen den Wert in 1918 und um 25 Mill. gegen 1917 zurückgegangen. Die Silbererzeugung betrug 1919 55 285 196 oz i. W. v. 61,966 Mill. $.

Die Kupfererzeugung gibt das „Wall Str. J.“ für 1919 mit 243 Mill. $ gegen 471 Mill. in 1918 an.

Kork

Die Welterzeugung von Kork beträgt nach einer in den „Comm. Rep.“ mitgeteilten Schätzung der Vereinigung portugiesischer Korkindustrieller 180 000 t, wovon 45 % auf Portugal, 30 % auf Spanien, 5 % auf Frankreich und Italien und 20 % auf Algier und Tunis entfallen. Die besten Qualitäten liefert Portugal. In Marokko, Algier und Tunis können in Zukunft noch große Korkeichenwälder in Ausbeutung genommen werden. Die wichtigsten Verbrauchsländer sind England, Frankreich, Südamerika, die Vereinigten Staaten und Deutschland. Portugal selbst verarbeitet 25—30 % seiner Erzeugung von Korkholz zu Korken, Spanien sogar 70—80 %.

Vermischtes

Die russischen Konsumgenossenschaften. Die Entente hat beschlossen, den Handel mit Rußland wieder aufzunehmen und hat zu diesem Zweck mit Vertretern der russischen Konsumgenossenschaften zu verhandeln begonnen. Die Konsumgenossenschaften sind in der Lage, die von der Entente bezogenen Waren über ganz Rußland zu verbreiten, vor allen Dingen den Bedarf festzustellen und dafür zu sorgen, daß die Waren in erster Linie dahin kommen, wo die Not am größten ist. Die Konsumgenossenschaftsbewegung hat in dem letzten Jahre, besonders im Kriege und der Revolution, außerordentlichen Aufschwung genommen. Es ist ein Zentralverband gegründet worden, der alle anderen Verbände in sich aufgenommen hat und im ganzen etwa 50 Millionen Mitglieder zählt. Die Höhe der Mitgliederzahl erklärt sich dadurch, daß die Sowjetregierung die Gemeindeverwaltung angewiesen hat, sich an die Verbände anzuschließen, da die Konsumgenossenschaften eine Art Regierungsorgan geworden sind, unter staatlicher Leitung stehen und alle Staatsmittel zur Realisierung seiner Bedürfnisse zur Verfügung hat. Im Innern Rußlands hat der Zentralverband es schließlich erreicht, daß er so gut wie die ganze Bevölkerung mit Lebensmitteln versorgt hat. Der Verband macht den Versuch, den ganzen Binnen- und Außenhandel Rußlands zu beeinflussen und hat zu diesem Zweck Filialinstitutionen zum Aufkauf, zur Auskunft und zum Vertrieb von russischen Rohstoffen in London, New York, Stockholm, Christiania, Konstantinopel und Shanghai eingerichtet. Die Höhe des Umsatzes des Zentralverbandes der Verbände betrug 1918 1 Milliarde. Zur Deckung der Aufkäufe steht dem Zentralverband die Summe von 200 Millionen Rubel zur Verfügung. Eine der Folgen der Tätigkeit des Zentralverbandes ist die Schaffung der Volksbank in Moskau (Narodni-Bank). Die Bank ist nationalisiert worden, aber in ihrer Tätigkeit sonst nicht behindert. Zum 1. 1. 19 sind die 200 000 Aktien der Bank in den Händen von 9000 Kooperativgesellschaften gewesen und bildeten ein Kapital von 50 Millionen Rubel. In letzter Zeit hat sich der Zentralverband eine besondere Organisation geschaffen, den Dorfverband (Selskosojus), der alle russischen Betriebe, die landwirtschaftliche Maschinen und Geräte herstellen, vereinigen soll. Dieser Organisation ist eine Reihe anderer Organisationen angegliedert worden, so eine Generalaufkauf- und Vertriebsgesellschaft für Flachs, die u. a. 1918 40 000 t Flachs für ihre Mitglieder gesammelt und vertrieben hat, mit einem Betriebskapital von 490 Millionen Rubel. Eine sehr wichtige Organisation dieses Verbandes der Dorfverbände ist der sibirische Verband. Zum 1. 1. 18 versorgte er eine Bevölkerung von 8 Millionen Einwohnern mit den notwendigsten Produkten. Der Umsatz seines Warenhandels hatte den Wert von 190 000 Rubel.

Aus diesen flüchtigen Angaben ist zu ersehen, daß mit Hilfe der Sowjetregierung die Verbände der Konsumgenossenschaften die Tendenz haben, den Handel von sich aus zu beeinflussen und zu monopolisieren, hierbei den Verkauf der russischen Rohstoffe einheitlich zusammenzufassen, um ihn so ins Ausland durch einige große Kanäle abzuführen, zweitens die Bedürfnisse des Landes gegenseitig abzumessen, zu regulieren und zu befriedigen und drittens vor allen Dingen die Bedürfnisse an ausländischen Waren, Maschinen und Geräten festzustellen und die Einfuhr dementsprechend zu regeln. Da die Sowjetregierung sich der Konsumgenossenschaft weitgehend angenommen hat, der russische Kommissar für Handel und Industrie wie der Kommissar der Landwirtschaft an der Leitung der Verbände beteiligt sind, so stehen die Finanzmittel des Staates in weitestem Umfange dem Zentralverband der Verbände zur Verfügung. Hierdurch erhöht sich der Kredit dieser Organisationen ganz bedeutend und die Summe des zur Deckung vorhandenen Kapitals kann als bei weitem größer betrachtet werden. Die Organisation der Konsumgenossenschaftsverbände, die über 50 000 Beamte hat, ist eine so fest regulierte und geordnete, daß sie, zumal unter den jetzigen Umständen, den einzigen Faktor hergibt, mit dessen Hilfe eine Wiederbelebung des russischen Wirtschaftslebens und eine Versorgung Rußlands mit den notwendigsten Produkten beginnen kann. *H. v. E.*

Für Kolonialdeutsche. Das britische Kolonialamt hat einem hiesigen Interessenten Mitte Januar eine Antwort auf eine Anfrage zugehen lassen, die im Wesentlichen besagt:

1. Das Eigentum früher feindlicher Staatsangehöriger in britischen Kolonien, Schutzgebieten und besetzten Gebieten ist bereits liquidiert; in allen Dingen, die dieses Eigentum angehen, hat man sich daher an die örtlichen Verwaltungsbehörden zu wenden.
2. An die örtlichen Verwaltungsbehörden sind Gesuche der früher feindlichen Staatsangehörigen um Wiederzulassung zu richten. Für Nigeria und Deutsch-Ostafrika werden vor der Hand solche Erlaubnisse nicht erteilt. *H. Z.*

Neueingänge

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

Amerika

„Ihre Existenz in Südamerika?“ Mit einem Plane von Buenos Aires, einer Verkehrskarte von Argentinien, einer Tafel der wichtigsten Auswandererbehelfe, ferner den neuesten Nachrichten aus Uruguay, Brasilien und Chile. 2. u. 3 verm. Aufl. Von Josef Mayerhofer. Wien, Selbstverl., 1919. 70 S. 4,30 *M.*

Das vor der Auswanderung nach Südamerika warnende Buch enthält in seiner 3 Auflage neu: eine kurze Abhandlung über Uruguay, Bolivien und Nordchile, eine kurze Psychologie des Südamerikaners, und ein Verzeichnis aller derjenigen Gegenstände, die er auf der Reise und in Südamerika braucht.

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.