NR. 5
HAMBURG, DEN 4. FEBRUAR 1921

WIRTSCHAFTSDIENST

DEUTSCHER VOLKSWIRT

HERAUSGEGEBEN
VOM
HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIV
HAUPTSCHRIFTLEITUNG: DR. PAUL HEILE UND DR. KURT SINGER

INHALT

Der Stand der Entschädigungsfrage . . . . . *Kurt Singer*
Die deutschen Eisenbahnunternehmungen in der Türkei nach dem Frieden von Sèvres. I . . . . . *Mercator*

LÄNDER-BERICHTE

Deutsch-Oesterreich . . . . . *Gustav Stolper*
Preisabbau — Ultimatum — Streiks öffentlicher Angestellter — Defizit und Steuerstreik — Ernährung, Kohlenlage, Arbeitslosigkeit — Versagen der Entente — Die Devisenkurse

England . . . . . *Th. Plaut*
Die Anpassung der Löhne an das Preisniveau

Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . . *M. S.*
Baumwolle — Weizen — Eisen und Stahl — Kupfer — Kapitalmarkt

WELTWIRTSCHAFTLICHE ÜBERSICHTEN

Geld und Kapital
Schiffahrt und Schiffbau

VI. JAHRGANG
DER WIRTSCHAFTSDIENST ERSCHEINT DIE WOCHE EINMAL

HEFT 2 MARK

DRESDNER BANK

EIGENKAPITAL
340 Millionen Mark

Girozentrale Hamburg

Zweiganstalt der Girozentrale Hannover

Öffentliche Bankanstalt :: **Mündelsicher**

Devisen und Akkreditierungen auf alle Plätze des Auslandes

Anfragen erbeten



Übernahme von Depositen auf kürzere oder längere Termine

Auskünfte bereitwilligst

Geschäftsräume: Neubau Hamburg-Amerika Linie, Eingang Ferdinandstrasse 56 :: **Drahtanschrift:** Girozentrale
Briefanschrift: Postschliessfach 137 Hamburg 36 :: **Fernsprecher:** Vulkan 6083, 6084, 6085, 6086 und 6087

Nordische Bank- und Handels-Kommandite

Hamburg 11 — **Sick & Co.** — **Laeiszhof**

Fernsprecher: Elbe 1056/58
Elbe 1894, Vulkan 6191

Drahtanschrift: Nordkontor

Bank und Waren == Einfuhr und Ausfuhr
An- und Verkauf von Wertpapieren jeder Art
== **Sorten und Devisen** ==

Spez.: Kolonial- u. Schiffahrtswerte, in- u. ausländische Renten

Commerz- und Privat-Bank

HAMBURG — **Aktiengesellschaft** — **BERLIN**

Aktienkapital einschl. Reserven 250,000,000.– Mk.

Giro- u. Scheckverkehr / Führung von laufenden Rechnungen / An- u. Verkauf von Wertpapieren / Aufbewahrung u. Verwaltung v. Wertpapieren / Beleihung v. Wertpapieren, Waren u. Hypotheken / Diskontierung v. Wechseln Vollstreckung von Testamenten / Verwaltung von größeren Vermögen / Aufbewahrung verschlossener Depots Vermittlung aller bankmäßigen Geschäfte / Vermietung v. Fächern in feuer- u. einbruchssicheren Stahlkammern

HAMBURG / DEN 4. FEBRUAR 1921

WIRTSCHAFTSDIENST

DEUTSCHER VOLKSWIRT

HERAUSGEGEBEN VOM HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIV

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

FERNSPRECHER HANSA 2447-51 UND ELBE 5052

VI. JAHRGANG

NR. 5

Der Stand der Entschädigungsfrage

Es ist in dem Augenblick, in dem diese Zeilen geschrieben werden, noch nicht mit Sicherheit zu erkennen, welchen Charakter die Vorschläge tragen, die der Oberste Rat, bestehend aus den fünf Vertretern Belgiens, Englands, Frankreichs, Italiens und Japans, der Reichsregierung in der Entschädigungsfrage übermittelt hat. Die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß sie den Text eines Abkommens darstellen sollen, über das zwar verhandelt werden soll, das aber nach der Ansicht des Obersten Rates mit geringen Modifikationen angenommen werden muß, wenn nicht die Entente ihre Handlungsfreiheit wieder erhalten soll. Es ist nicht unseres Amtes zu entscheiden, ob die offene Herrschaft der Willkür einem scheinhaften Zustand des Rechtes vorzuziehen ist. Wenn es erlaubt ist, an dieser Stelle einen Wunsch zu äußern, so möchten wir indessen wünschen, daß die deutsche Regierung sich ein Beispiel an den diplomatischen Noten Tschitscherins nähme und mit eisiger Ironie die Verbündeten zu dem ungewöhnlichen Maß ökonomischer Vernunft beglückwünschte, das ihnen zu glauben erlaubt, man könne Zahlungsleistungen eines Staates von dem Aggregatzustand des Deutschen Reiches bis zum Jahr 1963 festlegen, und man könne die Tributfähigkeit eines Landes im gleichen Maße steigern, in dem man seinem Außenhandel Fesseln anlegt. Es könnte hinzugefügt werden, daß es zwar den internationalen Bräuchen nicht entspräche, sich in die inneren Angelegenheiten eines andern Staates zu mischen; daß aber Deutschland unmöglich für die Irrtümer verantwortlich gemacht werden könne, denen sich die Minister der gegnerischen Staaten infolge einer völligen Unkenntnis der elementarsten wirtschaftlichen Gesetze hingegeben in der Lage sind. Und wenn es sich das Auswärtige Amt versagen muß, so dürfen wohl wir hinzufügen: Solange Herr Doumer Finanzminister Frankreichs ist, der Deutschland einer Ausfuhr von 17 Goldmilliarden fähig glaubt (bei einer Einfuhr von 5 Goldmilliarden) — werden die größten Entschädigungszahlungen nicht ausreichen, Frankreich vor dem Ruin zu bewahren. Wir haben uns schließlich zwar zur Zahlung von solchen Schäden verpflichtet, die feindlichen Zivilpersonen durch die Kriegsereignisse zugefügt worden sind. Wenn aber Minister aus diesem Anlaß zu Narren werden, so wird auch die extensivste Interpretation der Lansing-Note die daraus entstehenden Schäden nicht in die Entschädigungspflicht einbeziehen wollen. Keine internationale Höflichkeit kann uns aber von der Pflicht entbinden, mit gelassener Kühle festzustellen, daß Herr Doumer ein Narr ist.

Es wird berichtet, ein englischer Teilnehmer an der Pariser Konferenz des Obersten Rates habe die Beratungen, die in den ersten Tagen das Bild einer beispiellosen Verworrenheit boten, mit einem neuen Turmbau zu Babel verglichen. Er meinte gewiß die Sprachverwirrung: nicht nur die Delegierten der verbündet genannten Länder verstanden sich nicht und stritten gegeneinander, ohne ihr Ziel zu treffen; auch innerhalb der einzelnen Delegationen wurden die tollsten Meinungsverschiedenheiten vertreten, — der französische Finanzminister sprach gegen die Politik des französischen Ministerpräsidenten, und Lloyd George desavouierte sofort sein eigenes Foreign Office, das der deutschen Regierung in einem amtlichen Schritt das Beschreiten eines Weges empfohlen hatte, den Lloyd George auf Grund des Boulogner Abkommens für ungangbar erklärte. Daß ein solches Abkommen existierte, war den meisten Teilnehmern der Konferenz durchaus neu, und so soll Briand erklärt haben, er hätte die Regierungsbildung nicht übernommen, wenn er geahnt hätte, daß die Ergebnisse der Besprechungen in Boulogne die Kraft eines Abkommens haben sollten. . . . . Es zeigt sich auch hier, was schon im Innern jedes Landes beobachtet werden kann: daß auch die wichtigsten Geschäfte eines Landes zu umfangreich und vielspältig geworden sind, um noch der Beherrschung durch einen unserer zeitgenössischen Staatsmänner fähig zu sein.

Daß dieses Chaos sich noch einmal — auf wie lange? — hat scheinbar ordnen lassen, verdankt die Entente der alten Methode mechanischer Addition widerstreitender Forderungen, die bereits an den Versailler Conditions de Paix zu bemerken war. Hiermit scheint die Sprachverwirrung für den Augenblick geschlichtet. Aber es tritt nun ein anderer Zug um so schärfer hervor, der das Werk der Verbündeten in der Tat zu einem neuen Turmbau zu Babel macht. Den alten Turm bauten die Völker, um sich gegen die Zerstreuung in alle Lande zu schützen — und wurden dann wegen dieses Turmbaus in alle Lande zerstreut. Der neue Turm soll die Länder der Entente vor dem finanziellen und wirtschaftlichen Verfall bewahren — und wird auch ihnen dreifach schwerere Wunden schlagen. Man will dem Ruin entgehen und stürzt ins Chaos.

Zwei Möglichkeiten stehen offen. Wenn es Deutschland gelingen soll, die absurden Lasten auch nur zur Hälfte, auch nur zu einem Drittel der „Vorschläge“ zu tragen, so wird es seine Ausfuhr mit einer solchen Vehemenz auf die Märkte der

Welt werfen müssen, daß die Industrie des Auslandes in dauernder Sorge vor der Überflutung ihrer Absatzmärkte mit den Erzeugnissen deutscher Fronarbeit leben muß. Deutschland wird sein Preisniveau unter dem des Weltmarkts halten müssen — ebensosehr zum Schaden des ausländischen Handels wie der ausländischen Industrie. Es wird die Produktion in einem bisher beispiellosen Grade intensivieren müssen und wird dadurch auch das Ausland zu ähnlichen Anstrengungen mit eiserner Unabwendbarkeit zwingen. Wenn es die Welt den Deutschen vor dem Kriege nicht verziehen hat, daß sie die Arbeit über alle früher gültigen Normen angespannt und so die Menschheit „zum zweiten Mal aus dem Paradies vertrieben" hatten, so wird jetzt dieser Fluch sich mit potenziertem Gewicht auf die erschöpften Völker Europas senken.

Versagt aber die deutsche Wirtschaft vor dieser ungeheuerlichen Aufgabe, treten die Strafsanktionen in Kraft, wird durch Eingriffe von außen der Staat noch mehr gelähmt, noch stärker gefesselt und endlich zum Zerfall gebracht — so wird die deutsche Tributfähigkeit nur immer weiter vermindert, und die Zerrüttung des staatlich-wirtschaftlichen Gefüges, nicht nur von Mitteleuropa, ist besiegelt. Lenin hat eine Chance mehr.

Hütet euch, gegen den Wind zu speien, sagt die Schrift.

*

Gibt es aus einer in jedem Betracht so verzweifelten Lage einen Weg ins Freie? Gleicht nicht vielleicht auch dieser verworrene Knoten dem gordischen? Es wäre vermessen, den Glauben zu hegen, daß man mit einem Gedanken ein Schicksal wenden könnte, das doch durch Maßnahmen und Ratschläge nicht zu bannen ist. Doch wird man nicht ablassen dürfen, das, was man sieht, zu sagen und wieder zu sagen, bis einmal die Stunde kommt, wo das Gesprochene gehört und das Gesehene gesehen wird.

Das Kennzeichen der Lage aber ist, daß das Urteil nicht durch Gesehenes, sondern durch Erhofftes und Gefürchtetes bestimmt wird, so daß bald keine Meinung mehr im Umlauf ist, der nicht aus dem Bodensatz einer zerbröckelnden Illusion beigemischt wäre. Ausgehend von dem unbestreitbaren Gedanken, daß der Erreger der europäischen Friedlosigkeit in der unerträglichen Spannung zwischen Deutschland und Frankreich zu suchen ist, daß die Heilung des Kontinents eine Verringerung dieser Spannung voraussetzt, und daß die beiden Länder in gemeinsamem wirtschaftlichen Interessengegensatz zu England stehen: folgern die einen, das Problem sei auf dem Wege einer deutsch-französischen Wirtschaftseinheit, unter Ausschluß der nicht-kontinentalen Mächte, zu lösen. Sie haben noch den Beweis zu erbringen, daß die großen Industriekapitalmächte, die in Frankreich einer solchen Lösung geneigt scheinen, auch imstande sein werden, die parlamentarische Politik der Regierung vor beständigen Rückfällen in die Richtung zu bewahren, die durch die Namen Clémenceau, Foch und Poincaré bezeichnet wird und die in der Einstellung auf Landerwerb und strategische Sicherungen den Weg zu den noch unerreichten Kriegszielen Frankreichs sieht. Auf dieser, immer wieder gemachten Erfahrung fußend, behaupten die anderen, nur die Anlehnung an die englische Politik könne das Reich vor dem Äußersten bewahren: Englands Kriegsziele seien erreicht, Kolonien, Schiffahrt und Auslandsniederlagen der Deutschen zerstört, eine Bedrohung des britischen Imperiums von dieser Seite nicht mehr zu fürchten. Nun müsse England bedenken, daß eine allzu gründliche Zerstörung der staatlichen und wirtschaftlichen Macht des Deutschen Reiches das europäische Gleichgewicht endgültig zugunsten Frankreichs aufhebe — und daß der nicht mehr in Europa in Schach gehaltene Rivale mit größerer Energie in Zukunft ungemessene Ansprüche im Orient erheben werde. Der Ausgang der Pariser Konferenz indessen zeigt, welche Belastungen England für verträglich mit dieser Politik hält, die ihm sowohl das politische wie das wirtschaftliche Eigeninteresse diktieren sollte.

Nun gehört überhaupt ein hohes Maß von Wirklichkeitsfremdheit und geschichtlicher Unkenntnis dazu, eine einseitige Anlehnung an eine der großen Mächte in der gegenwärtigen Lage als politische Universalmethode für möglich zu halten. Die Verzahnung der französischen in die englischen Interessen ist trotz aller bestehenden Gegensätze groß genug, um jeden Versuch, die einen gegen die andern ausspielen zu wollen, von vornherein zum Scheitern zu verurteilen. Dennoch bleibt der Ausgleich der französisch-deutschen Spannung (ist es wirklich nötig zu sagen, daß es sich bei einem solchen Ausgleich nicht um eine Ausdehnung, sondern um eine Einschränkung der Frankreich aus dem Friedensvertrag zustehenden Rechte handelt?) das wichtigste Ziel, die englisch-französische Rivalität der wichtigste Hebel der europäischen Politik. Entscheidend ist aber die Tatsache, daß dieser Hebel jenem Ausgleich solange nicht dienstbar gemacht werden kann, ehe nicht eine gemeinsame europäische Angelegenheit geordnet ist, die den Bestand der Weltwirtschaft stärker bedroht als alle Bestimmungen des Papiers von Versailles. Der Punkt, an dem jener Hebel allein bewegt werden kann, liegt in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Über dem Reden von Inflation und Defizit, Zahlungsbilanz und Wiederaufbau wird in Europa ein Faktor vergessen, der wie ein Alb auf den Ländern der Entente liegt und alle ihre Beschlüsse lähmend bestimmt: nicht Deutschland, nicht Rußland, sondern die Last der 40—45 Milliarden Goldmark, die die Länder der Entente ihrem amerikanischen Verbündeten schulden.[1]) Man spricht nicht gern davon, da es die Forderung eines Verbündeten ist und weil sowohl England wie Frankreich ähnliche Forderungen, wenn auch in geringerem Umfang, gegen andere Verbündete haben, die sie weder eintreiben, noch fallen lassen können, solange ihre Verschuldung an die Vereinigten Staaten fortbesteht. In England hat Keynes seine Stimme erhoben, in Frankreich scheint es außer Caillaux und einigen radikalen Kritikern niemand zu wagen.

Frankreich schuldet über eine Milliarde Goldpfund, gleich 26 Milliarden Goldfranken, nach den Kursen der letzten Monate gleich 50—60 Milliarden Papierfranken, an England und an die Vereinigten Staaten: „Das siegreiche Frankreich muß seinen Freunden und Verbündeten mehr als viermal so viel zahlen als die Entschädigung betrug, die es nach der Niederlage von 1870 an Deutschland zu zahlen hatte. Die Hand Bismarcks war leicht, verglichen mit der eines Verbündeten oder Assoziierten." (Keynes.) Noch grotesker ist es zu sehen, daß Italien, mit seinen sehr viel geringeren Wirtschaftskräften, jetzt mit einer Auslandsschuld, hauptsächlich an die Regierungen der Vereinigten Staaten und von England, in Höhe von

[1]) Anleihen, gewährt an

	durch Ver. Staaten	durch England	durch Frankreich	Zusammen
	£	£	£	£
England	842 000 000	—	—	842 000 000
Frankreich	550 000 000	508 000 000	—	1 058 000 000
Italien	325 000 000	467 000 000	35 000 000	827 000 000
Rußland	38 000 000	568 000 000	160 000 000	766 000 000
Belgien	80 000 000	98 000 000	90 000 000	268 000 000
Serbien und Jugoslawien	20 000 000	20 000 000	20 000 000	60 000 000
Andere Verbündete	35 000 000	79 000 000	50 000 000	161 000 000
Zusammen	1 900 000 000	1 740 000 000	355 000 000	3 995 000 000

Die Zahlen sind nach der Münzparität aus Dollars und Franken in Pfund Sterling umgerechnet. Keynes: „The Economic Consequences of the Peace", S. 253.

827 Mill. Goldpfund aus dem Krieg hervorgeht: über achtzig Milliarden Papierlire. . . Wie kann man hoffen, die Entschädigungsfrage aus dem Versailler Vertrag jemals vernünftig regeln zu können, solange diese absurden Forderungen der angelsächsischen Staaten gegen ihre ärmeren Verbündeten in dem Krieg für die angebliche Sache der Menschheit fortbestehen?

Der Gang der Beratungen in Paris hat deutlich gezeigt, daß hier in der Tat der Herd der Ratlosigkeit und Verwirrung liegt, mit der Europa geschlagen ist. Als wir in der „Daily News" vom 26. Januar lasen, England hielte eine Pauschalsumme von 100 Milliarden Goldmark für angemessen: nach dem vereinbarten Verteilungsschlüssel würde ihm ein Anteil von 22 %, gleich etwa einer Milliarde £ Gold zukommen: „ein Gottesgeschenk, das gerade hinreichen würde, die englische Schuld an die Vereinigten Staaten zu tilgen" — wußten wir, was die Stunde geschlagen hatte. Das Eintreten für eine Pauschalsumme, die sofortige Mobilisierung der Forderungen in Effektenform, die Desavouierung des Foreign Office und das Zurückdrängen des Seydoux-Plans ist nicht durch Gegnerschaft gegen Frankreich oder durch Rücksicht auf die Wirtschaftslage Mitteleuropas bestimmt (wie könnte die englische Delegation sonst auch mit dem Resultat der Verhandlungen einverstanden sein?), sondern durch die Aussicht auf eine Abschüttelung des amerikanischen Schuldenjoches. In dem Augenblick, wo dieses Joch nicht mehr besteht, werden seine Interessen ihm eine andere Politik vorschreiben.

Es ist nicht anders mit Frankreich. Wenn die Zeitungsberichte verläßlich sind, so hat Briand selbst eine schon sehr hoch bemessene Summe der deutschen Schuld zurückgewiesen, weil sie angesichts der französischen Schuld an Amerika (wir müssen hinzusetzen: und an England, das nicht viel weniger als die Vereinigten Staaten von seinem kontinentalen Vorkämpfer fordert) nicht als ausreichend angesehen werden könne. Wie kann man hoffen, daß Seydoux und die ihm nahestehenden Interessenten den Widerstand der Generalität brechen können, so lange diese auf die sechzig Milliarden französische Auslandsverschuldung hinweisen können?

*

Es werden aus den Vereinigten Staaten Urteile von Zeitungen und von Bankleuten gemeldet, die die Pariser Forderungen als unerfüllbar bezeichnen. Die Vernunft, die aus diesen Äußerungen spricht, wird indessen nicht gehört werden, solange die Vereinigten Staaten sich der Illusion hingeben, sie könnten den europäischen Hexenkessel sich selbst überlassen — der doch nicht zur Ruhe kommen wird, bis die Frage der europäischen Schuldknechtschaft geregelt ist. Nach dem Schluß der Konferenz hat Lloyd George (nach einer Havas-Meldung vom 30. Jan.) zum ersten Mal mit großer Offenheit auf dies Kardinalproblem aller gegenwärtigen Politik hingewiesen: „Sollte Amerika sich von den Besprechungen weiter fernhalten, so würde uns keine Schuld drücken. Wenn mein Gläubiger mich nicht drängt, so werde ich meinerseits auch meinen Gläubiger nicht drängen."

Wird man in den Vereinigten Staaten diese Geste verstehen? Wird man einsehen, daß hier die Möglichkeit gegeben ist (die letzte), das Unrecht wieder gut zu machen, das ihre Vertreter in Versailles begangen haben, indem sie gegen den Bruch des Lansing-Abkommens nicht feierlich vor aller Welt Verwahrung eingelegt und mit ihren großen wirtschaftlichen Machtmitteln eine Politik verhindert haben, die sowohl die Alte Welt wie die Neue in den Abgrund treibt?

Kurt Singer

Die deutschen Eisenbahn-Unternehmungen in der Türkei nach dem Frieden von Sèvres I

In der Tagespresse ist neuerdings viel die Rede von einer Änderung des türkischen Friedensvertrages von Sèvres. Wenn wir an sich auch überzeugt sind, daß eine solche Änderung unausbleiblich ist, so ist dennoch kaum anzunehmen, die Entente werde wirtschaftlichen Erwägungen soweit Gehör geben, daß sie auch diejenigen Bestimmungen, die sich auf das Eigentum deutscher und neutraler Staatsangehöriger beziehen — in erster Linie kommen hierbei die deutschen Eisenbahnunternehmungen in Frage —, einer durchgreifenden Überprüfung unterzieht. Allzulange sind diese Bestimmungen bereits bekannt, der Widerspruch von neutraler Seite so schwach, daß die Entente nach allem nur darin eine Ermunterung für ihr bisheriges Vorgehen erblicken kann.

Unter den sogenannten deutschen Eisenbahnunternehmungen versteht man gemeinhin die Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft und die Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft.

Dazu ist noch zu rechnen: die kurze Strecke der Mersina-Tarsus-Adana-Eisenbahn-Gesellschaft und schließlich auch der Geleiskopf des Systems am Bosporus, die Haidar-Pascha-Hafen-Gesellschaft mit einigen hundert Metern Kai- und Anschlußgeleisen.

Alle vier Gesellschaften sind juristische Personen türkischen Rechts.

Wenn man diese Unternehmungen als „deutsche" bezeichnet, so ist gemeinhin bekannt, daß damit nicht gesagt sein soll, die gesamten Kapitalien oder nur eine Mehrheit befänden sich in deutschen Händen. Bekannt sind ja gerade die Bestrebungen der Deutschen Bank, das Bagdadunternehmen auf eine breite westeuropäische Basis zu stellen, um ihm so den Charakter einer vorzugsweise politischen Bahn zu nehmen, Bestrebungen, die bekanntlich teilweise von Erfolg gekrönt waren. Bekannt ist vor allem die sehr starke Beteiligung österreichischen und schweizerischen Kapitals und insbesondere schweizerischer Intelligenz an den Bahnen und ihren Bauten, die finanztechnisch dadurch zum Ausdruck kommen, daß die Aktienmehrheiten der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Mersina-Tarsus-Adana-Eisenbahn-Gesellschaft und der Haidar-Pascha-Hafen-Gesellschaft sich vermutlich in Händen schweizerischer Untertanen, in und durch Vermittlung der Bank für orientalische Eisenbahnen, befindet: einer „Holding Company", die daneben auch Aktienmehrheiten gewisser Balkanbahnen besaß. Dieser Umstand ist umso bemerkenswerter, als die Aktien der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft internationales Börsenpapier sind, ein großer Bruchteil des Besitzes sich also in nicht kontrollierbaren Händen befindet. Anders bei der Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft, deren Kapital sich allerdings in seiner Mehrheit wahrscheinlich in deutschem Besitze befinden dürfte. Aber gerade bei der Konstruktion dieser Gesellschaft,

deren Baumittel nicht durch Aktien, sondern durch türkische Staatsanleihe aufgebracht sind, spielt das Aktienkapital für das finanzielle Gehaben der Gesellschaft die geringste Rolle. Wesentlich für den Charakter des Unternehmens ist die Frage, wo die Obligationen, die Bagdad-Anleihe, untergebracht sind. Auch hier handelt es sich, wie bekannt, um ein internationales Papier, von dem große, geschlossene Pakete sich beispielsweise in französischem Besitze befinden.

Der Entente waren alle diese Umstände nur allzuwohl bekannt. Sie hat auch versucht, ihnen in ihrem Friedensdiktat Rechnung zu tragen. Sie hat sich dabei über deutsche und österreichische Privatrechte genau in der gleichen Schlankheit hinweggesetzt, wie in den Friedensverträgen von Versailles und St. Germain. Neu ist in dem Vertrage von Sèvres, daß auch neutrale Privatrechte ähnlich und gleich behandelt werden, wie feindliche. Daß und wie die Entente trotzdem daneben gegriffen hat, wird aus den folgenden Ausführungen erhellen. Bedeutsam ist das völlige Schweigen der in ihren Rechten gekränkten schweizerischen Interessenten. Die guten Rechner in Basel, Bern und Zürich, die sich ein Menschenalter lang unter dem Schutze deutscher Orientpolitik wohlgefühlt und ihre Zinsen eingestrichen haben, rühren sich nicht, um ihre wohl begründeten Rechte, und damit auch einen gut Teil deutscher Privatinteressen, zu wahren; wissen sie doch nur allzugut, daß die Entente nicht wohl auf freundliche Resonanzen vom Genfer und Züricher See verzichten kann und sich wohl oder übel trotz des Wortlautes der Friedensverträge mit ihnen in einer Form wird einigen müssen, die ihre Zinsinteressen nicht verkümmert.

Die Bestimmungen des Vertrages von Sèvres bezüglich der Eisenbahnen lauten folgendermaßen:

> Artikel 293. Die Regierungen, die die Staatshoheit (Autorität) auf den von der Türkei auf Grund dieses Vertrages abgetrennten Gebieten ausüben, können alle Güter, Rechte und Interessen türkischer Gesellschaften oder solcher Gesellschaften, die von türkischen Untertanen kontrolliert werden, die auf diesen Gebieten liegen, liquidieren. Der Erlös der Liquidation wird direkt der Gesellschaft ausgekehrt.
>
> Dieser Artikel ist nicht anwendbar auf Gesellschaften, in denen Untertanen der alliierten Mächte, einschließlich Untertanen der Mandatsgebiete am 1. 8. 14 ein überwiegendes Interesse hatten.
>
> Die Bestimmungen des ersten Absatzes dieses Artikels über die Zahlung des Liquidationserlöses ist nicht anwendbar, wenn es sich um Eisenbahnen handelt, deren Rechtsträger eine türkische Gesellschaft ist, in denen aber die Mehrheit des Kapitals oder die Kontrolle sich in den Händen deutscher, österreichischer und ungarischer oder bulgarischer Untertanen befindet, sei es direkt, sei es auf Grund von Beteiligungen, die sie an einer von ihnen kontrollierten Gesellschaft haben. In diesem Falle wird der Liquidationserlös der Finanzkommission ausgekehrt.
>
> Artikel 294. Die türkische Regierung hat auf Anfordern der alliierten Hauptmächte die Unternehmungen, das Eigentum, die Rechte und Interessen jeder türkischen Gesellschaft zurückzunehmen, die eine Eisenbahnkonzession auf türkischem Gebiete, wie es sich aus dem gegenwärtigen Vertrage ergibt, besitzt. Die türkische Regierung überträgt die erwähnten Unternehmungen, das Eigentum, die Rechte und Interessen einschließlich der Interessen, die sie selber an der Eisenbahn oder den vorerwähnten Unternehmungen besitzt, gemäß den Bestimmungen der Finanzkommission. Diese Übertragung erfolgt zu einem Preise, der durch einen vom Völkerbundsrat ernannten Schiedsrichter festgesetzt wird. Der so festgesetzte Preis wird der Finanzkommission überantwortet, die ihn ihrerseits . . . . . unter die Personen verteilt, die direkt oder indirekt an der Gesellschaft beteiligt sind. Der Anteil, der auf deutsche, österreichische, ungarische oder bulgarische Untertanen etwa entfallen sollte, wird der betreffenden Wiedergutmachungskommission überwiesen, wie sie in den Friedensverträgen mit Deutschland, Österreich, Ungarn und Bulgarien eingesetzt ist. Der der türkischen Regierung etwa anfallende Anteil wird von der Kommission einbehalten, und gemäß den Finanzklauseln dieses Vertrages verwandt.

In Praragraph 293, Absatz 3, ist deutlich erkennbar, wie die Entente versucht, auch die Rechte der schweizerischen Bank für orientalische Eisenbahnen auszuschalten und deren Anteilbesitz sich durch diese Bestimmung im Verein mit den entsprechenden Bestimmungen der Verträge von Versailles und St. Germain anzueignen. Im übrigen werden die Unternehmungen, die auf türkischem Gebiete liegen, anders behandelt, als die Bahnen in den abgetrennten Gebieten. Es ist deshalb wichtig, sich zu vergegenwärtigen, wie sich die Entente nach dem Friedensvertrage die neue geographische Gestaltung der Türkei gedacht hat. Hier ist möglicherweise im Anschluß an die geplanten Milderungen des Vertrages von Sèvres an eine Änderung zu denken. Sie würde aber, wie einleitend erwähnt, nur eine Verschiebung der feindlichen Befugnisse aus den Artikeln 293 und 294, keine grundsätzliche Änderung zur Folge haben.

Die allgemeine Linienführung der Bahn von Haidar-Pascha über Eskischehir nach Angora, über Konia, den Taurus, Adana, den Amanus nach Aleppo und von dort ostwärts über den Eufrat über Nisibin, endlich die Lage des Geleisendes von Bagdad nach Samarra werden als bekannt vorausgesetzt. Nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages liegt dann das gesamte Netz der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft: Haidar-Pascha — Eskischehir — Angora und Eskischehir — Konia, die gesamte Linie der Mersina-Tarsus-Adana-Eisenbahn-Gesellschaft, endlich der Teil der Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft zwischen Konia und der Station Missis am Djihan in der cilizischen Ebene auf türkischem Gebiet, fallen also unter die Bestimmungen des Artikels 294. Freilich ist dieses Gebiet, wie wir sehen werden, mit mancherlei Hypotheken belastet. So sind beispielsweise die ersten 120 km von Haidar-Pascha bis etwa zur ersten Station hinter Ismid, Sabandja am gleichnamigen See, allerlei Sonderregimen unterworfen, deren Umfang im einzelnen noch nicht feststeht, und die wir zweckmäßig am Schluß zusammen mit den Bestimmungen betreffs die Haidar-Pascha-Hafen-Gesellschaft betrachten. Aber auch das dann noch der Türkei verbleibende Gebiet wird durch diese genannten Zusatzabkommen von Sèvres, die die beteiligten Großmächte unter sich getroffen haben, in eine Reihe von „Interessensphären" aufgeteilt. So läuft längs der Bahn von der Station Kutahia bis Akschehir die Grenze einer italienischen Interessensphäre, überschreitet die Bahn bei Akschehir und umschließt das ganze Südende von Akschehir bis Konia und von der Bagdadbahn die Strecke von Konia bis etwa zur Station Tschiftehan im Taurus. Dort beginnt eine französische Interessensphäre, die sich bis Missis erstreckt.

Über das Schicksal der von der Türkei abgetrennten Gebiete ist sich die Entente bisher selbst nicht völlig einig. Grundsätzlich sollen diese Gebiete einem oder zwei Übergangsstaaten, dem Königreich Hidjas und Mesopotamien, gehören. Dieser Staat oder diese Staaten sind aber, wie bekannt, noch nicht für ausreichend reif gehalten, um ihre Geschicke selbständig zu verwalten. Sie werden vielmehr englisch-französischem „Mandat" unterstellt. Auch über die Grenzen dieser Mandatsphären besteht zwischen den Beteiligten, soweit bekannt, noch keine endgültige Einigung. Man weiß nur, daß Frankreich unter englischem Drucke beispielsweise auf das ihm ursprünglich nach dem Sykes-Picot-Abkommen von 1916 zukommende Petroleumgebiet von Mossul hat verzichten müssen.

Dieses Abkommen aber kennt neben den Mandatzonen auch noch eigentliche „Protektorate". Ein solches englisches Protektorat ist das Schatt von Bassra bis Bagdad, einschließend, soweit bisher bekannt, die Strecke Bagdad-Samarra. Eine französische Protektoratszone zieht sich längs der Küste von Cilizien und Syrien bis etwa in die Nähe von Beirut hin und entsendet einen „Korridor" landeinwärts an den Hängen des Gebirges entlang, entlang auch der Eisenbahn Aleppo-Nisibin, diese aber außerhalb lassend, der persischen Grenze zu. Nach den bisher bekannt gewordenen Karten würde die französische Protektoratszone von der Bagdadbahn die Strecke von Missis bis etwa zur Station Katma im Kurddagh einschließen. Nachdem aber in neuerer Zeit im Anschluß an Unruhen in Damaskus und anderwärts längs der Bahn Aleppo-Hama-Homs-Rajak Stadt und Bahnhof Aleppo der französischen Protektoratszone einverleibt sind, ist anzunehmen, daß auch das Sykes-Picot-Abkommen eine Erweiterung und Verbesserung in der Richtung erfährt, daß die französische Protektoratsgrenze die Bagdadbahn entweder erst ostwärts Aleppo schneidet oder aber die ganze Linie bis zum Geleiskopf in Nisibin umschließt.

Auf dieses Stück der Bagdadbahn jenseits Missis finden jedenfalls die Bestimmungen des Artikels 293 Anwendung.

Für die auf türkischem Gebiet verbleibenden Bahnen werden also die alliierten Hauptmächte gemäß Artikel 294 innerhalb einer Frist von 6 Monaten an die türkische Regierung die Aufforderung richten, die Konzession zurückzunehmen, ohne Rücksicht darauf, daß die Konzession an sich noch nicht abgelaufen ist, privatrechtlich also ein Anspruch der Anteilseigner auf Fortdauer der Konzession besteht. Soweit es sich um deutsche Anteilseigner handelt, haben sie sich von vornherein im Vertrage von Versailles verpflichtet, die Bestimmungen des türkischen Friedensvertrages anzuerkennen. Bisher ist nichts davon bekannt geworden, daß das überwiegende schweizerische Interesse an den in Frage kommenden Bahnen seinen Bedenken gegen die ihm zugedachte Vergewaltigung Ausdruck verliehen hätte. — Die so zurückgenommene Konzession überträgt die türkische Regierung gemäß den Bestimmungen der eigentlichen Herren des zukünftigen türkischen Reiches: der Finanzkommission. An wen, geht aus dem türkischen Friedensvertrage nicht hervor, ergibt sich aber aus dem unten zu besprechenden Zusatzabkommen von Sèvres. Der Preis wird von einem internationalen Schiedsrichter festgesetzt, gegen dessen Festsetzung es keine Berufung gibt. Wer den Gegenwert für die Konzession an die Finanzkommission zu zahlen hat, ob die türkische Regierung, ob der neue Eigentümer direkt, das alles sind Fragen, deren Austragung „gemäß den Bestimmungen der Finanzkommission" zu erfolgen haben wird. Welche Gesichtspunkte den Schiedsrichter bei der Preisfestsetzung leiten sollen, ob nur der Buchwert der Aktiven vergütet wird, oder ob weitergehend auch den Einnahmeerträgnissen der letzten Jahre, wie in den Rückkaufsbestimmungen der Konzession meist vorgesehen, ob endlich gar — der veränderten Wirtschaftslage entsprechend — den Zukunftschancen, wie Artikel 311 *) des Vertrages von Sèvres vorschreibt, Rechnung zu tragen ist, das alles sind Fragen, auf die uns der Vertrag die Antwort schuldig bleibt.

Was ferner aus den Passiven der Bahngesellschaften, insbesondere den umfangreichen, an den internationalen Börsen gehandelten Obligationen wird, auch darüber schweigt sich der Vertrag von Sèvres aus.

Die gleichen Zweifelsfragen tauchen für das auf türkischem Gebiete verbleibende Bruchstück der Bagdad-Eisenbahngesellschaft Konia-Missis auf. Nur ist hier für die wesentlichen Passiven der Bahn — als solche figurieren in ihren Bilanzen die ihr in Zahlung gegebenen türkischen Staatsanleihen als Gegenwert für die im Bau investierten Kapitalien auf der Aktivseite, für deren pünktliche Zinszahlung sie mit ihren Einnahmen und Eigentum haftet — vorgesehen, daß diese zusammen mit anderen türkischen Staatsanleihen wie bisher durch den Rat der türkischen Staatsschuldverwaltung gemäß dem Muharremdekret und den weiteren Abkommen aufrecht erhalten bleiben und weiter verwaltet werden.

Anders diejenigen Strecken der Bagdadbahn, die vom türkischen Staatsgebiet abgetrennt werden. Sie unterfallen, wie erwähnt, den Bestimmungen des Artikels 293, werden ohne weiteres liquidiert und der Erlös der Liquidation der Finanzkommission ausgekehrt.

Bemerkenswert ist, daß es gegen das Liquidationsverfahren und sein Ergebnis einen Rekurs gemäß Artikel 297 an eine vom Völkerbund einzusetzende Kommission gibt.

Es ist eine besondere Ironie des Schicksals, daß gerade bei der Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft die Aktienmehrheit als solche vermutlich im Besitze deutscher Untertanen ist, daß gerade für diesen Aktienbesitz von der Zwischenschaltung einer neutralen Holding-Company, wie man ihn etwa bei der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft annehmen könnte, kaum die Rede sein kann. Die darauf bezüglichen Bestimmungen des Artikels 293 wenden sich also an die falsche Adresse und in Artikel 294, der die Anatolische Bahn betrifft, sind sie fortgelassen. Welche Aussichten, hätten wir es mit einem Vertrage, der nach juristischen Grundsätzen auszulegen ist, zu tun; welche Aussichten, wäre die Schweiz eine neutrale Großmacht!

(Schluß folgt.)

Mercator

*) Art. 311. In den von der Türkei abgetrennten Gebieten werden die alliierten Untertanen, sowie Gesellschaften, die von alliierten Finanzgruppen oder Untertanen kontrolliert werden und ihre Konzession, wie sie vor dem 29. 10. 14 durch die türkische Regierung oder türkische Lokalverwaltungen erteilt worden sind, durch die (Mandatar-)Macht im vollkommenen Besitze ihrer wohlerworbenen Rechte geschützt. Die betreffende Macht wird alle Pfänder, die den Finanzgruppen oder Untertanen erteilt worden sind, anerkennen, oder ihnen entsprechende zuweisen.

Falls indessen die betreffende Macht der Ansicht ist, daß die Aufrechterhaltung irgendeiner der genannten Konzessionen der öffentlichen Wohlfahrt widerspricht, hat sie das Recht, innerhalb dieser Frist von sechs Monaten, gerechnet vom Zeitpunkte des Übergangs des Gebietes unter ihre Verwaltung oder ihr Mandat ab, die Konzession zurückzukaufen oder aber ihre Abänderung in Vorschlag zu bringen. In solchen Fällen ist sie verpflichtet, den Konzessionsinhaber gemäß den folgenden Bestimmungen angemessen zu entschädigen.

Mangels eines freundschaftlichen Übereinkommens unter den Beteiligten über den Betrag der Entschädigung wird die Festsetzung des Betrages Schiedsgerichten übertragen, die sich aus drei Mitgliedern zusammensetzen. Eines der Mitglieder wird durch den Staat ernannt, dem der Inhaber der Konzession, oder falls es sich um eine Gesellschaft handelt, die Besitzer der Aktienmehrheit angehören. Das zweite Mitglied wird von der Regierung ernannt, die Hoheitsrechte auf dem betreffenden Gebiete ausübt. Das dritte ist, falls zwischen den Parteien keine Einigung erzielt wird, vom Völkerbundsrat zu ernennen.

Dieses Schiedsgericht, das nach Recht und Billigkeit Urteil spricht, hat alle Grundlagen zu berücksichtigen, die für eine Bewertung in Frage kommen und zwar ausgehend von der Aufrechterhaltung des Konzessionsvertrages mit Anpassung an die gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse, wie sie im folgenden Absatz festgesetzt wird.

„Falls die Konzession aufrecht erhalten wird, hat der Konzessionär das Recht, innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Ablauf der im zweiten Absatz des Artikels vorgesehenen Frist eine Anpassung seiner Konzession an die neuen wirtschaftlichen Verhältnisse zu verlangen und mangels einer Einigung mit der betreffenden Regierung entscheidet das vorerwähnte Schiedsgericht."

Deutsch-Österreich

Preisabbau-Ultimatum — Streiks öffentlicher Angestellter — Defizit und Steuerstreik — Versagen der Entente — Die Devisenkurse — Ernährung, Kohlenlage, Arbeitslosigkeit

Bevor noch der Finanzausschuß des Nationalrates Gelegenheit gefunden hat, den Staatsvoranschlag für das Jahr 1920/21 in Beratung zu ziehen, ist dieser so ziemlich in allen entscheidenden Posten vollständig über den Haufen geworfen. Der seit Monaten als unvermeidlich vorausgesehene völlige Zusammenbruch der Krone ist nun im Zuge und hat Preisumwälzungen im Gefolge, die die Gefahr einer sozialen Revolution wieder so nahegerückt haben, wie es seit dem Frühjahr 1919 nicht mehr der Fall war. In der Eröffnungssitzung einer von der Regierung zur Beschwichtigung der erregten Massenstimmung einberufenen Enquete über die Möglichkeiten eines Preisabbaues, hat der Vertreter der Technischen Union, der sozialdemokratischen Organisation der technischen Staatsangestellten, der Regierung für den „Preisabbau" ein Ultimatum bis zum 20. 1. gestellt. Sei bis dahin nichts Wirksames geschehen, so betrachte sich die Arbeiterschaft als außerhalb der Gesetze stehend und werde zur Selbsthilfe im Kampf gegen Schieber und Wucherer greifen. Man muß diese Drohung als solche nicht allzu ernst nehmen, obwohl die Drohung mit dem Galgen, die von dem Vertreter der zurzeit mächtigsten Arbeiterorganisation ausgesprochen wird, immerhin geeignet ist, einige Nervosität auszulösen. Aber für das dumpfe Gefühl der Verzweiflung, das die breitesten Schichten der Bevölkerung ergriffen hat, ist die Drohung bezeichnend und vielleicht noch bezeichnender die Tatsache, daß der nächste Redner in der Enquete, ein konservativer Universitätsprofessor, dazu bemerkte, es sei nur eine Frage des Temperamentes wie weit man den Ausführungen des Vertreters der Technischen Union widerspreche. In vollster Übereinstimmung aber fordern die Sprecher der Verbraucher wie der Produzenten, der Unternehmer, Arbeiter und Angestellten, der Industrie wie des Handels und der Landwirtschaft als einzigen Ausweg aus der Not: Den Anschluß an Deutschland.

Vorläufig kündigt sich der Zusammenbruch in immer häufigeren Streiks von öffentlichen Angestellten an, da diese in der Anpassung ihrer Bezüge viel weiter hinter der Geldentwertung zurückgeblieben sind als Arbeiter und Angestellte in Industrie und Handel und der Staat in seiner verzweifelten Finanzlage ihre Forderungen nur widerstrebend erfüllen kann. In diesen Streiks gehen aber die letzten Reste von staatlicher Autorität und Selbstvertrauen der Bevölkerung zugrunde. Bald sind es die Postbediensteten, bald die Telephonbeamten, bald die Eisenbahner, (zumeist sogar die eines Direktionsbezirkes, wodurch der Verkehr auf der ganzen Strecke lahmgelegt wird), bald die niederen Kanzleibeamten, bald die Angestellten des staatlichen Münzamtes, die kurzerhand die Arbeit einstellen und so größere oder geringere Teile des Wirtschaftslebens zum Stillstand bringen, um schließlich ihre Forderungen auf Kosten der Allgemeinheit, durch Vermehrung des staatlichen Defizites, durch Erhöhung der Preise und durch beschleunigten Notendruck durchzusetzen.

Das Defizit des Staatshaushaltes, das die Regierung im September mit 12½ Milliarden veranschlagt hat, ist seither auf mehr als das Dreifache gestiegen und wenn die sprunghafte Steigerung der Devisenkurse nicht sehr bald zum Stillstand kommt, droht selbst die Notenpresse zu versagen, weil mit jedem Bruchteil eines Centime, um den die Krone in Zürich sinkt, die Kosten der eingeführten Lebensmittel und damit das Defizit des Staates, der aus sozialen Gründen den Brot- und Mehlpreis unverändert hält, um Milliarden steigen. Die Regierung versucht vergeblich, wenigstens in den staatlichen Betrieben die Einnahmen den Ausgaben anzupassen. Die Telephongebühren werden in Wien von 1400 auf 3600 bis 14 400 K, das Postporto für den einfachen Brief von 80 Heller auf 2 K im Inland und 5 K nach dem Ausland, die Telegrammgebühren von 1 auf 2 K je Wort erhöht, der Valutazuschlag zu den Zollsätzen beträgt bereits 4900 %, die städtischen Straßenbahnen in Wien heben 5 K für eine Fahrt ein gegen 3 K bisher, der Gaspreis wird von 5 auf 7.50 K je cbm erhöht. Aber all diese Maßnahmen haben doch nur zur Folge, daß die Teuerungswelle sich verstärkt und die allgemeine Gärung immer bedrohlicher wird. Dem steht gegenüber, daß mit der Geldentwertung und Lohnerhöhung nun breite Schichten der Arbeiterschaft in hohe Stufen des Einkommensteuertarifs gerückt sind, was — ähnlich wie in Deutschland — die Kommunisten zur Agitation für einen Steuerstreik und gegen den Steuerabzug veranlaßt. Die Sozialdemokraten sind dieser Bewegung mit einem Antrag entgegengetreten, den Steuersatz bis zu Einkommen von 200 000 K ungefähr um ein Drittel zu ermäßigen und die Regierung hat diesen Antrag, um der gefährlichen kommunistischen Agitation die Spitze abzubrechen, ohne Widerstreben akzeptiert.

Der Grund für die besonders gefährliche Entwicklung der letzten Wochen ist das Ausbleiben der Kredithilfe der Entente. Die österreichische Sektion der Reparationskommission hat nach langen Beratungen bereits im Oktober umfangreiche, ausführlich motivierte Vorschläge über eine Wirtschaftshilfe für Deutsch-Österreich nach Paris und London erstattet. Ihr praktisch wichtigster Teil war die sofortige Gewährung eines Kredites von 250 Mill. $, dessen Realisierung — sinkend gestaffelt — binnen fünf Jahren in der Weise erfolgen sollte, daß 1921 zunächst 80 Mill. $ flüssig gemacht würden. Die Hauptdelegierten der Wiener Sektion sind selbst nach Paris und London gefahren, um dort eine rasche Erledigung ihrer Vorschläge zu erwirken, und zumal der englische Delegierte Sir William Goode setzt sich dafür mit dem denkbar größten Eifer ein. Es ist auch gelungen, die Zustimmung der Pariser Reparationskommission dafür zu gewinnen. Aber seither sind fast drei Monate verstrichen und die Nachrichten, die aus den Hauptstädten der Entente kommen, lassen kaum mehr die Hoffnung zu, daß der Plan der Wiener Reparationskommission verwirklicht werde. Bestenfalls wird man wieder einen Notkredit von 40 bis 50 Mill. $ zu erwarten haben, der das Land für drei bis vier Monate über Wasser hält, wenn nicht auch dieser Notkredit zu spät kommt.

Denn inzwischen haben die Devisenkurse in Wien einen bisher auch in den schlimmsten Wintertagen des Jahres 1920 nicht annähernd verzeichneten Stand erreicht. Es notierten am 17. 1. in Wien: Reichsmark 12,37 (gegen 9 zu Beginn des Jahres), csl. K 9,79 (gegen 7,34), Schweizer fr 124 (gegen 100), $ 784 (gegen 606), £ 3130 (gegen 2325). In Zürich aber ist der Kronenkurs auf 90 ct für 100 K gesunken. Da der weitaus größte Teil der Einfuhr, vor allem die Kohle, aus Deutschland und der Tschecho-Slowakei

kommt, so äußert sich diese Kursentwicklung ganz unmittelbar in dem allgemeinen Preisniveau.

Dabei hat sich die allgemeine wirtschaftliche Lage im Vergleich zum vorigen Winter in zwei wichtigen Beziehungen unleugbar gebessert. Vor allem ist die Ernährung ungefähr bis Mitte April gesichert, nachdem es vor kurzem gelungen ist, gegen Verpfändung der im neutralen Auslande erliegenden privaten Wertpapiere 60 000 t überseeisches Getreide zu erwerben. Allerdings ist das Brot infolge reichlicher Maisbeimengung aus Ersparungsgründen von sehr schlechter Qualität. Auch Kartoffeln und Fett sind in genügenden Mengen vorhanden. Weitere Nahrungsmengen einzuführen ist die Regierung bei dem jetzigen Kronenkurse nicht imstande, aber die Gefahr der Hungersnot ist wieder einmal für einige Wochen abgewendet. Dazu kommt eine relativ sehr wesentliche Besserung der Kohlenversorgung. Während im vorigen Winter der Straßenbahnbetrieb zeitweilig ganz stillgelegt, die Abgabe von elektrischem Strom an Haushalte und industrielle Betriebe aufs äußerste gedrosselt werden mußte, kann jetzt die Straßenbahn ihren Betrieb bis 11 Uhr nachts fortführen und die Ersparungsvorschriften an elektrischem Strom werden durch immer zahlreichere Ausnahmen durchbrochen. Während im vorigen Winter die Wiener Bevölkerung sich weder Kohle noch Holz beschaffen konnte, kann jetzt eine bescheidene Ration Zimmer- und Küchenbrandkohle regelmäßig ausgefolgt werden, und auch die Holzversorgung ist halbwegs geregelt. Vor allem aber bessert sich auch die Kohlenbelieferung der Industrie. Eine dieser Tage veröffentlichte amtliche Statistik läßt erkennen, daß die wichtigsten Industrien schon durchschnittlich 50 % ihres normalen Kohlenbedarfes erhalten. Durch eine Verfügung der Entente erhält Deutsch-Österreich jetzt monatlich um 100 000 t mehr oberschlesische Kohle (insgesamt 300 000 t). Dazu kommen nicht unbeträchtliche Mengen von Kompensations- und Schleichhandelskohle, die noch immer aus den angrenzenden Nachfolgestaaten ihren Weg nach Deutsch-Österreich finden.

Daher ist auch die Arbeitslosigkeit verhältnismäßig sehr gering, obwohl die Zahl der staatlich unterstützten Arbeitslosen, die bloß etwa 15 000 beträgt, nur eine unvollständige Vorstellung von dem Beschäftigungsgrad der deutsch-österreichischen Industrie gibt, da zahlreiche Industrien nur mit reduzierter Arbeitszeit tätig sind. Aber auch die voll arbeitenden Industrien sind nicht in der Lage, ihren Angehörigen Einnahmen zu bieten, die halbwegs in einem ausreichenden Verhältnis zu den Kosten der Lebenshaltung stehen. Die bestgestelltesten Arbeiterkategorien beziehen jetzt Wochenlöhne von 2000 bis 2400 K, der große Durchschnitt bleibt weit dahinter zurück. Demgegenüber kostet zur Zeit ein halbwegs brauchbarer Männeranzug 8 bis 10 000 K, ein Paar Schuhe 1500 bis 2000 K, und die Sorge um die Ergänzung des notwendigsten Kleiderbestandes ist nach sechs Jahren Krieg und Revolution, in denen die letzten Vorräte aufgebraucht wurden, ebenso dringend geworden wie die Sorge um das tägliche Brot. Vor allem aber ist den breiten Massen der Festangestellten und der geistigen Arbeiter die Anpassung ihrer Bezüge an das geänderte Preisniveau nicht einmal in dem Grade möglich geworden wie der industriellen Arbeiterschaft. Es ist die vollständige Kapitalserschöpfung der großen Mehrzahl der Bevölkerung, die jetzt in Erscheinung tritt, nachdem jeder einzelne Haushalt durch sechs Jahre Defizitwirtschaft getrieben hat.

Wien, 18. Januar 1921. *Dr. Gustav Stolper*

England

Anpassung der Löhne an das Preisniveau

Der Begriff der „gleitenden Lohnskala" ist alt; doch verstand man früher etwas anderes darunter als heute. Man sah noch bis vor kurzem in ihr ein System, das die Vergütung der Arbeit nach dem Erfolg, d. h. nach dem Reingewinn des Unternehmens, nach den erzielten Preisen, nach der Höhe der Produktion und dergleichen, festsetzte. Durch die gewaltige Teuerung der vergangenen Jahre hat sich der Begriff verschoben. Dies hängt folgendermaßen zusammen: Eine endlose Reihe von Lohnforderungen wurde mit der Teuerung der Lebenshaltung begründet. Streiks folgten Streiks, da eben bewilligte Lohnzuschläge schon bald ungenügend waren. So gelangte man schließlich dazu, nach einer dauernden Anpassung der Löhne an die Teuerung zu streben und bezeichnete das Ziel als das der gleitenden Lohnskala.

In Deutschland ist man sich über die Möglichkeit einer solchen generellen Anpassung nicht einig: vor allem werden theoretische Einwendungen gemacht. Man befürchtet, daß die allgemeine Teuerung erhöhte Löhne zur Folge haben wird, daß diese erhöhten Löhne dann die Teuerung wieder vermehren werden — die bekannte Schraube! — und sieht so in der an die Lebenshaltung angepaßten gleitenden Lohnskala eine große Gefahr für die Gesundung unserer Finanzen.

Während sich in Deutschland die Gelehrten streiten, schreiten die Engländer zum Versuch. Auch sie verkennen die Schwierigkeiten nicht, aber sie besitzen in der Organisation der Whitley-Räte ein Mittel, das vortrefflich geeignet ist, Wünsche und Meinungen zu diskutieren und Versuche und Experimente mit Neuerungen zu machen. Diese Organe sind es gewesen, die die Durchführung der gleitenden Lohnskala unternommen haben. Bei der Bedeutung, die dieses Problem auch für uns hat, ist es von großem Interesse, zu sehen, auf welche Weise man in England der Schwierigkeiten Herr geworden ist.

Der Grundsatz bei fast allen Vereinbarungen dieser Art ist, daß die Anpassung der Löhne nicht jeder kleinen Schwankung folgt, sondern erst bei gewissen festgesetzten größeren Unterschieden stattfindet. Als Grundlage für die Berechnungen der Lebenshaltungskosten dient dabei fast in allen Fällen die Statistik des Arbeitsministeriums, die monatlich in der „Labour Gazette" veröffentlicht wird. In der Regel findet die Festsetzung der neuen Löhne nicht sofort, sondern vierteljährlich statt. Die Verschiebung der Löhne geschieht entweder nach Prozenten des Grundlohnes (relatives System) oder durch Gewährung eines festen Zuschlages (etwa 2 s für jede Verschiebung in den Kosten der Lebenshaltung um 10 Punkte), wobei verschiedene Lohnklassen die gleichen Zuschläge erhalten.

Die Höhe der Zuschläge und die Zeitpunkte ihrer Festlegung sind ebenfalls in den verschiedenen Tarifverträgen verschieden vorgesehen.

Regelmäßig findet die Anpassung an das Preisniveau bei den niedrig gezahlten Arbeitern vollkommener statt, als bei den gutgelohnten, was sozialpolitisch damit zu begründen ist, daß die niedrigen Lohnklassen dem Existenzminimum näher stehen als die höheren. Ferner findet sich oft der Grundsatz,

daß die Anpassung an die Lebenshaltung nicht vollkommen vor sich geht, sondern bei zunehmender Teuerung nur ein Teil derselben durch höhere Löhne ausgeglichen wird und dementsprechend bei sinkendem Preisniveau die Löhne nicht so schnell zurückgehen wie die Preise. Offenbar hat man dabei den Zweck verfolgt, nicht durch Steigerung der Löhne das Preisniveau zu beeinflussen, wie es bei einer zu genauen Anpassung befürchtet werden müßte.

Die einzelnen Tarifverträge gehen in vielen Punkten nicht unerheblich auseinander. Im ganzen werden durch sie rund 1½ Millionen Arbeiter betroffen, ganz abgesehen von Einzelfirmen, in denen vielfach gleitende Lohnskalen eingeführt worden sind, ohne daß das Arbeitsministerium davon Kenntnis erhalten hat (wodurch die Veröffentlichung von Angaben unterblieben ist). Es ergibt sich hieraus ohne weiteres die Bedeutung der Neuerung, und es wird daher keiner Rechtfertigung bedürfen, wenn im folgenden das Wichtigste aus einigen großen Tarifverträgen der geschilderten Art wiedergegeben wird. Die Tarifverträge sind alle neuen oder neuesten Datums, nur wenige sind älter als zwei Jahre.

1. Eisenbahnarbeiter. Vereinbarungen, die im verflossenen Jahr abgeschlossen worden sind, sehen vor: Für jede Steigerung oder jedes Fallen der Indexzahlen des Arbeitsministeriums um mindestens fünf Punkte findet eine Erhöhung bzw. eine Herabsetzung der Löhne um einen Shilling je Woche statt. Die Löhne dürfen niemals unter bestimmte Minima fallen, die im allgemeinen auf mindestens 100 % über den Vorkriegslöhnen liegen. Die Festsetzung der Löhne geschieht durch vier alljährlich im März, Juni, September und Dezember stattfindende Versammlungen des Allgemeinen Lohnamtes der Eisenbahner (General Wages Board); sie hat Gültigkeit für die kommenden drei Monate. Berücksichtigt werden nur Verschiebungen von mindestens fünf Punkten in den Indexzahlen oder ein Vielfaches von fünf Punkten. Ähnliche Tarifverträge gelten für die höheren Beamten und für die Bürobeamten, doch sind die Zuschläge bzw. Abschläge für diese höher als für die Arbeiter. Sie betragen 5 £ das Jahr für je fünf Punkte, (also etwa 2/— die Woche). Auch für die in den Docks beschäftigten Angestellten der Eisenbahnen gelten ähnliche Vereinbarungen.

2. Woll-Textilindustriearbeiter in Yorkshire. Nach den Vereinbarungen des National Wool (and Allied) Textile Industrial Council (der Whitleyrat für die Textilgewerbe) wird ein fester Grundlohn gezahlt, und dazu Ergänzungen gewährt.

Der Grundlohn ist mit 145 % über dem Friedenssatz vorgesehen, die Zuschläge bewegen sich proportional den Verschiebungen der Indexzahlen der „Labour Gazette", doch nur, wenn diese Unterschiede von mindestens 10 % gegen die letzte Festsetzung aufweisen. Ein gewisser Maximallohn ist merkwürdigerweise vorgesehen. Die Festsetzungen geschehen monatlich.

3. Heizer und Maschinisten in der Wollentextilindustrie. Eine Vereinbarung zwischen der Unternehmerorganisation und den Gewerkschaften setzt fest, daß wenn die Indexzahlen der „Labour Gazette" eine Preissteigerung von 165 % über Friedensstand nachweisen, der Lohn 60 s 2 d je Woche betragen soll. Bei jeder Veränderung der Indexzahlen um je zehn Punkte, schwankt der Lohn um 3/7½ d je Woche.

4. Bleicherei-, Färberei-, Tuchdruckerei- und Appreturarbeiter. Die Verschiebungen der Zeitlöhne entsprechen den Verschiebungen in den Indexzahlen Punkt für Punkt, doch bei Stücklohn findet eine Skala Anwendung, die bei einer Steigerung der Indexzahlen um 100 % nur eine solche der Löhne um 80 % vorsieht. Fällt die Indexzahl unter 100 %, so werden die Löhne nicht mehr Punkt für Punkt den Indexzahlen angepaßt, sondern für jeden Punkt derselben sinken die Löhne nur um 0,8426 %, während für die Akkordlöhne eine Senkung um nur ⁴/₅ % dieser Prozentzahl stattfindet. Sollten die Indexzahlen auf 40 % der Vorkriegszahlen fallen, was ja in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, so wird der Tarifvertrag hinfällig. Die Festsetzungen finden vierteljährlich an der Hand der zuletzt veröffentlichten Indexzahlen statt. In Lancashire, Cheshire, Derbyshire und Schottland wird die Anpassung der Löhne nicht nach Prozent, sondern nach festen Summen durchgeführt, und zwar ist sie verschieden hoch, je nach der Art der Arbeit und dem Alter des Arbeiters bzw. der Arbeiterin.

5. Maschinenkalikodruckereiarbeiter. In Lancashire, Cheshire, Derbyshire und Schottland wird ein Grundlohn gezahlt, dazu ein Bonus von 20 s je Woche und dazu ein Zuschlag von einem Cost of Living Wage von 110 % des Grundlohnes, wenn die Indexzahlen der „Labour Gazette" 155 % betragen. Dieser Cost of Living Wage steigt und sinkt genau proportional mit den Indexzahlen, solange diese 124 oder darüber betragen. Fallen sie unter 124 %, so fällt der veränderliche Teil des Lohnes nur noch um ¾ % für jeden Punkt in den Indexzahlen. Die Lohnfestsetzungen geschehen wie auch in anderen Fällen vierteljährlich.

6. Graveure für Kalikodruckerei. Stehen die Indexzahlen über 100 %, folgt der Lohn jeder Veränderung in den Indexzahlen Punkt für Punkt. Sinken die Indexzahlen unter 100 %, so entspricht ¾ % in den Löhnen 1 % in den Indexzahlen.

Ähnliche Festsetzungen finden sich bei den Flanellwebern in Wales, den Lammwollspinnern in Leicester, den Packern usw. in Manchester, der Teppichweberei, der Seidenindustrie in Leak und Brighouse, der Leinenindustrie in Kirkcaldy, der Asbestindustrie, der Silberschmiederei und verwandten Gewerbe in London, den Militärmusikinstrumentenmachern in London, den Bettstellenindustriearbeitern, den Regierungsangestellten, den Polizeiangestellten, (hier ging der Einführung der Lohnskala eine eingehende Untersuchung des Problems durch eine Regierungskommission voraus), den Munizipalbeamten, den Tapetenindustriearbeitern, den Färberei- und Reinigereiarbeitern, den in der Gipsgewinnung beschäftigten Personen in Nottinghamshire und Derbyshire, den Korb- und Stuhlflechtern in Yorkshire und bei den Bankangestellten in Irland.

Alle diese Industrien haben erst seit kurzem die gleitende Lohnskala eingeführt. Ob sie sich endgültig bewähren wird, steht also noch dahin. In einem Gewerbe, der Herstellung von Weberschiffchen, ist sie wieder aufgehoben worden, leider erwähnt die „Labour Gazette" nicht warum.

Dr. Th. Plaut

Vereinigte Staaten von Nordamerika

Baumwolle — Weizen — Eisen und Stahl — Kupfer — Kapitalmarkt

Die gegenwärtige Wirtschaftslage der Vereinigten Staaten ist durch eine gewisse Unsicherheit gekennzeichnet. Schon während der Preisrückgänge und der wirtschaftlichen Depression der letzten Monate des vorigen Jahres hofften weite Kreise auf eine Erholung mit Beginn des neuen Jahres; unter anderm nahm man an, daß der Kleinhandel bis zum Weihnachtsfest noch an den alten hohen Preisen festhalten würde, um dann durch Herabsetzungen die lange zurückgehaltene Kaufkraft des Publikums wieder zu beleben.

Jedenfalls ist seit einigen Wochen ein Stillstand in der Abwärtsbewegung eingetreten. Wenn auch für die einzelnen Warengattungen die Lage noch durchaus uneinheitlich ist, so lassen sich doch ein gewisser Optimismus und Anzeichen nahender Besserung nicht verkennen.

Eine Tabelle der Preisentwicklung einzelner Waren möge die Ausführungen verdeutlichen. (Notierungen der New Yorker Börse.)

	notiert in	Ende 1913	Juli 1920	12. 11. 20	10. 12. 20	10. 1. 21
Baumwolle, loco; *middling*..	lb	ct	12,60	42,25	18,30	15,65	18,25
Weizen, Winter Nr. 2....	bu	ct	100,50	320,—	206,—	201,—	210,75
Stahl, Standard Bessemer.....	t	$	20,—	72,50	52,50	47,50	45—47
Roheisen, Northern Foundry Nr. 2...	t	$	15,—	47,—	45—48	35,—	34,50
Kupfer, electrolytic.....	lb	ct	15,—	19,—	14,75—15	13,87	13,25

Die sichtbaren Weizenvorräte der Vereinigten Staaten betrugen Anfang Januar nach Bradstreet 92,5 Mill. bu gegenüber 114,34 Mill. bu im Vorjahre. Das bedeutet bei einer Ernte von 790 Mill. bu (gegen 941 Mill. i. V.), daß entgegen anfänglichen Befürchtungen doch die Ablieferungen seitens der Farmer in regelmäßigem Fortschreiten sind. Anfang November bestand noch unter den Farmern eine Bewegung, den Weizen nicht unter 3 $ für den bushel abzugeben. Allerdings hat sich auch der Weizenpreis seit seinem Tiefstand Ende November etwas wieder erholt. Gegenwärtig ist eine bestimmte Tendenz der Preisentwicklung nicht zu erkennen; doch dürften vermutlich größere Exporte, ermöglicht durch die geplante Edge-Gesellschaft in Chikago (100 Mill. $ Aktienkapital) und die wieder zu errichtende War Finance Corporation eine weitere Erholung der Preise bewirken.

Einen ähnlichen Anblick bietet der Baumwollmarkt. Das dringende Angebot seitens der südlichen Baumwollfarmer hat nachgelassen. Die Gründung von zwei Edge-Gesellschaften, in New Orleans (mit 6 Mill. $ Aktienkapital) und in Columbia S. C. (10 Mill. $), lediglich zur Finanzierung des Baumwollexports, verspricht eine Erleichterung für die Zukunft. Man denkt hierbei vor allem an die Ausfuhr minderwertiger südländischer Baumwolle nach Deutschland. — Der Konsum ist bisher erheblich geringer als im vergangenen Jahr; das Zensusbureau gibt den inländischen Verbrauch für Dezember mit 295 000 Ballen an (gegen 512 000 im Vorjahr). Auch die Exporte erreichen bisher bei weitem nicht die Vorjahrshöhe, bis zum 15. 1. betrugen die Ausfuhren nach Großbritannien 1 Mill. Ballen (gegen 1,7 Mill. i. V.), bei sonstigen Ausfuhren von 1,7 Mill. Ballen (gegen 1,6 Mill. i. V.). Das entspricht der schweren Depression, in der sich seit einigen Monaten die Textilindustrie der Vereinigten Staaten und Englands befindet. Da nach den vorläufigen Schätzungen die Baumwollernte erheblich größer ist als 1919 (13,5 Mill. Ballen gegen 12,2 Mill.), läßt sich leicht ermessen, wie groß das Interesse der Farmer an einer Finanzierung des Exports, vor allem an einer Erschließung des deutschen Marktes sein muß. — Seit Anfang Dezember bewahrt der Baumwollpreis eine gewisse Stetigkeit, er zeigt sogar seit Anfang Januar eine schwache Tendenz zur Steigerung. Doch läßt sich diese Stetigkeit aus der Zurückhaltung der Farmer erklären, wie auch im Falle des Weizens, eine Vermutung, die aus der angespannten Lage der Banken in den betreffenden Distrikten und zahlreiche Bankzahlungseinstellungen bestätigt wird. (Besonders in Getreidebezirken, z. B. 23 Banken in Nord-Dakota, 2 Banken in Illinois und in dem Baumwollstaate Georgia 1 Bank.) Selbst die Frage eines Moratoriums für die Südstaaten ist erwogen worden.

Auf dem Eisen- und Stahlmarkt dominiert jetzt wieder durchaus der Stahltrust. Noch im Oktober hatten die unabhängigen Stahlwerke seine Überlastung mit Aufträgen ausgenutzt, um ihre Preise erheblich über seine seit länger als einem Jahre unverändert gebliebenen zu heben. Inzwischen hat sich die Nachfrage vermindert, die Bautätigkeit ist eingeschränkt und Schiffbauten werden ebenfalls nicht mehr in dem alten Umfang vorgenommen. Allerdings haben die Eisenbahnen, die während der Kriegsjahre recht gelitten haben, einen dauernd hohen Bedarf an Erneuerungsmaterial. Der Stahltrust selbst ist durch diesen Rückgang kaum berührt, er ist für lange Zeit hinaus mit Aufträgen versehen, sein Auftragsbestand bezifferte sich Ende Dezember auf 8,15 Mill. t (gegen 9 Mill. Ende November). Dagegen ist die Lage der unabhängigen Werke empfindlich verschlechtert. Sie sind zu Preisnachlässen bis auf das Niveau des Stahltrustes herab gezwungen, sie erwägen Lohnherabsetzungen (Lackawanna um 10 %, Midvale um 15 %) und der Beschäftigungsgrad der Stahlwerke beträgt nach „Iron Age“ 65—70 %. Midvale hat ihre Dividende auf die Hälfte herabgesetzt. Charakteristisch sind auch Fusionsgerüchte der Bethlehem Steel Corp. mit anderen unabhängigen Werken, die am 3. 1. an der New Yorker Börse eine Steigerung für die Aktien dieser Gesellschaft hervorriefen. — Roheisen liegt dauernd schwach. Wiederholte Preisnachlässe, zuletzt am 10. 1. von 35 $ auf 34,50 $, können die Käufer nicht veranlassen, aus ihrer Zurückhaltung hervorzutreten.

In besonders ungünstiger Lage befindet sich seit langem der Kupfermarkt. Depression in den Kupfer und Messing verarbeitenden Gewerben (z. B. Automobile) hat die Nachfrage vermindert, vielfach schreitet man auch zum Ersatz von Kupfer- und Messingteilen durch Eisen. Vor allem aber stößt die Regierung jetzt ihre großen Vorräte an Metallen ab und verkauft Kupfer- und Messingabfall. So erklärt sich der Rückgang des Kupferpreises unter das Vorkriegsniveau. Arbeitslosigkeit hat in der Kupferbranche ständig zugenommen, so daß die Lohnherabsetzungen auf das Niveau vom Juli 1919 bei den vier Gesellschaften der Porphyry-Gruppe (Utah, Chino, Ray Consolidated, Nevada) nicht unvermutet kamen. Die Kupferproduktion ist zurückgegangen, z. B. bei der Anaconda Copper Minning Co. auf 11,1 Mill. Pfund November 20 gegen 14,12 Mill i. V., Inspiration Copper Co. 5,35 Mill. Pfund gegen 7 Mill. Unter solchen Verhältnissen kann auch die Einstellung von Dividendenzahlungen nicht überraschen (Anaconda, Inspiration, Cananea).

Die Lage der Eisenbahnen ist trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Depression im ganzen anscheinend nicht unbefriedigend. Die Interstate Commerce Commission hat ihnen eine Ratenerhöhung zugebilligt, die sich in gesteigerten Bruttoeinnahmen äußert. Allerdings haben die Eisenbahngesellschaften auch mit vermehrten Unkosten, mit gestiegenen Löhnen und vor allem mit umfangreichen Reparaturaufwendungen zu rechnen, so daß sie in manchen Fällen trotz höherer Roheinnahmen geringere Reinerträge ausweisen (z. B. sind bei der Atchinson Topeka and St. Fé für November die Bruttoeinnahmen gestiegen gegen Oktober um 2,78 Mill. $, die Nettoeinnahmen gefallen um — 1,17 Mill. $). Doch haben die Gesellschaften auf Grund des Transportation Act, der die Bahnen im April 20 wieder aus der Regierungskontrolle den privaten Eigentümern übergab und ihnen für die ersten sechs Monate eine 6 %ige Verzinsung ihres Anlagekapitals garantierte, noch Forderungen an die Regierung in Höhe von ca. ¾ Milliarden $; die Zahlung wird vermutlich erst im Frühjahr erfolgen. (Schatzsekretär Houston vor dem amerikanischen Bankiertag.)

Die allgemeine Unsicherheit spiegelt sich in der Bewegung der Aktienkurse. Die Rückgänge der Warenpreise in den letzten Monaten hatten die Stellung verschiedener Industrien erschüttert und wiederholte Kursstürze, besonders im November, zeigten den Mangel an Vertrauen im Publikum. Auch im Dezember dauerte die schwache Haltung der Börse an, durch verschiedene Ursachen veranlaßt; viele Kleinhändler sahen sich gezwungen Effekten um jeden Preis zu verkaufen, um trotz fehlender Nachfrage die Preise ihrer Waren wenigstens bis zum Weihnachtsfest hochzuhalten; Spekulanten stießen ihren Aktienbesitz ab, da sie dem Verlangen der Banken nach verstärkten Einschüssen nicht entsprechen konnten; nicht zum wenigsten spielte eine Rolle auch die veränderte Politik der Banken, die ihren Bestand an Börsenkrediten stark einschränkten (1,75 Milliarden $ im Juli 19 gegen 0,7 Milliarden $ im Dezember 20) um die Bedürfnisse des Effektivhandels und der Produktion trotz ihrer angespannten Lage befriedigen zu können. — Entsprechend den wirtschaftlichen Verhältnissen sind industrielle Werte sehr viel stärker von den Kursstürzen betroffen worden, als Eisenbahnaktien. Sie hatten sich in der letzten Hausse sehr stark nach oben bewegt und mußten jetzt zum guten Teil ihren Gewinn wieder einbüßen. Eisenbahnwerte dagegen hatten während der Kriegsjahre bedeutend ruhiger gelegen, da bei der Regierungskontrolle und zurückgegangenen Arbeitsintensität die Lage der Bahnen eine Haussespekulation nicht ermutigte; so waren auch ihre Kursverluste jetzt nicht erheblich.

Seit Weihnachten hat der Verkaufsandrang nachgelassen und die Börsenindexziffer zeigt eine leichte Erholung:

	15. 1. 21	8. 1. 21	14. 1. 20
20 führende Industrieaktien.....	75,14	74,79	102,43
20 führende Eisenbahnaktien.....	77,56	77,21	74,96

Doch sind die Umsätze nur gering, so daß selbst bei dem kleineren Vorrat an call money der Satz für tägliches Geld am 14. 1. von 7 % auf 6 % ermäßigt werden konnte.

Trotz der zeitweiligen Schwäche der Börse haben jedoch fast ununterbrochen umfangreiche Emissionen, besonders von hochverzinslichen Obligationen, stattgefunden, die stets ohne Schwierigkeiten vom Markt absorbiert worden sind. Die Emissionsstatistik des „Journal of Commerce" (New York) gibt die Emissionen für 1920 bis November wie folgt an:

Januar..	338 Mill. $	Mai....	245 Mill. $	Septbr..	145 Mill. $
Februar.	202 „ „	Juni ...	266 „ „	Oktober	339 „ „
Marz ...	275 „ „	Juli....	241 „ „	Novbr..	176 „ „
April ...	472 „ „	August.	168 „ „		

Auch jetzt ist der Kapitalbedarf noch keineswegs gestillt; die Eisenbahnen werden noch in größerem Umfange Obligationen ausgeben müssen und auch das Ausland wird noch mehrfach den amerikanischen Kapitalmarkt in Anspruch nehmen. So soll gegenwärtig in New York über einen 100-Mill.-$-Kredit an Frankreich verhandelt werden, ebenso 20 Mill. $ an Chile, 25 Mill. $ an Belgien, 60 Mill. $ an die Schweiz, 25 Mill. $ an den brasilianischen Staat Sao Paolo; tatsächlich zustande kommen werden in absehbarer Zeit freilich nur die beiden letzteren.

Wenn der Anlagemarkt aber weiterhin so aufnahmefähig bleibt, erscheint es nicht ausgeschlossen, daß auch die großen Obligationenbeträge der Edge-Ausfuhrfinanzierungsgesellschaften (sie sind zur Ausgabe des Zehnfachen des Aktienkapitals = 1160 Mill. $ in Obligationsform berechtigt) ihre Abnehmer finden werden. Derartige Ausfuhrerleichterungen scheinen für die inländische Lage unerläßlich; denn Erweiterung der Produktionsmöglichkeiten über die eigene Konsumfähigkeit hinaus ist der tiefste Grund der gegenwärtigen Depression, und dauernde Besserung scheint nur bei starkem Export möglich. Die Absatzländer aber sind aus eigener Kraft nicht aufnahmefähig für so große Mengen und die bisherige Methode der Finanzierung durch kurzfristige Kredite hat bereits zu einer gefährlichen Belastung des gesamten Banksystems geführt.

Mitte Januar.

M. S.

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

		Hamburg 1. 2. ℳ	Berlin 1. 2. ℳ	Amsterdam 31. 1. fl	Zürich 1. 2. fr
Amsterdam ..	100 fl	2225,—	2247,75	—,—	211,50
Barcelona ...	100 Pesetas	912,37½	929,05	41,20	87,25
Berlin	100 ℳ	—,—	—,—	4,80	9,50
Brüssel	100 fr.....	475,—	476 50	21,75	45,74
Budapest	100 K	11,50	11,10	—,—	—,—
Buenos Aires.	100 Pesos .	—,—	—,—	—,—	220,—
Helsingfors ..	100 FM ...	223,50	220,75	—,—	—,—
Kopenhagen .	100 Kr	1267,50	1293,70	55,25	122,—
Kristiania ...	100 Kr	1217,50	1243,75	55,25	116,25
London	1 £	252,12½	244,70	11,38	24,—
Madrid	100 Pesetas	912.37½	929,05	41,20	87,25
New York....	1 $	66,37½	66,92	2,94	6,26½

		Hamburg 1. 2. ℳ	Berlin 1. 2. ℳ	Amsterdam 31. 1. fl	Zürich 1. 2. fr
Paris	100 fr	451,—	453,—	20,75	42,25
Prag	100 K.....	80,75	79,90	—,—	7,90
Rom	100 Lire ..	237,50	242,25	10,75	22,50
Stockholm ...	100 Kr	1485,—	1463,50	65,—	133,—
Wien	100 K neu.	17,—	16,98	0,77½	1,65
Zürich	100 fr.....	1040,—	1071,40	47,25	—,—

		Wien 31. 1. K	Prag 31. 1. K	Paris 31. 1. fr	London 31. 1. *)	New York 1. 2. $
Amsterdam.	100 fl	22400,—	—,—	470,—	11,87	—,—
Berlin	100 ℳ	1142,—	128,25	23,—	221,50	1,52
Kopenhagen	100 Kr	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
London	1 £	—,—	—,—	52,82	—,—	3,76¾

*) Tg.

		Wien 31. 1. K	Prag 31. 1. K	Paris 31. 1. fr	London 31. 1. *)	New York 1. 2. $
New York ..	1 $	—,—	—,—	13,92½	3.90⅛	—,—
Paris	100 fr	—,—	—,—	—,—	54,24½	6,91
Wien	100 K	—,—	10,65	—,—	—,—	—,—
Zürich	100 fr	10540,—	—,—	223,25	24,09	—,—

*) Die Notierungen in London werde nangegeben für ausländ. Einheiten für 1 £

Abweichungen von der Münzparität in:

	Amsterd. 31. 1.	Zürich 1. 2.	Kopenh. 1. 2.	Stockh. 1. 2.	Wien 1. 2.
Reichsmark	—91,89	—92,30	—90,72	—91,98	+966,—
Dt. österr. Krone	—98,47	—98,43	—	—	—
Französ. Frank.	—56 77	—56,75	—50,—	—54,86	—
Pfund Sterling .	— 6,03	— 4,84	+ 8,47	— 3,63	—
Dollar	+18,23	+20,82	+37,53	+22,25	—

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	22. 1.	29. 1.
Alexandrien	97⁷/₁₆ d pari	97⁷/₁₆ d pari
Bombay/Kalkutta	1 s 5¼ d—1 s 5⅝ d	1 s 4¾ d—1 s 5¼ d
Hongkong	2 s 11 d—2 s 11⅝ d	2 s 8 d—2 s 8½ d
Schanghai	3 s 10½ d—3 s 11½ d	3 s 6 d—3 s 7 d
Singapore	2 s 3²¹/₃₂ d—2 s 3¹⁵/₁₆ d	2 s 3²¹/₃₂ d—2 s 3⅞ d
Yokohama	2 s 6⁹/₁₆ d—2 s 6⅝ d	2 6 d—2 s 6¼ d
Montevideo T. T.	48½—49 d	47¾ d—48¾ d
Rio de Janeiro	9⁷/₁₆ d	9¹³/₁₆ d
Buenos Aires T. T.	50 d—50⅜ d	49⅞ d—50⅛ d
Valparaiso 90 T.	8²⁹/₃₂ d	8¹³/₁₆ d

Schiffahrt und Schiffbau

Deutschland

Hamburgs Schiffsverkehr im Januar. Während des letzten Monats sind in Hamburg an Seeschiffen angekommen und abgegangen:

	Mit Ladung Zahl	R. T. net.	Leer od. in Ballast Zahl	R. T. net.	Zusammen Zahl	R. T. net.	(Dezember 1920) Zahl	R. T. net.
			angekommen:					
Dampfer	380	550 674	56	73 604	436	624 278	(420	619 258)
Segler ..	36	15 049	53	16 120	89	31 169	(91	25 133)
Zus. .	416	565 723	109	89 724	525	655 447	(511	644 391)
			abgegangen:					
Dampfer	314	388 190	106	213 402	420	601 592	(399	643 901)
Segler ..	109	27 860	6	4 484	115	32 344	(128	31 411)
Zus. ..	423	416 050	112	217 886	535	633 936	(527	575 312)

Eine Steigerung gegenüber dem Verkehr des vorigen Monats ist namentlich in ausgehender Richtung erfolgt. Hier hat sich auch das Verhältnis der mit Ladung ausgehenden Schiffe zum Gesamtverkehr erheblich verschlechtert. Während im Dezember noch 81 % der ausgehenden Gesamttonnage in Ladung fuhr, entfallen im Januar nur noch ca. 66 % auf die beladenen Schiffe. *A. K.*

Frankreich

Verkehrs- und Transportverhältnisse der Häfen. Die Statistik über den Ein- und Ausgang von Waren in französischen Häfen während der Monate August bis Oktober vorigen Jahres zeigt einerseits, daß zwar die vorherige große Stockung einer gewissen Stabilisierung gewichen ist, daß aber die Möglichkeit der Abtransporte ins Innere noch immer nicht so ausgenutzt wird, wie es im volkswirtschaftlichen Interesse erwünscht wäre. Es wurden

eingeführt:		abtransportiert:	
August	2 571 671 t	August	2 771 004 t
September	3 002 573 „	September	3 038 467 „
Oktober	2 527 402 „	Oktober	2 527 680 „
Zus.	8 101 646 t	Zus.	8 337 151 t

Die Einfuhr wurde bewerkstelligt auf 9958 Schiffen. Die abtransportierten 8 337 151 t verteilten sich auf die verschiedenen Verkehrsmöglichkeiten wie folgt:

Eisenbahn	5 272 941 t
Fluß- und Kanalschiffahrt	1 260 759 „
Fuhrwerk	1 198 128 „
Küstenschiffahrt	605 323 „

Demnach erfolgte über 50 % des Abtransportes der Waren mittels Eisenbahn. Der Eisenbahnverkehr ist achtmal größer als der Küstenschiffahrtsverkehr und viermal größer als der Binnenschiffahrts- und Fuhrwerksverkehr. Der in Zeiten der Verkehrsstockung wichtige Wasserweg ist also verhältnismäßig wenig ausgenutzt und dafür die Eisenbahn umsomehr in Anspruch genommen worden. Dies liegt einesteils daran, daß die Binnenschiffahrtswege vernachlässigt sind. Es fehlen Kanäle und die vorhandenen sind ebenso wie die Flüsse nicht tief genug, um einen großzügigen Verkehrsweg darzustellen. Zumeist beträgt der zulässige Tiefgang nur 1,50 m bis 1,80 m, während der Durchschnitt eigentlich 3 m betragen müßte. Auch sind die vorhandenen Schleusen zu zahlreich, zu klein und zu altmodisch.

Weiter hat die französische Regierung verabsäumt, ein Gesetz wie in England zu schaffen, das die Benutzung des Küstenschiffahrtsweges in allen angängigen Fällen vorschreibt, so daß die Küstenschiffahrt nach und nach einzugehen droht.

Im Fuhrwerksverkehr steht Bordeaux an der Spitze, es folgen Saint Nazaire, Marseille, Caen, Rouen und Dünkirchen.

In der Küstenschiffahrt nimmt Marseille mit 50 % des gesamten Küstenschiffahrtsverkehrs den ersten Platz ein, es folgen Le Havre, Dünkirchen und in weitem Abstande Boulogne und Bordeaux.

Einen Überblick über den Hafenverkehr in Marseile im Jahre 1919 und 1920 gibt die nachstehende Aufstellung:

Schiffszahl	1919	1920	Ladung (in t)	1919	1920
Einkommend ...	3 780	3 992	gelöscht ..	3 027 933	2 918 078
Ausgehend	3 620	3 760	verladen ..	774 202	1 332 858
Zusammen	7 400	7 752	Zusammen	3 802 195	4 250 936

Die Aufstellungen über die Schiffstonnage und den Passagierverkehr sind noch nicht abgeschlossen. *P. W.*

Wiederaufbau der französischen Linienreederei. Nach Abschluß der Verhandlungen in England über das Schicksal der deutschen Handelsschiffe, die in französischer Regie waren, aber von England zurückverlangt wurden, beginnen die französischen Reedereien sich in die für ihre Zwecke geeigneten deutschen Schiffe zu teilen. Die Compagnie Générale Transatlantique kaufte für ihren Havre—New York-Dienst den bisher im Dienst der Messageries Maritimes gewesenen „La Bourdonais“ (ex Scharnhorst) und erwarb den Dampfer „Min“ (ex Java) für die neu eingerichtete Linie Marseille—Le Havre—Dünkirchen—Antwerpen. In kurzer Zeit werden außerdem in ihren Dienst eingereiht die Dampfer „Yang Tse“, „Tse-Kiang“ (ex Meiningen), „Yalou“ (ex Raimund). Dieselbe Reederei wird den während des Krieges torpedierten und inzwischen wieder ausgebesserten Dampfer „Basque“ für den Dienst London—Schwarzes Meer mit Bedienung von Piräus, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel wieder aufnehmen. In diesen Dienst wird auch die nach einer Minenbeschädigung wieder hergestellte „Danube“ eingereiht werden. Die Compagnie Générale Transatlantique erwarb außerdem einen englischen Dampfer „Empire“, der den Namen „Volubilis“ erhält, für den Marokkodienst. *P. W.*

Vereinigte Staaten

Amerikanisches Schiffahrtskapital. Dem New Yorker „Journal of Commerce“ entnehmen wir folgende für die Entwicklung der amerikanischen Schiffahrt bezeichnende Aufstellung über die seit Kriegsanfang in amerikanischen Schiffahrts- und Schiffbauunternehmungen investierten Kapitalien:

Jahr	$	Jahr	$
1914 (Aug.—Dez.)	1 844 000	1918	120 353 000
1915	37 062 000	1919	323 613 000
1916	69 466 000	1920	585 448 000
1917	271 503 000	Zus.	1 409 289 000

Bei diesen Investierungen handelt es sich lediglich um Privatkapital. Dazu treten die Aufwendungen der Regierung

für den Bau neuer Schiffe usw., die sich auf über 3 Milliarden $ belaufen.

Im letzten Jahre sind 237 Gesellschaften mit einem Kapital von je über 50 000 $ ins Leben gerufen worden. *A. K.*

Sonstiges

Lloyd's Ziffern des Weltschiffbaues 1920. Die vorläufigen statistischen Angaben über den Weltschiffbau, die der „Glasgower Herald" zu Anfang des Jahres mitteilte (s. „W.-D." Nr. 2, S. 28) erfahren ihre Korrektur durch den nunmehr veröffentlichten Jahresbericht von Lloyd's Register. Nach diesem Bericht sind im Jahre 1919 an Handelsschiffen von mehr als 100 R. T. in den Schiffbauländern der Welt (außer Deutschland)

1759 Schiffe von 5 861 666 Br. R. T.

vom Stapel gelaufen, gegenüber dem vorjährigen Ergebnis des Weltschiffbaues ein Weniger von 1 282 883 Br. R. T., gegenüber dem Ergebnis des Jahres 1913, des Vorkriegsrekordjahres, ein Mehr von ungefähr 2 500 000 Br. R. T.

In den einzelnen Ländern wurden zu Wasser gelassen:

	Dampfer		Motorschiffe		Segelschiffe		Zusammen	
Ver. Staaten	Zahl	Br. R. T.	Zahl	Br. R. T.	Zahl	Br. R. T.	Zahl	Br. R. T.
Atl. Küste	277	1577859	8	19977	42	31590		
Golfküste	28	141550	3	6550	8	19577	509	2476253
Pacificküst.	92	530851	2	2550	7	15221		
Große Seen	42	127528	—	—	—	—		
Großbritann.	556	1953014	25	86940	37	15670	618	2055624
Brit. Kolonien								
Kanada (Gr. Seen)	13	29087	—	—	—	—		
„ (Küste)	28	118269	2	986	27	11019		
Australien	5	13139	—	—	1	1720	103	203644
Hongkong	7	23904	—	—	—	—		
Andere	8	2517	3	1000	9	1513		
Belgien	5	8371	—	—	—	—	5	8371
China	14	33705	—	—	—	—	14	33705
Dänemark	22	36317	8	24352	—	—	30	60669
Frankreich	43	91252	2	372	5	1825	50	93449
Holland	91	164496	7	18203	1	450	99	183149
Italien (einschl. Triest)	24	109271	22	14765	36	9154	82	133199
Japan	140	456642	—	—	—	—	140	456642
Norwegen	28	37555	2	1300	—	—	30	38855
Spanien	12	45805	1	145	—	—	13	45950
Schweden	28	51585	11	10087	7	2151	46	63823
And. Länder	—	—	4	2550	16	5792	20	8342
Zus.	1463	5553007	100	189977	196	118682	1759	5861666

Großbritanniens Bauergebnis ist das größte, das die englischen Werften jemals erreichten. Es erhebt sich um 435 182 Br. R. T., also um etwa 26 % über das Resultat des Vorjahres und übersteigt auch das des Vorkriegsrekordjahres 1913 um 142 371 Br. R. T. Am Weltschiffbau war Großbritannien im Jahre 1920 mit 35 %, im Jahre 1919 mit 22⅔ % und im Jahre 1913 mit 58 % beteiligt.

Von den auf britischen Werften hergestellten Neubauten waren 1 209 221 Br. R. T. für einheimische Besteller und 846 403 Br. R. T. (41 %) für das Ausland bestimmt. Der Bau für ausländische Rechnung nimmt gegenwärtig im englischen Schiffbau einen breiteren Platz als vor dem Kriege ein, im Jahrfünft 1909–13 stellte er sich durchschnittlich auf 22⅓ % der Gesamträumte. Von den Neubauten des Jahres 1920 waren 286 644 Br. R. T. für norwegische, 201 662 für französische und 131 589 für italienische Reeder bestimmt.

Der Bericht gibt an, daß von den letztjährigen britischen Neubauten 168 Schiffe zwischen 5 und 10 000 t und 15 über 10 000 t groß waren. An Schiffen über 13 000 Br. R. T. wurden folgende zu Wasser gelassen:

Empress of Canada	22 000 t	Montcalm	16 250 t
Scythia	21 500 „	Montrose	16 250 „
Giulio Cesare	21 000 „	Tyrrhenia	16 000 „
Samaria	18 500 „	Oroya	14 000 „
Pittsburgh	16 600 „	Ballarat	13 300 „

Von Schiffen, die nach dem Isherwoodsystem gebaut waren, gingen 12 mit 73 000 Br. R. T. vom Stapel. 11 Schiffe von 65 400 Br. R. T., darunter 6 nach Isherwood gebaut, waren für den Transport von Öl bestimmt. Unter den Neubauten des Jahres befanden sich eine große Anzahl Schleppdampfer und Küstenfahrzeuge. Läßt man die Schiffe unter 500 Br. R. T. unberücksichtigt, so stellt sich die Durchschnittstonnage des einzelnen Schiffes für 1920 auf 4387 Br. R. T. (1919 4006, 1918 4593, 1917 4933, 1916 4080, 1915 3791 Br. R. T.).

Die wachsende Bedeutung der Dampfturbine als Antriebsmaschine in der Schiffahrt kommt in der Tatsache zum Ausdruck, daß 79 Neubauten mit 638 557 Br. R. T. mit Turbinen ausgerüstet waren. Alle Schiffe von 14 000 Br. R. T. und darüber, die während des Jahres vom Stapel gingen, hatten Turbinen. An Motorschiffen wurden während des Jahres 25 mit 86 940 Br. R. T. zu Wasser gelassen. 11 von ihnen hatten eine Größe von mehr als 5000 Br. R. T., die 3 größten maßen je etwa 9500 t.

Unter den englischen Schiffbaudistrikten steht Glasgow mit einem Jahresbauergebnis von 457 032 Br. R. T. voran. Es folgen Newcastle mit 365 775, Sunderland mit 314 454, Greenock mit 223 434, Middlesbrough mit 195 452, Belfast mit 117 656 Br. R. T. Gegenüber dem Vorjahre hat sich namentlich das Ergebnis des Clydedistriktes sowie des Baudistriktes von Newcastle gehoben.

Der außerenglische Schiffbau ist im letzten Jahre um 1 718 065 Br. R. T. hinter seinem vorjährigen Ergebnis und um 293 282 Br. R. T. hinter seinem Ergebnis von 1918 zurückgeblieben. Trotz dieses beträchtlichen Rückganges überragt er seinen Vorkriegsstand von 1913 um 2 405 313 Br. R. T. Er hat im letzten Jahre 236 Schiffe von je 4–6000 t, 163 von je 6–8000 t, 25 von je 8–10 000 t und 17 von je über 10 000 t vom Stapel gelassen. Zu dieser letzten Größenklasse stellten die Vereinigten Staaten 7 Dampfer von je ca. 13 500 t und Italien einen Dampfer, den „Caracciolo" von ungefähr 31 000 t Deplacement gleich 25 000 Br. R. T. (das Schiff sollte ursprünglich ein Kriegsschiff werden, ist aber dann zum Handelsschiff umgebaut worden). Von den vom außerenglischen Schiffbau gelieferten Neubauten sind 220 Schiffe mit einem Raumgehalt von 1 205 158 Br. R. T. mit Turbinen ausgerüstet worden. 75 Schiffe mit 403 037 t haben Motore. 9 dieser Schiffe maßen je über 5000 t, davon sind 3 in Dänemark, 2 in Holland, 2 in den Vereinigten Staaten und je eins in Italien und Schweden gebaut worden. Das größte Motorschiff, der „William Penn", von 8168 t stellten die Vereinigten Staaten her.

An Eisenbetonschiffen sind 13 von 23 067 t vom außerenglischen Schiffbau zu Wasser gelassen worden, davon 5 in den Vereinigten Staaten. Eins dieser Schiffe war ungefähr 6000 t, 2 ungefähr je 5000 t groß.

Amerika. In den Vereinigten Staaten haben 1 599 132 Br. R. T. weniger die Hellinge verlassen als im Vorjahre. Trotz dieses beträchtlichen Rückganges beträgt das Ergebnis noch immer das Neunfache des Vorkriegsresultates und stellt mehr als 42 % der Weltproduktion an Schiffsneubauten dar.

Japan. Japan hat 155 241 t weniger als im Vorjahre zu Wasser gelassen, trotzdem aber soviel gebaut, als in den 10 letzten Vorkriegsjahren zusammen.

Britische Kolonien. In Kanada liefen 112 000 t weniger als im Jahre 1919 vom Stapel.

Hollands Bauergebnis stellt einen Rekord dar. Es übertraf das vorjährige um mehr als 46 000 t.

Skandinavien. Von den skandinavischen Ländern hat Dänemark 22 903, Schweden 12 852 t mehr als im Vorjahre gebaut, während Norwegen um 18 723 t hinter seinem vorjährigen Ergebnis zurückgeblieben ist. Von den dänischen Neubauten ist eine Räumte von 24 352 Br. R. T. mit Motoren ausgerüstet.

Italien hat ein Plus von 50 477 t, Frankreich ein Plus von 60 768 Br. R. T. gegenüber dem vorjährigen Ergebnis zu verzeichnen. In Spanien wurden 6659 t weniger als im Jahre 1919 gebaut.

Von den während des vergangenen Jahres in der Welt zu Wasser gelassenen Neubauten sind 960 mit 3 697 141 Br. R. T. zur Klassifikation bei Lloyd's angemeldet davon 489 von 1 697 543 t in Großbritannien und 471 von 1 999 598 t auswärts. Es sind also 82½ % des englischen Bauergebnisses, und wenn man nur die Stahldampfer und Motorschiffe von 1000 t und aufwärts berücksichtigt, fast 65 % des Weltschiffbaues unter Lloyd's Aufsicht gebaut worden. *A. K.*

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.

Bezugsquellen-Nachweis für Handel und Industrie

Adressen
Otto Hommel, Adr.-Verl., Leipzig, Querstr. 35.

Adressiermaschinen
Adressograph Hermann Kindervater, Hamburg 36, Königstr. 48. Fil. Berlin W. 50, Tauentzienstraße 9. Erstklassige deutsche Adressiermaschinen „Adressograph". Verschiedene Modelle für alle Bedarfszwecke.

Aluminiumwaren
Brandes & Schwartz, Hamburg 1, Spitalerstraße 12, Semperhaus B, Hochpart.
Egon Hamer, Hamburg 11, Graskeller 8.
Wilhelm H. C. Hartmann, Hamburg 1.
Spez.: für Haushalt, Reise und Sport.
August Lamp, Hamburg 8, Luisenhof, Telegr.-Adr.: Lampkeramik. Fspr.: Hansa 2925, Elbe 9335.
Gebr. Magener, Hamburg 36, Neuerwall 72/74, „Paulsen-Haus". Alster 4043, Hansa 7421.
Pötters & Grensenbach, Hbg., Brandstwiete 4.

Archiv-Regale (aus Eisen)
Panzer Aktiengesellschaft, Berlin N. 20.

Armaturen
Brüning, Dorsch & Cie., Hamburg 21.
Egon Hamer, Hamburg 11, Graskeller 8.

Asbest
Aabasta Metall Gesellschaft m. b. H., Hbg. 36.
Louis Benzian, Hambg., Hohe Bleichen 35.
Walter Cohn, Hamburg, Neuerwall 71.
Ernst Keiler jr., Hamburg, Neuerwall 54.

Assekuranz-Makler
Jonas Bing, Hamburg, Mönckebergstraße 22. Fernsprecher: Alster 420 und Vulkan 3572, Drahtanschrift: Bingona.
Bleichröder & Co., Hbg. 11, Trostbrücke 2. Telegr.-Adr. Bleichröder; Fernspr.: Alster 1178/79, 3036, Merkur 1265, 1277, 1278.
H. J. Enet & Köpcke, Hamburg, Trostbrücke 1 (Laeiszhof)
Samson Goldschmidt, Hamburg 36, Moorweidenstr. 14, Fernspr.: Merkur 2926/27 u. 2928. Telegr.-Adresse: „Sameddi".
E. v. Martels, Hamburg, Alsterdamm 3, Telegr.-Adr.: Ascomart, Fspr.: Elbe 7009.
G. A. & C. A. Pauly, Hamburg 1, Mönckebergstr. 27. Fspr.: Alster 845, Vulkan 4689, Elbe 1706, Alster 2176, Elbe 1709, Alster 2559. Drahtanschrift: Assecuranzpauly.
G. Schönholzer & Cie., Assekuranz-Makler u. Dispacheure. Zürich. Sonnenquai 10. Tel. Hot. 24. 22. — Versicherungen und Rückversicherungen in jeder Valuta.
Carl Stotzky, Hamburg 1, Alsterdamm 26, Fernspr.: Alster 1, Alster 2, Alster 3362, Telegr.-Adr.: „Stotzky".
Leonhard Weinberg, Hamburg 36, Königstr. 21/23 Tlgr.-Adr.: Siegwein; Fspr.: Merkur 5726.

Automobile
„Autorepa", Rosenbaum & Bleck, Hamburg 39, Alsterdorferstr. 22—24.
Walter Buch, Hamburg 33.

Bankgeschäfte
E. Calmann, Hamburg, Neuerwall 101, Wertpapiere und ausländische Kupons.

Batterien
Wilhelm H. C. Hartmann, Hamburg 1.

Baumaterialien
Aug. Höhne Söhne, Hamburg-Fuhlsbüttel. Drahtanschrift: Hoehnehandel Hamburg.

Bibliotheks-Regale (aus Eisen)
Panzer Aktiengesellschaft, Berlin N. 20.

Bleche
Egon Hamer, Hamburg 11, Graskeller 8.
Mendel & Lipstadt, Hbg. 36, Königstr. 21/23.
Julius Philipp, Hamburg 5, Steinthorweg 6.

Bleche, gelochte
Bockhart & Endres, Ulm a. Donau.

Bleistifte
Josef Liwerant, Hamburg, Rosenstr. 46/50.

Bleiwerke
Hamburger Bleiwerk von Adolf Bernstein, Hamburg, „Süderhof".

Blitzableiter
Ing. T. Schubert, Dresden A 21.

Buchdruckereien
H. O. Persiehl, Hamburg 8, Gutenberghaus.

Buchweizenmühlen-Einrichtungen
Huckauf & Bülle, Maschinenfabrik, Altona.
F. H. Schule G. m. b. H., Hamburg 35.

Büro-Einrichtungen
Johannes Kühlke, Hamburg, Rathausstr. 11.

Catechu
Schröder & Eide, Hamburg, Deichstr. 34.

Chemikalien
Aabasta Metall Gesellschaft m. b. H., Hbg. 36.
A. Auerbach, Hamburg 11.
Louis Benzian, Hamburg, Hohe Bleichen 35.
Chemische Fabrik Dr. Brandt & Co., G. m. b. H., Hamburg, Neue Gröningerstr. 8/10.
P. F. Ewald Fleischhauer, Hamburg 1, Lilienstr. 36. Fernspr.: Merkur 5031, Vulkan 1263/64. Tel.-Adr.: Westtrade.
Gesellschaft für chemische Rohprodukte m. b. H., Hamburg 8, Hopfensack 19.
Hoepfner Gebr., Hamburg 1, Ex- u. Import.
Lahusen & Co., G. m. b. H., Chemische und Pharmazeutische Fabrik, Altona-Elbe.
Lassek & Co., Hamburg 24, Graumannsweg 21. Tel.: Hansa 3874, Elbe 5603.
Lehmann & Voss, Hamburg, Bieberhaus.
Th. Mangelsdorf GmbH., Hamburg 36.
Mendel & Lipstadt, Hamburg 36, Königstr. 21/23.
Julius Philipp, Hamburg 5, Steinthorweg 6.
Felix Prenzlau & Co., Hambg., Neuerwall 10.
Wilh. Schöttler, Hamburg 1, Bahnhofstr. 11.
Schröder & Eide, Hamburg, Deichstr. 34.
Otto Unger, Hamburg 1, „Levantehaus". Tel. Alster 3672. Tel.-Adr. „Importunger".

Agenten und Makler.
Kurt Bartling, Hamburg, Katharinenkirchhof 2—4. Tel.-Adr.: Kurbartas. Fernspr.: Elbe 1347—48.
Franz Duschenes, Hamburg 1, Mönckebergstr. 22, Tel.-Adr.: Duschenes, Fernspr.: Hansa 4566—4568 u. Vulkan 3087.
Hans Roeder, Hamburg, Große Reichenstraße 49/51. Fernspr.: Vulkan 131—132 u. Elbe 1034. Tel.-Adr.: „Copalgum".
Walther & Lühmann, Hbg., Catharinenstr. 4/5.

Chem. Rohmaterialien
Lehmann & Voss, Hamburg, Bieberhaus.
Schröder & Eide, Hamburg, Deichstr. 34.

Celluloidabfälle
Walter Cohn, Hamburg, Neuerwall 71.

Dauerhefe (Tropenhefe)
florylin
Andersen, Nissen & Co. G. m. b. H., Altona, Hansa 5633. Telegr.-Adr.: Florylin.

Därme
Georg Baruch, Hamburg 36.
Siegmund Cohn, Hamburg 15.
Fritz Fürle, Hamburg 15.
Gebr. Haberkorn, Hamburg, Schwabenstr. 29.
Adolf Hirsch (Inh.: Norman Weinstock), Hamburg 8.
Heinrich Ziegler, G. m. b. H., Hamburg 15.
Darmhdlg. u. Darmschleimerei
Oscar Sommer, Frankfurt a. M.-Süd, Deutschherrn Kai 31.
(Makler)
Josef Fürst, Hamburg 37, Brahmsallee 16, II.

Dégras
Hudtwalcker & Co., Hamburg-Kristiania.

Delcredere-Kontore
Tants & Co., Hamburg, Gertrudenkirchhof 11. — Beschaffung und Deckung von Kreditversicherungen für Wechsel- und Buchforderungen auf d. In- wie Ausland.

Detektive
Hammonia-Detektei, Hamburg 11, Gr. Burstah 10. Fernspr. Alster 5318.

Diamanten und Diamantenwerkzeuge
(siehe auch: Roh-Diamanten.)
Ernst Winter & Sohn, Hamburg-Be 19.

Drahtgewebe
Bockhart & Endres, Ulm a. Donau.
Carl Haver & Ed. Boecker, Oelde i. W.

Aufnahmen in diese Interessenten-Liste finden nur Großhandelsfirmen. Der Preis für die dreigespaltene Petitzeile beträgt 3 Mark für jede Nummer.

Direction der Disconto Gesellschaft

Berlin und Niederlassungen

Kapital und Reserven **Mk. 456,000,000.-**

Norddeutsche Bank in Hamburg

Hamburg, Altona und Harburg

Kapital und Reserven **Mk. 80,000,000.-**

A. Schaaffhausenscher Bankverein A.-G.

Cöln und Niederlassungen

Kapital und Reserven **Mk. 115,000,000.-**

Die Banken vertreten die von der Disconto Gesellschaft und der Norddeutschen Bank gemeinsam gegründeten Banken

Brasilianische Bank für Deutschland, Hamburg

und Brasilien, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Santos, Porto Alegre und Bahia

Bank für Chile und Deutschland, Hamburg

und Chile (Banco de Chile y Alemania), Valparaiso, Concepcion, Santiago, Temuco, Valdivia

---

Deutsch-Südamerikanische Bank A.-G.

gegr. v. Dresdner Bank, A. Schaaffhausen'scher Bankverein Nationalbank für Deutschland

Aktienkapital: Mark 20 000 000

Zentrale: Berlin W 56

Markgrafenstraße 46

Filialen:

Hamburg:	Deutsch-Südamerikanische Bank A.-G. Zweigniederlassung Hamburg
	Argentinien:
Buenos-Aires:	Banco Germánico de la América del Sud
	Brasilien:
Rio de Janeiro:	Deutsch-Südamerikanische Bank A.-G.
	Chile:
Valparaiso:	Banco Germánico de la América del Sud
Santiago:	Banco Germánico de la América del Sud
	México:
México (Stadt):	Deutsch-Südamerikanische Bank (Berlin) Sucursal en México
Torréon:	Deutsch-Südamerikanische Bank (Berlin) Sucursal en Torréon
	Spanien:
Madrid:	Banco Germanico de la America del Sud

Ausstellung von Schecks und Kreditbriefen

Telegraphische und briefliche Auszahlungen

Einzug von Wechseln und Dokumenten

Inkassotarif und jede gewünschte Auskunft durch die

Zentrale in Berlin W 56 oder Filiale Hamburg, Adolphsplatz 3

Nationalbank für Deutschland

Kommanditgesellschaft auf Aktien

Berlin **Bremen**

Zweigniederlassungen:

Bremerhaven, Bünde i. W., Celle, Dortmund, Geestemünde, Lehe i. Hannover, Minden i. W., Mülheim a. d. R., Oldenburg i. O, Osnabrück, Stade, Wilhelmshaven.

Depositenkassen:

Bad Oeynhausen, Blumenthal, Bramsche, Bremervörde, Cloppenburg, Delmenhorst, Dissen i. H., Fürstenwalde a. d. Spree, Jever i. O., Lingen a. d. E., Lübbecke i. W., Lünen i. W., Nienburg a. d. Weser, Nordenham, Potsdam, Rinteln, Spandau, Stadthagen, Uelzen, Vechta, Vegesack, Verden, Vlotho,

ferner in Bremen: **Buntenfor, Doventor, Findorff, Gröpelingen, Hemelingen, Neustadt, Ostertor, Remberti, Utbremen.**

Aktienkapital u. Reserven Mk. 180,000 000

Samson Goldschmidt

HAMBURG 36

Assekuranz-Makler

Transportversicherungen * See-, Fluß- u. Landtransport- sowie Kriegsrisiken * Luftfahrzeug-Versicherungen * Transportversicherungen für Versendungen per Luftfahrzeug

Telegramm-Adresse: Sameddi, Hamburg

Fernsprecher: Merkur 2926, 2927 und 2928