



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

Die Goldproduktion der Erde und der jüngste Aufschwung und Abfall im deutschen Wirtschaftsleben. In der diesjährigen Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik ist lebhaft darüber gestritten worden, ob die Goldproduktion der Erde einen wesentlichen Einfluß auf den wirtschaftlichen, d. h. hauptsächlich den industriellen Aufschwung von 1895 bis 1900 und die darauf folgende Krisis gehabt habe. Die Verhandlungsberichte liegen noch nicht vor, wohl aber eine in den Schriften des Vereins (Band 110) veröffentlichte Abhandlung Dr. Karl Helfferichs über den deutschen Geldmarkt 1895 bis 1902, in der der verdienstvolle Verfasser, übereinstimmend mit den Ausführungen in seinem etwas früher erschienenen Werk Geld und Banken (I. Teil: Das Geld,*) einen solchen Einfluß so gut wie ganz bestreitet.

Die Goldproduktion der Erde betrug nach Helfferich (S. 5) jährlich:

	Kilogramm	1000 Mark
1894	272 591	760 529
1895	299 060	834 377
1896	304 317	849 044
1897	355 202	991 014
1898	431 219	1 203 101
1899	461 296	1 287 016
1900	387 456	1 081 002
1901	396 288	1 105 644
1902	450 000	1 255 000

Dem gegenüber weist Helfferich Seite 38 ganz besonders auf folgende Bewegungen des Wechselumschs und des Markt- und Bankdiskonts im Vergleich mit der Mehreinfuhr von Gold in Deutschland hin:

	Mehreinfuhr von Gold Millionen Mark	In Umlauf gesetzte Wechsel Millionen Mark	Durchschnittlicher Bankdiskont Prozent	Marktdiskont Prozent
1894	251,1	17 748	3,12	1,74
1895	15,1	15 241	3,14	2,01
1896	29,4	16 386	3,66	3,04
1897	35,9	17 529	3,81	3,09
1898	104,4	19 374	4,27	3,55
1899	135,5	20 937	5,07	4,45
1900	127,4	23 304	5,33	4,41
1901	205,2	22 966	4,10	3,06
1902	34,1	21 505	3,32	2,19

In diesen Zahlen trete, meint er, die durchschlagende Wirkung des auf der Entwicklung der allgemeinen wirtschaftlichen Konjunktur beruhenden Geldbedarfs deutlich zutage. Die innere Steigerung der Zinssätze 1897 bis 1900 habe sich im Zusammenhang mit der sich in der Zunahme des Wechselumschs ausdrückenden Steigerung des Geldbedarfs vollzogen, obwohl die Goldzufuhr gerade in diesen Jahren eine ungewöhnliche Steigerung erfahren habe. Im Jahre 1901 sei zufällig einmal eine weitere Steigerung der Goldzufuhr mit einer Abnahme des Geldbedarfs und infolgedessen auch mit einem Rückgang des Diskontsatzes zusammengefallen. Im Jahre 1902 jedoch habe der Rückgang des Zinsfußes einen weitem starken Fortschritt trotz der starken Abnahme der Goldzufuhr von 205 auf 34 Millionen Mark gemacht, weil eben die rückläufige Konjunktur den Geldbedarf der deutschen Volks-

*) Leipzig, 1903, C. L. Hirschfeld. (Band VIII der 1. Abteilung des Hand- und Lehrbuchs der Volkswirtschaft in selbständigen Bänden. Gegründet von Kuno Frankenstein, fortgesetzt von Max v. Heckel.)

wirtschaft stark einschränkte. Im übrigen müssen wir wegen der einschlägigen, im allgemeinen noch sehr strittigen Fragen auf die Ausführungen Helfferichs in seinem oben erwähnten Werk „Geld und Banken“ — namentlich auf Seite 517 und die folgenden — verweisen, auf alle Fälle aber davor warnen, den Einfluß einer erhöhten Goldproduktion in der nächsten Zukunft auf die deutsche Volkswirtschaft in der Richtung einer neuen industriellen Hausse zu überschätzen.

Der Seeverkehr Großbritanniens und Irlands mit dem Auslande.

(b. Der Anteil der britischen Flagge am Auslandverkehr nach Herkunfts- und Bestimmungsländern.) In Nr. 44 der Grenzboten sind die Hauptzahlen aus der Statistik des Seeverkehrs Großbritanniens und Irlands mit dem Auslande nach Flaggen mitgeteilt, ohne Rücksicht auf die Herkunfts- und die Bestimmungsländer der Schiffe. Es wurde dabei schon auf die Ausbeutung dieser Zahlen durch den Chamberlainismus zur Erregung von Eifersucht und Neid gegen das Ausland in den an der Seeschifffahrt interessierten Volksteilen hingewiesen. Wir knüpfen heute daran an und führen dem Leser zunächst die Entwicklung von 1860 bis 1902 kurz nochmals vor Augen.

In den Häfen des Vereinigten Königreichs sind im Auslandverkehr angekommene und abgegangene Schiffe — ohne Kriegsschiffe und Kriegszwecken dienende Transportschiffe — der Nettotonnage nach gezählt worden:

(Angewandte und abgegangene Schiffe sind zusammengezählt; die Zahlen bedeuten 1000 Registertons)

	1860	1870	1880	1890	1902
Britische Schiffe	13914,9	25072,2	41349,0	53973,1	64902,9
Fremde Schiffe	10774,4	11568,0	17387,1	20310,8	34969,8
Zusammen	24689,3	36640,2	58736,1	74283,9	99872,7
Anteil der britischen Schiffe	56,4%	68,4%	70,4%	72,7%	64,9%

Zunahme in 1000 Tons:

Britische Schiffe	—	+ 11157,3	+ 16276,8	+ 12624,1	+ 10929,0
Fremde Schiffe	—	+ 793,6	+ 4819,1	+ 2923,7	+ 14659,0

Die den fremden Flaggen auffallend günstige Entwicklung hat sich, wie man sieht, erst in der Zeit von 1890 bis 1902 vollzogen. Die Zunahme der britischen bleibt auch absolut berechnet hinter der der fremden Flaggen zurück. In Prozenten haben die fremden Flaggen um 72,2, die britische dagegen nur um 14,7 zugenommen. Wenn die Chamberlainisten die englischen Reeder mit solchen Prozentzahlen aufzuregen suchen, so hatte der Londoner „Economist“ vom 31. Oktober Recht zu sagen: It is fallacious to compare percentage increase on thousands with percentage increase on millions.“ Aber will man schon mit Prozenten operieren, so ergibt sich, daß von 1890 bis 1902 zugenommen hat der Anteil der österreichischen Flagge um 585 Prozent; der nicht besonders genannten, also unbedeutendsten Flaggen um 435 Prozent; der spanischen um 217; der schwedischen um 131; der italienischen um 108; der russischen um 95; der dänischen um 90; der belgischen um 87; der französischen um 67; der deutschen um 40 und der norwegischen Flagge um 35 Prozent. Auch die absoluten Zunahmezahlen verlieren bei näherer Betrachtung viel von ihrem Schrecken. Von den 14659000 Tons Zunahme von 1890 bis 1902 kommen

auf die	Tons	auf die	Tons
schwedische Flagge	2063800	französische Flagge	1133900
spanische „	2020900	österreichische „	686100
norwegische „	1727200	russische „	524700
dänische „	1709700	italienische „	479400
deutsche „	1603800	amerikanische (V. St.) Flagge	94200
niederländische „	1422200	andre fremde Flaggen	569100

Es handelt sich also hauptsächlich um Handelsflotten dritten und vierten Ranges, die sich in den Verkehr in den Häfen des Vereinigten Königreichs neuerdings stark eingedrängt haben. Am allerwenigsten ist Grund da, auf die deutsche Flagge eifersüchtig zu sein, obwohl Chamberlain überall darauf hinauskommt.

Betrachtet man die britische Schifffahrtstatistik auf ihre Angaben über den Anteil der verschiedenen einzelnen Flaggen an dem Verkehr mit den verschiedenen Herkunfts- und Bestimmungsländern, so ist das Hauptergebnis, daß sie davon überhaupt kein brauchbares Bild gibt. Es gilt für sie nämlich die Vorschrift, daß ankommende (britische wie fremde) Schiffe als von dem entferntesten Hafen angekommen angeschrieben werden, wo sie Fracht für das Vereinigte Königreich geladen haben, und abgegangne Schiffe als nach dem entferntesten Hafen abgegangen, wo vom Vereinigten Königreich mitgenommene Fracht gelöscht werden soll. Wenn also ein Schiff in Yokohama für London einige Tonnen Fracht ladet, dann zehn Häfen in China, Indien, Ägypten, im Mittelmeer, in Portugal und in Frankreich anlauft und in ihnen mehrere tausend Tonnen für England ladet, so wird das Schiff im englischen Ankunfthafen nur als aus Japan angekommen gerechnet, von seinem Verkehr mit den Zwischenländern aber gar keine Notiz genommen. Dabei kennen die Engländer keine Statistik der Reisen britischer Schiffe zwischen fremden Häfen, durch die wir Deutschen die Lücke mangelhaft genug auszufüllen suchen. Je mehr die sogenannte Linienschifffahrt mit langen Reisen und vielen fahrplanmäßigen Stationen überhand genommen hat, je mehr auch die freie oder wilde Schifffahrt Englands zu größeren Schiffen und längern Reisen hinneigt, um so mehr fällt in der englischen Statistik der Verkehr, namentlich britischer Schiffe, mit europäischen Häfen einfach unter den Tisch. Wir begnügen uns deshalb hier mit den Zahlen, die die britische Statistik über den Verkehr des Vereinigten Königreichs mit den britischen überseeischen Besitzungen und mit den Vereinigten Staaten von Amerika aufweist.

Auf die britische Flagge kommen von den im Vereinigten Königreich von und nach britischen Kolonien und andern Besitzungen angekommenen und abgegangnen Schiffen aller Flaggen (mit Ladung und in Ballast zusammen)

1000 Registertons				
1860	4335,9	von	5069,3	also 85,5 Prozent
1870	5495,0	"	6044,0	" 90,9
1880	8264,6	"	9432,1	" 87,6
1890	9137,5	"	10467,6	" 87,3
1902	11877,5	"	13224,6	" 89,8

Dagegen kamen im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika von den mit Ladung angekommenen und abgegangnen Schiffen auf die britische Flagge:

1000 Registertons				
1860	945,7	von	3356,6	also 28,1 Prozent
1870	2626,0	"	3740,0	" 70,2
1880	6939,0	"	8993,8	" 77,2
1890	7884,8	"	8894,7	" 88,6
1902	11320,3	"	12892,9	" 87,8

Hier ist von einem Rückgang der britischen Flagge nicht die Rede.

Will man aus den Schifffahrtstatistiken anderer am Ozeanverkehr beteiligter Staaten den Anteil der britischen Flagge an dem Seeverkehr in den Häfen dieser Staaten feststellen, so ergibt sich auch hier, soweit Europa in Betracht kommt, fast durchweg eine kleine Abnahme. Wir haben darauf schon gelegentlich hingewiesen. Die eignen Flaggen dieser Länder haben eben fast überall dank den gewaltigen Fortschritten der Schifffahrtstechnik und ihres Anteils am Welthandel auch einen größeren Anteil an dem überseeischen Verkehr der eignen Häfen — namentlich an dem mit Großbritannien — erlangt. Die Verschiebungen zu ungunsten der britischen Flagge sind aber weder stetig noch groß genug, daß sie ehrlichen Schifffahrtspolitikern ernstlich Grund geben könnten, auf einen krankhaften Schwund der britischen Seeschifffahrt und des britischen Seehandels zu schließen. Die statistischen Manipulationen Chamberlains verdienen als „Fallacy“ bezeichnet zu werden, wie es im Londoner „Economist“ geschieht. Was die britische wie die nicht britische Statistik über die Entwicklung des britischen Seeverkehrs lehrt, läuft — um das nochmals zusammen zu fassen — für den objektiven Beurteiler einzig und allein darauf hinaus, daß die Seeuferstaaten der ganzen Welt neuerdings angefangen haben, endlich einen bescheidenen Anteil an der so gewaltig entwickelten Seeschifffahrt zu

nehmen, wogegen auf der andern Seite sich natürlich der ungeheure Löwenanteil der britischen Flagge verhältnismäßig etwas langsamer vergrößert hat. Dem durch eine verschärfte Navigationsakte Einhalt zu tun, ist unmöglich. Sie könnte wohl dazu führen, der britischen Flagge in den Häfen des britischen Reichs ihren Anteil zu vergrößern, in den Häfen der ganzen übrigen Welt aber würde sie das Gegenteil bewirken. Der Verlust für die britische Seeschifffahrt wäre wahrscheinlich ungeheuer.

Die Kohlenförderung und die Kohlenausfuhr Großbritanniens und Irlands. Im Interesse einer richtigen Beurteilung der starken Kohlenausfuhr Deutschlands ist es von Wert, einen Blick auf die Verhältnisse Großbritanniens und Irlands zu werfen. Es ist im Vereinigten Königreich die Förderung, der Verbrauch und die Ausfuhr an Kohlen wie folgt berechnet worden:

	Förderung (1000 Tons)	Verbrauch (1000 Tons)	Ausfuhr (1000 Tons)
1893	164326	126863	37488
1894	188277	145597	42687
1895	189661	146768	42907
1896	195361	150790	44587
1897	202130	154010	48128
1898	202055	153798	48267
1899	220095	164286	55810
1900	225181	166786	58405
1901	219047	161271	57783
1902	227095	166698	60400

Im Verbrauch ist die unbedeutende Einfuhr mit berechnet, weshalb die Summen der zweiten und der dritten Spalte größer sind als die Zahlen der ersten Spalte. Im Jahre 1893 betrug die Einfuhr 25000 Tons und 1902 sogar nur 7000 Tons, die Förderung ist von 1893 bis 1902 um 62769000 Tons oder 38,9 Prozent gewachsen, die Ausfuhr um 22912000 Tons oder 61,1 Prozent. Von der Förderung machte die Ausfuhr im Jahre 1893 aus 22,8 Prozent, 1902 dagegen 26,6 Prozent. Die Ausfuhr umfaßt Koks und Patentfeuerung und auch die für die Bunker der Dampfer gelieferten Kohlen, die aus britischen Häfen nach dem Ausland abgehen, d. h. zumeist britischer Dampfer. Für 1902 wird die Menge der für den Foreign Trade gelieferten Bunkerkohlen auf 15148015 Tons berechnet. Die Eisenbahnen im Vereinigten Königreich verbrauchten 1902 11336500 Tons, sodaß der Verbrauch in der Industrie, in der Küstenfrachtfahrt und im Haushalt auf jährlich 155000 Tons zu schätzen ist.

Der auch in England mehrfach erhobnen Forderung, die Kohlenausfuhr einzuschränken, begegnet der Londoner „Statist“ vom 31. Oktober mit dem Hinweis darauf, daß das Gewicht der gesamten Warenausfuhr 1902 nicht viel größer gewesen sei als 67 oder 68000000 Tons, wovon 60000000 allein auf die Kohlen gekommen wären. Hätte man keine Kohlen verschifft, so hätte man nur für den sechsten oder den siebenten Teil der britischen (34000000 Registertons) und fremden (15000000 Registertons) Schiffsräume, die 1902 von britischen Häfen abgegangen wären, Ladung bieten können. Man hätte dann das Doppelte für diese britischen und fremden Schiffsräume bezahlen müssen, die aus allen Teilen der Welt dem Vereinigten Königreich die unentbehrlichen Lebensmittel und industriellen Roh- und Hilfsstoffe zugeführt hatten. Vor allem ist aber zu bemerken, daß die britische Kohlenausfuhr auch die Versendung nach den britischen Kolonien und nach den Kohlenstationen in fremde Länder umfaßt, die vornehmlich die britische Handels- und Kriegsflotte versorgen.

Die deutschen Verhältnisse liegen insofern anders, als wir eine starke Produktion und Mehreinfuhr von Braunkohlen haben. Läßt man die Braunkohlen unberücksichtigt und rechnet — wie die Engländer — mit der Ausfuhr, nicht mit der Mehrausfuhr, von Steinkohlen, so ergeben sich folgende Zahlen. Von 1893 bis 1902 ist die Steinkohlenförderung von 73852000 Tonnen auf 107436000 Tonnen, also um 33584000 Tonnen oder 45,5 Prozent gestiegen, dagegen die Steinkohlenausfuhr — mit Einschluß von Koks — von 11580000 Tonnen auf 18284000 Tonnen,

also um 6704000 Tonnen oder 57,9 Prozent. *) Von dieser Förderung macht die Ausfuhr im Jahre 1893 15,8 Prozent aus gegen 17 Prozent im Jahre 1902. Die Entwicklung der Produktion und der Ausfuhr ist bei uns, zumal wenn man die Braunkohlen mit berücksichtigt, immer noch viel günstiger für den Inlandverbrauch als in England, wobei andererseits freilich berücksichtigt werden muß, daß die britische Kohlenausfuhr nach den Kolonien, den Kohlenstationen und den Bunkern der von britischen Häfen ins Ausland gehenden Schiffe ganz vorwiegend britischen Interessen zugute kommt, während bei unsrer Kohlenausfuhr von etwas ähnlichem noch kaum die Rede ist.

*) Braunkohlen, Torf, Preß- und Torfkohlen, Feueranzünder sind hier in die Ausfuhr nicht eingerechnet, während die britische Statistik, wie wir oben sahen, die Patentfeuerung (Patent fuel) einrechnet.

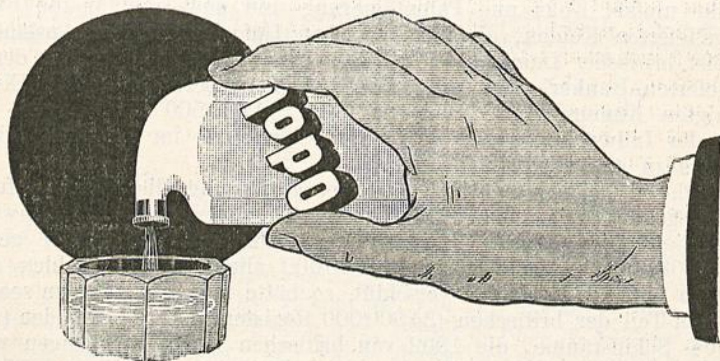


Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig

Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig — Druck von Karl Marquart in Leipzig

Alle für die Grenzboten bestimmten Aufsätze und Zuschriften wolle man an den Verleger persönlich richten (J. Grunow, Firma: Fr. Wilh. Grunow, Inselstraße 20).

Die Manuskripte werden deutlich und sauber und nur auf die eine Seite des Papiers geschrieben mit breitem Rande erbeten.



Nach den übereinstimmenden Angaben hervorragender Forscher entspricht Odol zur Zeit den Anforderungen der Hygiene am vollkommensten und wird daher als das beste von allen gegenwärtig bekannten Mundwässern anerkannt.

Wer Odol konsequent täglich vorschriftsmäßig anwendet, übt die nach dem heutigen Stande der Wissenschaft denkbar beste Zahn- und Mundpflege aus.