



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

Gründungsbanken und Aktienindustrie. In der Festschrift, die vor einiger Zeit die Direktion der Diskontogesellschaft zu Berlin zu der Feier ihres fünfzigjährigen Bestehens herausgegeben hat, findet sich folgende Äußerung David Hansemanns über das Aktienwesen und die es ausbeutenden Bankkreise aus dem Jahre 1856:

„Die Gewinne, welche die Crédit mobilier u. a. machen, beruhen im wesentlichen auf der jetzt herrschenden Aktienmanie. Weder diese noch überhaupt die dermalige Aktienfabrikation kann in der bisherigen Weise dauernd bestehen, und diesen spekulativen Aktiengesellschaften droht eine große Gefahr durch zweierlei Verhältnisse. Erstlich: daß die Aktien auf einen Kurs getrieben werden, der den momentanen Verhältnissen etwa entspricht, nicht aber dem wahrscheinlichen künftigen Normalzustande, und daß gerade der hohe Kurs eine Versuchung zu sehr gewagten Geschäften wird; zweitens: daß die Verwaltungsmitglieder der Gesellschaft von offenbar guten lukrativen Geschäften den Hauptteil für sich behalten, wenn aber andre Geschäfte von der Gesellschaft gemacht werden müssen, die sie, obgleich mehr allgemein nützlich, als merkantilisch vorteilhaft dennoch nach ihrer Stellung nicht zurückweisen kann, die Herren Verwaltungsmitglieder auf Kosten der Gesellschaft Philanthropen sein werden. Kurz die eigentlich unmoralische und unredliche Einrichtung dieser Aktiengesellschaften ist ein Radikalfehler. — Vorläufig sind wir auf dem Wege, einer nicht unbedeutenden Krisis entgegenzugehen. Es bemächtigt sich mehr und mehr fast aller Volksklassen die Spielsucht in Aktien; fast jeder kauft, nicht um zu behalten, sondern nach der ersten Einzahlung, oder noch womöglich vorher, mit einem Gewinn wieder zu verkaufen.“

Wir entnehmen diese Äußerung des Begründers der Diskontogesellschaft einer kürzlich erschienenen Schrift Dr. Otto Lindbergs: „Fünfzig Jahre Geschichte einer Spekulationsbank.“ Dieses Buch zeichnet sich zwar durch eine gewisse individuell zugespitzte Feindseligkeit unangenehm aus, enthält aber in den den heutigen Gründungsbanken und Fabrikanten von Industrieaktien überhaupt gesagten Wahrheiten eine solche Fülle sicher bewiesener Anklagen, daß es eitel Illusion wäre, wenn die Bank- und Börsenkreise glauben sollten, sie durch Totschweigen aus der Welt schaffen zu können. Das letzte Jahrzehnt hat die Berechtigung der Befürchtungen David Hansemanns aus dem Jahre 1856 denn doch zu deutlich bewiesen. Die ausschließlich auf schnell einzuheimsende Agiogewinne gerichtete Gründertätigkeit hat sich gerade in der letzten sogenannten Aufschwungsperiode schwer an der kaufmännischen Moral versündigt. Und zwar ohne daß die öffentliche Meinung daran rechten Anstoß genommen hätte, und ohne daß sie den einzelnen Persönlichkeiten, die die ungeheuern Kursgewinne eingesteckt haben, einen moralischen Vorwurf machen könnte. Aber daß es so nicht weiter geht, das muß doch den Hunderten von neubacknen Millionären selbst ohne weiteres beim Lesen des Lindbergschen Buchs und des Hansemannschen Briefes klar werden. Es wäre sehr zu wünschen, daß aus den Bankierkreisen heraus baldigst nicht nur eine Widerlegung der Lindbergschen Anklagen, soweit diese übertrieben sind, unternommen würde, sondern auch ernstliche Vorschläge gemacht würden, wie dem modernen Aktienschwindel ein Damm gezogen werden könnte. Wenn die Bankiers das nicht tun, so werden die Agrarier und die Zünftler die Reformen diktieren, und die Sozialdemokraten werden die Gründungsbanken schwerlich erfolgreich verteidigen.

Aus den Ergebnissen der außerordentlichen Viehzählung vom 1. Dezember 1902 in Preußen. Die im Preußischen Statistischen Bureau herausgegebene „Statistische Korrespondenz“ bringt über das Ergebnis der preußischen Viehzählung vom 1. Dezember 1902 folgende Zahlen, die auch den Viehbestand des Fürstentums Waldeck umfassen.

Es wurden ermittelt		am 1. Dezember	
I. Pferde, einschließlich Militärpferde:		1902	1900
1.	Unter 3 Jahre alte, nebst Fohlen	443 506	478 069
2.	3 Jahre alte und ältere	2 483 978	2 445 558
	überhaupt	2 927 484	2 923 627
II. Rindvieh:			
1.	Kälber unter $\frac{1}{2}$ Jahr alt	1 115 684	1 130 536
2.	Jungvieh von $\frac{1}{2}$ bis noch nicht 1 Jahr alt	1 260 445	1 409 308
3.	„ „ „ „ „ „ 2 „ „	1 410 473	1 649 756
4.	2 Jahre altes und älteres Rindvieh:		
a)	Bullen, Stiere und Ochsen	717 663	687 695
b)	Kühe, Färsen und Kalbinnen	5 901 504	5 999 677
	überhaupt	10 405 769	10 876 972
III. Schafe:			
1.	Unter 1 Jahr alte (Lämmer)	1 706 956	1 962 297
2.	1 Jahr alte und ältere	4 210 742	5 039 221
	überhaupt	5 917 698	7 001 518
IV. Schweine:			
1.	Unter $\frac{1}{2}$ Jahr alte, einschließlich Ferkel	7 000 137	5 339 879
2.	$\frac{1}{2}$ bis noch nicht 1 Jahr alte	3 973 777	3 587 179
3.	1 Jahr alte und ältere	1 776 084	2 039 863
	überhaupt	12 749 998	10 966 921

Dazu bemerkt die „Statistische Korrespondenz“ unter anderm folgendes: „Aus den vorstehenden Angaben über die bei den einzelnen Unterarten der vier Hauptviehgattungen von 1900 bis 1902 erfolgten Veränderungen geht als wichtigstes Ergebnis zweifellos hervor, daß vorzugsweise die Rinder und die Schafe, gleichwie die Fohlen eine Schädigung durch den anhaltenden, großenteils nur strichweisen Mißwachs erfuhren. Nach Aufhören des letztern waren aber die Landwirte, wie aus der geringen Abnahme bei den jüngern Altersklassen der Rinder und Schafe hervorgeht, mit bestem Erfolge bestrebt, eine Ausgleichung herbeizuführen, die voraussichtlich bald vollständig erreicht sein wird. Unsre Viehzüchter haben sich übrigens damit noch nicht begnügt, sondern durch eine rasche Vermehrung der Zahl der Schweine, die allein bei den unter $\frac{1}{2}$ Jahr alten im Laufe von zwei Jahren die erstaunliche Höhe von fast einem Drittel ihres ursprünglichen Bestandes erreichte, dem andernfalls sehr empfindlich gewordenen zeitweiligen Mangel an Fleischnahrung in der Hauptsache abgeholfen.“

Das ist alles sehr gut und schön. Die immer redlich bemühte amtliche Statistik Preußens, die außerordentlichen Bemühungen der Landwirte um die Ernährung der Gesamtbevölkerung in das gebührende Licht zu setzen, kann damit aber die Tatsache nicht aus der Welt schaffen, daß bei dem jetzigen Zustande der Viehzucht in Deutschland Mißwachs und andre Mißstände immer wieder die Befriedigung des einheimischen Marktes mit einheimischem Fleisch stören und auf die Zufuhr vom Ausland anweisen werden. Die Massenzüchtung frühreifer Schweine ist als die glücklichste Lösung der Frage auf keinen Fall anzuerkennen. Es wäre zu wünschen, daß den deutschen Landwirten nicht der Glaube beigebracht würde, daß sie auch in Bezug auf die Viehzucht weit über jede Kritik erhaben seien. Das würde am besten dem wohlherreichbaren Ziele dienen, eine weit reichlichere Fleischnahrung, als die heutige ist, für das deutsche Volk in Deutschland selbst zu züchten. Im übrigen verweisen wir auf die in Heft 17 der Grenzboten gebrachten Mitteilungen über den Viehbestand Deutschlands.

Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe. Am 1. Januar 1902.*)

Nach den Bestimmungen des Bundesrats über die Statistik des Bestandes der deutschen Seeschiffe (Kaufahrteischiffe) sollen in den Küsten- und den Rheinuferstaaten Spezialverzeichnisse aller Seeschiffe, die in diesen Staaten ihren Heimathafen haben, aufgestellt werden. In diese Verzeichnisse sollen alle in die Schiffsregister eingetragenen Schiffe aufgenommen, und darin deren Unterscheidungssignal, Name, Heimathafen, Gattung (Bauart), Größe (nach dem Brutto- und dem Netto-

*) Nach dem kürzlich erschienenen II. Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reichs 1903.

raumgehalt), Erbauungsjahr, Hauptmaterial, Verbolzung, Beschlag, Chronometerführung, Reeder, Schiffsführer und regelmäßige Besatzung angegeben werden. Hieraus werden alljährlich vom Statistischen Amt Übersichten angefertigt und veröffentlicht. In diese Übersichten werden jedoch nur Schiffe von mehr als 50 Kubikmetern (17,65 Registertons) Bruttoreaumgehalt aufgenommen, die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt und deshalb nach Paragraph 1 des Gesetzes vom 22. Juni 1899 über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe als Kauffahrteischiffe betrachtet werden müssen. Hierzu gehören auch Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge, die demgemäß in den Bestandsübersichten mitgezählt sind. Dagegen werden die in die Schiffsregister eingetragenen Kriegs-, Regierungs- und Lustfahrzeuge, überhaupt alle Schiffe, die als Kauffahrteischiffe im Sinne dieser Bestimmungen nicht anzusehen sind, nicht berücksichtigt.

Die am 1. Juli 1895 in Kraft getretene (am 1. März desselben Jahres erlassene) Schiffsvermessungsordnung hat gegen früher die Festsetzung des Nettoreaumgehalts besonders bei den Dampfschiffen geändert, eine Änderung, der bei der Vergleichung der Angaben über den Raumgehalt der Schiffe am 1. Januar der Jahre 1902, 1901, 1900, 1899, 1898 und 1897 mit denen früherer Jahre Rechnung getragen werden muß. Einer Vermessung nach dem abgeänderten Verfahren sind, soweit bisher bekannt geworden ist, von den am 1. Januar 1902 vorhandenen Schiffen unterworfen worden: 1916 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 396472 Registertons netto, 224 Schleppschiffe (Seeleichter) mit einem Raumgehalt von 72611 Registertons netto, sowie 1309 Dampfschiffe mit einem Raumgehalt von 1421874 Registertons netto. Diese Schiffe, zu denen auch die neu hinzugekommenen, die nur nach dem neuen Verfahren vermessen worden sind, gehören, würden, wenn sie noch nach dem alten Verfahren vermessen worden wären, einen um etwa 273200 Registertons höhern Nettoreaumgehalt aufweisen, und zwar die Segelschiffe etwa 18000, die Schleppschiffe (Seeleichter) etwa 2200, die Dampfschiffe etwa 253000 Registertons netto (4%, 3% und 17%) mehr. Um diesen Betrag würde also, wenn die frühere Schiffsvermessungsordnung beibehalten worden wäre, der Nettoreaumgehalt der Schiffe am 1. Januar 1902 höher erscheinen, als er jetzt nachgewiesen ist.

Am 1. Januar 1902 hat der Bestand der deutschen Kauffahrteiflotte an registrierten Fahrzeugen mit einem Bruttoreaumgehalt von mehr als 50 Kubikmetern 3959 Schiffe mit einem Gesamtraumgehalt von 3080548 Registertons brutto und 2093033 Registertons netto betragen. Hierbei sind die Schiffe, deren Löschung im Schiffsregister bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt, deren gänzlicher Verlust oder sonstiger Abgang aber bis dahin schon amtlich festgestellt war, schon abgesetzt. Am 1. Januar 1901 waren vorhanden 3883 Schiffe mit einem Raumgehalt von 2826400 Registertons brutto und 1941645 Registertons netto.

Um die Entwicklung der deutschen Kauffahrteiflotte verfolgen zu können, ist hier der Bestand am 1. Januar der Jahre 1875, 1880, 1885, 1890, 1895 und 1897 bis 1902 aufgeführt. Der Raumgehalt ist nach Registertons netto verzeichnet.

Es waren vorhanden:

1875	4602	Schiffe mit	1068383	Registertons netto	
1880	4777	„ „	1171286	„	„
1885	4257	„ „	1294288	„	„
1890	3594	„ „	1320721	„	„
1895	3665	„ „	1553902	„	„
1897	3678	„ „	1487577	„	„
1898	3693	„ „	1555371	„	„
1900	3713	„ „	1639552	„	„
1901	3759	„ „	1737798	„	„
1902	3883	„ „	1941645	„	„
1902	3959	„ „	1093033	„	„

Wenn man die zur Beförderung von Gütern und Personen nicht bestimmten Schiffe und Fahrzeuge, also namentlich die Schiffe der großen Seefischerei, die Fischhändlerfahrzeuge, die Lotsenfahrzeuge und die Schlepp- und Bergungsdampfer, ausscheidet, um den Entwicklungsgang der eigentlichen Handelsflotte kennen zu lernen, so ergeben sich für den 1. Januar

1875	4562	Schiffe mit	1066900	Registertons netto
1880	4718	" "	1169211	" "
1885	4177	" "	1291391	" "
1890	3470	" "	1314732	" "
1895	3266	" "	1537334	" "
1897	3180	" "	1468347	" "
1898	3139	" "	1534727	" "
1899	3151	" "	1619229	" "
1900	3173	" "	1717393	" "
1901	3288	" "	1920822	" "
1902	3362	" "	2072524	" "

Die Kauffahrteischiffe überhaupt verteilten sich auf die drei unterschiedenen Schiffskategorien wie folgt.

Es waren vorhanden:

am 1. Januar	Segelschiffe		Schleppschiffe (Seeleichter)		Dampfschiffe	
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Registertons netto	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Registertons netto	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Registertons netto
	Segel- und Schleppschiffe					
	Zahl		Raumgehalt			
1875	4303		878385		299	189998
1880	4403		974943		374	196343
1885	3607		880345		650	413943
1890	2703	688414	76	14396	815	617911
1895	2495	631506	127	29350	1043	893046
1897	2396	562876	156	34741	1126	889960
1898	2346	543391	176	42180	1171	969800
1899	2318	556205	172	44956	1223	1038391
1900	2288	536399	178	51240	1293	1150159
1901	2270	525140	223	68630	1390	1347875
1902	2236	507143	260	79831	1463	1506059

Betrachtet man die Fischereifahrzeuge allein, so stellen sich die Zahlen wie folgt.

Es waren vorhanden in Fischereifahrzeugen:

1. Januar	Segelschiffe			Dampfschiffe		
	Zahl	Raumgehalt in Registertons netto	Besatzung	Zahl	Raumgehalt in Registertons netto	Besatzung
1889	44	2050	331	11	667	105
1890	48	2158	354	17	1010	159
1895	217	7697	961	73	4549	705
1897	267	10848	1652	110	5165	1075
1900	284	12003	1925	127	5210	1346
1901	287	12466	2050	123	4858	1305
1902	280	12412	2069	121	4664	1303

Dabei ist zu bemerken, daß man die starke Zunahme der Segelfischerfahrzeuge von 1890 bis 1895 weniger auf neu erworbene Schiffe, als vielmehr auf umfangreiche Nachregistrierungen zurückführen muß; so wurden allein in Finkenwärder während des Jahres 1892 104 und während 1893 42 schon vorhandene Segelfischerfahrzeuge nachträglich in die Schiffsregister eingetragen.

Mit dem Anwachsen der nicht zu eigentlichen Handelszwecken dienenden Schiffe und besonders der Fischerfahrzeuge hat sich auch, wie die vorstehende Übersicht zeigt, das auf ihnen beschäftigte Personal beträchtlich vermehrt. Doch auch auf den übrigen Schiffen hat sich der Mannschafftsbestand, der sich von 1875 bis 1890 wegen des Rückgangs der Schiffszahl bedeutend vermindert und bis 1897 noch nicht wieder wesentlich zugenommen hatte, in neuerer Zeit beträchtlich vermehrt, was in der Hauptsache mit dem Einstellen großer und verhältnismäßig viel Bedienung erfordernder Passagierdampfer zusammenhängt. Die Besatzung an Bord betrug

	bei allen Kaufahrteischiffen	bei den eigentlichen Handelsschiffen
1875	42424 Mann	42125 Mann
1880	40289 "	39901 "
1885	39911 "	39399 "
1890	37857 "	37036 "
1895	40984 "	38817 "
1897	40805 "	37533 "
1901	50556 "	46183 "
1902	53946 "	49522 "

Über die Verteilung des Flottenbestands auf die Hauptküstengebiete und über einige sich auf die Größe der Schiffe beziehende Einzelheiten werden später noch Mitteilungen gemacht werden.

Leider unterscheidet die deutsche Flottenbestandstatistik die Fahrzeuge nicht nach der „Fahrt,“ in der sie regelmäßig verwandt werden, wie das zum Beispiel die englische Statistik schon seit vielen Jahrzehnten tut (Employed in the Home Trade und Employed in the Foreign Trade), und ebenso u. a. in der französischen und in der amerikanischen Statistik in durchaus befriedigender Weise durchgeführt ist. Man muß wünschen, daß die Bundesratsbestimmungen in dieser Richtung erweitert werden. Auch sollte wenigstens der Versuch gemacht werden, die hauptsächlich dem Passagierverkehr dienende Tonnage von der dem Frachtverkehr dienenden zu unterscheiden. Innerhalb der ihr vom Bundesrat gezogenen Schranken steht die deutsche Flottenbestandstatistik an Genauigkeit und Zuverlässigkeit unbestritten obenan.



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, auch wegen des volkswirtschaftlichen Teiles, wolle man an den Verleger persönlich richten (J. Grunow, Firma: Fr. Wilh. Grunow, Inselstraße 20).

