(Morgen-Ausgabe.) Nr. 256.

Volkswirthschaftlicher Theil des Leipziger Tageblattes.

Montag, 23. Mai 1898.

Verantwortlicher Redacteur C. G. Laue in Leipzig. — In Vertretung: Georg Hiller in Leipzig.

Die Verstaatlichung des Speditionswesens.

Die „Speditions- und Schifffahrts-Zeitung“ schreibt: Wie wir vernehmen, ist den Chemnitzer Textilindustriellen auf ihre Eingabe, betr. directe Gütertarife nach England via Vlissingen, der officielle Bescheid zugegangen, daß ihre Wünsche mit Einführung des Staffeltarifs für die Stückgutbeförderung ab 1. October erfüllt werden sollen. Da die Sendungen von Chemnitz gehen, so ist es außer Zweifel, daß auch die sächsische Staatsbahnverwaltung der Einführung des Staffeltarifs zugestimmt hat, und es darf nunmehr ohne Weiteres angenommen werden, daß der Staffeltarif für die Stückgutbeförderung mit 1. October l. Js. für das ganze Gebiet des allgemeinen deutschen Gütertarifs zur Anwendung gelangen soll. (Vorläufig ist diese Annahme noch nicht perfect. Red. d. L. T.)

Mittlerweile bringt das neueste Heft der angesehenen „Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft“*) einen hochinteressanten Artikel aus der Feder des bekannten Dr. Freiherrn zu Weichs-Glon: „Die Verstaatlichung des Speditions-Wesens“. Der Artikel ist wichtig für die Spediteure, noch viel wichtiger für die übrigen Frachtinteressenten der deutschen Eisenbahnen. Wir sind seit Jahren gewöhnt, Eisenbahnfachmänner in hervorragender Stellung immer wieder gegen das Speditionswesen ankämpfen zu sehen, aber mit diesen Waffen hat wahrlich noch keiner von ihnen gekämpft, und andererseits werden hier die Ziele der deutschen Eisenbahnpolitik mit einer Offenheit dargelegt, die bisher sorgfältig vermieden wurde.

„Findige Geschäftsleute hatten es bald heraus, welche besonderen Gebiete der Verkehrsvermittelung gewinnversprechend sind“, und — „eine große Anzahl von Spediteuren ist im Laufe weniger Jahre reich geworden,“ das sind die Leitmotive, von denen ausgehend der Herr Verfasser zu der Schlußfolgerung gelangt, daß die Verstaatlichung des Speditionswesens „eine staatsfinanzielle Nothwendigkeit“ sei. . . .

Wie der Herr Verfasser die staatsfinanzielle Nothwendigkeit der Verstaatlichung der Spedition lediglich aus den angeblichen Reichthümern der Spediteure herleitet, so wenden sich seine Ausführungen auch in allererster Linie gegen die schon zum Uebermaß abgedroschenen „hohen Gewinne“ der Spediteure. Seiner Ansicht nach besteht eine Concurrenz in der Spedition nicht, da dieselbe überall durch Syndicatsbildung in ihren Wirkungen aufgehoben wird. So citirt er äußerst eingehend angebliche Bestimmungen der Berliner Spediteur-Convention, die Unterbietungen des aufgestellten Tarifs seitens der Mitglieder mit Conventionalstrafen von 5000 Mark belegen soll! Man denke! Wir glauben auf dem Gebiete der Cartele ziemlich bewandert zu sein, uns ist aber auch in den Cartellen der deutschen Großindustrie kein einziges bekannt, das Minimalstrafen von 5000 Mark festsetzen würde. Jedes Mitglied der Berliner Spediteur-Vereinigung hätte als Caution 5000 Mark zu hinterlegen. Sind Beträge von 5000 Mark für den Herrn Verfasser denn so unbedeutend, daß sie ihn auch nicht einen Moment zum Nachdenken anzuregen vermögen! Weiß er wirklich nicht, was heute 500, 1000 Mark für den Geschäftsmann bedeuten, um so gläubig es hinzunehmen, daß die Spediteure mit den 5000 Mark nur so umherwerfen? Und wieder welch' Widerspruch, wenn der Verfasser behauptet, zum Betriebe der Spedition sei ein großes Capital nicht erforderlich. Man braucht kein Geschäftsmann zu sein, man kann sogar Freiherr sein, um dennoch einzusehen, daß ein Geschäftsmann, der 5000 Mark als unfruchtbare Caution hinterlegen muß und mit Conventionalstrafen von 20 000 Mark zu rechnen hat, in seinem Betriebe mindestens den zehnfachen Betrag der Caution stecken haben muß.

Nach der Ansicht des Freiherrn zu Weichs-Glon beträgt der Gewinn der Spediteure aus dem Sammelverkehr 2/3 der Frachtersparniß, während sie 1/3 derselben an das Publicum als „Lockspeise“ abgeben. Er stützt sich dabei vornehmlich auf die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen aus dem Jahre 1890. In unserem schnelllebigen Zeitalter und bei dem Umstande, daß der ganze Sammelverkehr noch keine zwanzig Jahre besteht, ist das allerdings etwas lange her. Er bringt für seine Behauptung nur ein Beispiel bei: Berlin-Aachen kostete damals Sammelgut angeblich 6,00 Mark. Es steht uns ein Frachtentarif der Berliner Spediteure aus jener Zeit leider nicht mehr zur Verfügung, um diese Angabe auf ihre Richtigkeit prüfen zu können; nach dem gegenwärtigen Tarife kostet Berlin-Aachen (616 km) 5,35 Mark. Der Frachtsatz der Classe A 1 beträgt 4,33 Mark und der Stückgutfrachtsatz 6,98 Mark. Es entfällt somit von der Frachtdifferenz von 2,65 Mark 1,63 auf die absolute Transportverbilligung und 1,02 auf den Bruttogewinn des Spediteurs; für das angezogene Beispiel gilt somit der umgekehrte Fall: fast 2/3 der Differenz zu Gunsten des Publicums und 1/3 für den Spediteur. Wir wollen aber dem Herrn Verfasser noch mit anderen Beispielen dienen; und zwar von Berlin aus, das nach seiner Annahme durch den Bestand eines Ringes mit den höchsten bekannten Conventionalstrafen außerordentlich hohe Preise haben muß. Hier sind sie: Berlin-Leipzig, 163 km, Stückgutfracht 1,99 Mark, A 1 gleich 1,29 Mark, Sammelfracht 1,20 Mark. Hier also, wo die Gelegenheit zu täglichen, completen Wagenladungen gegeben ist, findet das, trotz des „Ringes“, sofort seinen Ausdruck im Tarife des Spediteurs, der seiner Calculation den Satz der Wagenladungsklasse B gleich 1,10 zu Grunde gelegt hat, und von der Frachtdifferenz mit 0,89 Mark giebt er 0,79 Mark, also 8/9 an den Versender ab, und blos 1/9 behält er für sich. Da in dieser Relation durch die Stärke des Verkehrs die Gelegenheit zum täglichen Versande in Wagenladungen geboten ist, trägt der Spediteur dieser Thatsache auch sofort in seiner Preisaufstellung Rechnung. Berlin-Breslau, 325 km, Stückgutfracht 3,78 Mark, A 1 2,98 Mark, B 2,07 Mark, Sammelfracht 2,20 Mark. Wieder die complete Wagenladung der Berechnung zu Grunde gelegt und von der Differenz von 0,71 Mark, fallen 0,51 Mark also über 5/7 dem Versender und 0,13 Mark, noch nicht 1/5, dem Spediteur zu. Berlin-Frankfurt a. Main, 534 km, Stückgutfracht 6,07 Mark, A 1 3,78 Mark, B 3,32 Mark, Sammelfracht 4,00 Mark. Bei Zugrundelegung der completen Wagenladung resultirt eine Differenz von 2,75 Mark, wovon 2,07 Mark, fast 3/4, dem Publicum zu Gute kommen und nur 0,68 Mark, etwas über 1/4, dem Spediteure verbleiben. Doch wir wollen von Berlin absehen, vielleicht existirt hier, trotz des „Ringes“, doch noch zu viel Concurrenz. Vor uns liegt ein Spediteur-Tarif aus Tetschen; der Ort ist klein, was hier gesammelt wird, ist nur Ausfuhrgut aus Oesterreich, die Verladegelegenheit die denkbar ungünstigste, nur in einer Richtung nach Berlin. Trotzdem: Tetschen-Berlin, 240 km, Stückgutfracht 2,94 Mark, A 1 1,87 Mark, Sammelfracht 2,10 Mark. Aus dem Orte, wo keinerlei Concurrenz besteht, wo der Güterverkehr ein geringer, das Risico demnach ein hohes, giebt der Spediteur von der Differenz von 1,07 Mark 0,84 Mark, also 4/5, dem Versender und beansprucht für sich blos 0,23 Mark oder 1/5 der Differenz. Aus einem Stuttgarter Spediteurtarif, wobei ebenfalls auf den gering entwickelten Verkehr Stuttgarts Rücksicht genommen werden muß: Stuttgart-Chemnitz, 508 km, Stückgut 5,73 Mark, A 1 3,57 Mark, Sammelgut 4,20 Mark, Gesammtdifferenz 2,16 Mark, wovon dem Versender 1,53 Mark, dem Spediteur 0,63 Mark verbleiben. Sollen wir der Beispiele noch mehr anführen, um dem Herrn Verfasser den Beweis zu liefern, daß, wo immer die Dichtigkeit des Verkehrs es nur gestattet, dem Publicum 2/3 bis 3/4 der Differenz auf den Wagenladungstarif zu Gute kommen und nicht, wie er annimmt, kaum 1/3?

Auch der zweite Vorwurf des Herrn Verfassers ist um nichts neuer oder beweiskräftiger: die angebliche Verzögerung in der Beförderung. Beispiele führt er keine an. Wir wollen ihm mit solchen dienen. Die Berliner Spedition liefert Sammelgut, das ihr Nachmittags für Leipzig übergeben wird, am anderen Morgen in Leipzig ab, in einem uns vorliegenden Tarife einer hiesigen Speditionsfirma übernimmt dieselbe ausdrücklich die Haftung hierfür. Lieferfrist somit noch nicht 24 Stunden, die reglementmäßige Lieferfrist der Bahn beträgt 4 Tage. Stuttgart-Berlin ist die Lieferfrist im Spediteurtarif mit 5 Tagen angegeben, bahnmäßige Lieferfrist ist 6 Tage. Die Verladungstage sind ausdrücklich angegeben, Niemand ist verpflichtet, sein Gut früher aufzuliefern; am Verladungstage aufgeliefertes Gut muß binnen der festgesetzten Frist am Bestimmungsorte abgeliefert werden. Wo ist da die Verschleppung?

Die Spediteure hätten großen Verdienst am Rollgeld. Das Rollgeld muß sich nothgedrungen nach den ortsüblichen Fuhrlöhnen richten; so beträgt es in Berlin allgemein 50 Pfg. pro 100 kg für Stückgüter. Die Post erhebt in ihrem Packetdienste 2 bezw. 3 Mark pro 100 kg. Auch die Versicherungsprämie bilde ein Object der Profitwuth des Spediteurs; in sämmtlichen Spediteurtarifen, die uns vorliegen, heißt es ausdrücklich: „Unsere Haftpflicht für Transport-Risico beschränkt sich auf die Vergütungen, welche von den Bahngesellschaften geleistet werden; Assecuranz wird nur auf specielle Vorschrift gedeckt.“ Wenn dem Versender also die Haftpflicht nach dem Eisenbahnbetriebsreglement genügt, und dies ist bei Sammelgut in der weitaus größeren Mehrzahl der Fall, unterbleibt eine specielle Transport-Versicherung. Wird aber Versicherung verlangt, dann muß sie eben bezahlt werden, oder soll sie auch noch der Spediteur von seinem hohen Gewinne bezahlen? Auch daß er hiervon Provision berechnet in Gestalt höherer Prämie (übrigens meist auch nur solchen Auftraggebern gegenüber, mit denen er nicht in laufender Verbindung steht), ist nur vollkommen gerechtfertigt, denn er hat dadurch eine Mehrarbeit zu leisten (man bedenke nur bei Schadenfällen die Reclamationen!), und ist es im gesammten geschäftlichen Leben Sitte, von solchen Commissionen seiner Kunden Provisionen zu berechnen. Berechnet die Bahn keine Nachnahmeprovision? . . . Im Sammelverkehr kommt die Transport-Versicherung so gut wie gar nicht vor, wo sie aber vorkommt, wird die Prämie nur in Tausendstel des Werthes berechnet, und daran soll man reich werden?

Wir haben die sämmtlichen Vorwürfe beleuchtet, die der Verfasser gegen die Spedition erhebt, um zu beweisen, daß es nirgends volks- oder gemeinwirthschaftliche Bedenken sind, von denen er sich leiten läßt. Der Verfasser erkennt die Bedeutung und den Werth des Spediteurs mehrfach an, er sagt wiederholt: der Spediteur entspricht einem thatsächlichen Bedürfnisse, und dann: So mußte das Speditionsgewerbe zu einer Entwickelung gelangen, die . . . wohl auch in manchem wohlthätig wirkte, indem sie thatsächlichen Bedürfnissen Genüge leistete, um aber dann zu dem Beschlusse zu kommen, nicht etwa ergo ist der Spediteur existenzberechtigt, sondern: ergo ist die Verstaatlichung der Spedition eine staatsfinanzielle Nothwendigkeit — wohlverstanden eine finanzielle und nicht eine wirthschaftliche Nothwendigkeit, die auf der Ansicht basirt: In jedem Falle geht man sicher, wenn man diesen jährlichen Verlust für die deutschen Staatsbahnen (aus dem Sammelgeschäft) auf viele Millionen beziffert. Ueberaus charakteristisch für den Verfasser und seine Tendenz ist es, daß die Worte: auf viele Millionen in fetter Schrift gedruckt sind, was sonst die „Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft“ streng vermeidet. Deutscher Handel, deutsche Industrie, deutsche Landwirthschaft, wohin kommt es mit euch, wenn erst die Doctrin zur Staatsraison erhoben ist: „Alles, was Geld bringt, gehört dem Staate“. Bei derartigen Anschauungen kann es weiter nicht Wunder nehmen, wenn der Verfasser, der auf der einen Seite selbst sich darüber lustig macht, daß die Eisenbahnen in ihrer Jagd nach den „volkswirthschaftlichen“ Aufgaben des Eisenbahnwesens im „Bureaukratismus verknöchern“, auf der anderen Seite in dem Bestreben, sich auch einmal von einem höheren Standpuncte leiten zu lassen, sich zu der Behauptung aufschwingt, der Spediteur sei, obzwar er einem Bedürfnisse entspreche, doch volkswirthschaftlich nicht existenzberechtigt, denn er sei nicht productiv, er schaffe keine Werthe, durch die Thätigkeit der Spediteure werde kein Kilogramm einer Waare mehr erzeugt. Also das ist des Pudels Kern! Der Handel, der Beamte, der Lehrer, der Arzt, sie alle sind nicht „productiv“, „schaffen keine Werthe“, sind also nicht existenzberechtigt. O die Ironie! Ist es uns angesichts dieser Anschauung über Existenzberechtigung nicht gestattet, folgende Frage zu stellen: „Herr Doctor und Freiherr, welche Werthe schaffen denn Sie! Welches Gewicht haben denn Ihre Abhandlungen über die Verstaatlichung des Speditionswesens?! Wir wollen aber dennoch nicht so unhöflich sein, Ihre Existenzberechtigung in Zweifel zu ziehen.“

Wenn die Schrift, von den „reichen Spediteuren“ ausgehend, zur Forderung der Verstaatlichung der Spedition aus „staatsfinanziellen“ Gründen gelangt, so sind auch die darin gegebenen Mittel zur Erreichung des Zweckes in diesem Geiste gehalten. Sie sind aber deswegen von außerordentlicher Wichtigkeit, weil sie mit einer bislang ganz unerhörten Offenheit die letzten Ziele der gegenwärtigen Tarifpolitik bloßlegen. Wir haben ja von allem Anfange an auf dem Standpuncte gestanden, daß die ganze Einführung des Staffeltarifs für die Stückgutbeförderung nicht so sehr die Verbilligung des Verkehrs als vielmehr die Kaltstellung der Spediteure bezwecke. Wir hatten auch jüngst erst die Genugthuung, darauf verweisen zu können, daß die „Deutsche Volkswirthschaftliche Correspondenz“, das anerkannte Organ der Großindustrie, das namentlich mit dem „großen“ Feinde der Spediteure, dem Landtagsabgeordneten und Generalsecretair des Centralverbandes der Industriellen, Herrn Bueck, in inniger Verbindung steht, unsere Ansicht vollkommen theilt, und in dem Staffeltarife weniger eine Verkehrserleichterung als vielmehr eine fiscalische Maßregel erblickt. Hier finden wir nun die Bestätigung: Der Sammelverkehr ist nicht abzuschaffen, sondern die Eisenbahn selbst hat ihn in die Hand zu nehmen, indem sie gewisse Verkehrscentren als Sammelcentren einrichtet. Nicht Tarifermäßigung, sondern volle Tarife; höhere Auf- und Abladegebühren; höhere Mindestgebühren; Erhöhung der Lieferfrist-Versicherungsprämie; Einführung des Rolldienstes (auch mit höheren Gebühren?); Einführung des Eisenbahnpacketdienstes, bedarf es noch eines Commentars? Die socialpolitischen Bedenken thut der Herr Freiherr mit den Worten ab: Eine Schädigung der Angestellten der Spediteure dürfte nicht stattfinden, da dieselben vermuthlich bei den Bahnen Verwendung finden dürften.

Auch das ist recht charakteristisch für die Auffassung des Dr. Freiherrn zu Weichs-Glon, daß die Angestellten vermuthlich bei der Bahn Verwendung finden würden. Schade nur, daß der Genannte nicht auch in solchen Verhältnissen aufgewachsen ist wie die Angestellten der Speditionsbranche. Wir wünschten ihm aufrichtig, daß er genöthigt gewesen wäre, sich ebenfalls durch langjährigen Fleiß und Treue stufenweise in gleicher Thätigkeit hinaufzuarbeiten, um die Existenz erkämpft zu haben, immer hoffend, im Alter bar für der Nahrungssorgen geschützt zu sein; wir möchten sehen, ob derselbe dann auch so leicht die Frage behandeln würde, was aus den Angestellten werden würde. . . .

Vermischtes.

Leipzig, 21. Mai.

*— Leipziger Düngerexport-Actien-Gesellschaft. Auf Grund des auf S. 3952 abgedruckten Prospectes sind nom. 300 000 ℳ neue Actien Nr. 1501—1750 à 1200 ℳ zum Handel und zur Notirung an der Leipziger Fondsbörse zugelassen worden.

*— Vom internationalen Getreidemarkte. Die hohen Getreidepreise sind außerordentlich erfolgreich in dem Herauslocken großer Waarenmassen. Am schärfsten kommt dies zum Ausdruck in den enormen Ablieferungen der amerikanischen Farmer, die für die vorgerückte Zeit des Erntejahres geradezu unerhört sind, und entweder den Schluß zulassen, daß die letzte Ernte, die nach dem definitiven amtlichen Bericht mit 530 Mill. Bushels Weizen angegeben war, wieder weit unterschätzt worden war, oder darauf hindeuten, daß die Restbestände in erster Hand zum Beginn der neuen Campagne in ganz anormaler Weise erschöpft sein müssen. An die acht Hauptmärkte des Westens der Vereinigten Staaten kamen in den Wochen endend am

	Weizen 1898 Quarters	Weizen 1897 Quarters	Weizen 1896 Quarters	Mais 1898 Quarters	Mais 1897 Quarters
14. Mai	557 000	252 500	243 250	606 500	222 100
7. „	488 900	278 370	345 630	615 650	269 850
30. April	490 250	268 750	255 670	487 800	218 180
23. „	301 500	229 250	261 500	383 000	288 630

Diesen großen Ablieferungen entspricht auch die Größe des nordamerikanischen Exports, der in diesem Jahre insofern besonders interessant ist, als er für Roggen und Hafer wohl die größten Wochenziffern bringt, welche die Ausfuhr der atlantischen Häfen je für diese Artikel zu verzeichnen hatte. Die Pacificküste ist in nachfolgenden Verschiffungen nur mit 20 000 Quarters Weizen vertreten. Von beiden Küsten wurden expedirt in den Wochen endend am

		14. Mai 1898	7. Mai 1898	15. Mai 1897
Weizen	Quarters	360 000	282 000	217 000
Mais	„	642 000	749 000	332 000
Roggen	„	119 000	59 000	42 000
Gerste	„	11 000	25 000	60 000
Hafer	„	249 000	231 000	114 000
Mehl	Sack	95 000	115 000	72 000

Die controlirten Bestände nehmen in Folge der starken Ablieferungen wenig ab. Sie haben sich diesmal nach Bradstreet'scher Controle um 1 300 000 Bushels verringert, während sie gleichzeitig im Vorjahre um über 3 Millionen Bushels zurückgegangen sind. Es lagern jetzt nach genannter Quelle 28 525 000 Bushels Weizen gegen 42 480 000 gleichzeitig 1897 und 75 108 000 in 1896. Man darf also sagen, daß, wenn die Vorräthe in erster Hand wirklich zum Schluß der Campagne erschöpft sein sollten, auch in den winzigen Handelslagern kein Ersatz dafür zu finden sein wird. Die Maisbestände, die noch vor wenigen Monaten 24 Millionen Bushels größer als im Vorjahre gewesen waren, nehmen gleichzeitig so kolossal ab, daß heute nur noch 29 764 000 Bushels gegen 18 015 000 zur selben Zeit 1897 von Bradstreet als Bestand verzeichnet werden, also keine 12 Millionen mehr als im Vorjahre. Unsere Bemerkung bezüglich der Anziehungskraft der hohen Preise bezieht sich aber nicht auf Amerika allein. Allerdings wird von Argentinien nur eine Wochenverschiffung von 103 000 Quarters gegen 175 000 in der Woche zuvor gemeldet, allein es gewinnt immer mehr den Anschein, als ob die Leistungsfähigkeit der La-Plata-Staaten überhaupt kolossal überschätzt gewesen sei, und als ob sich die dortige Ausfuhrsaison bereits ihrem Ende entgegenneige. Dagegen wird von Ostindien wieder der starke Versandt von 181 000 Quarters Weizen gegen 198 000 in der Vorwoche depeschirt, und zwar ist es bemerkenswerth, daß zwei Drittel davon, 121 000 Quarters, nach dem Continent, ein Drittel, 60 000, nach Großbritannien bestimmt sind, während seither ein weitaus größerer Antheil auf England entfiel. Von den diesseitigen Exportgebieten entwickelt Rußland eine Exportthätigkeit, die wenig mit den neulichen Gerüchten der Nothwendigkeit einer dortigen Grenzsperre harmonirt. Es wurden an Rußland versandt in den Wochen endend am

	14. Mai 1898 Quarters	7. Mai 1898 Quarters	15. Mai 1897 Quarters	16. Mai 1896 Quarters
Weizen	455 700	468 360	398 900	383 330
Roggen	188 680	135 150	128 700	173 620
Gerste	258 100	275 760	104 580	177 930
Hafer	24 300	25 220	94 030	132 400
Mais	66 780	39 520	4 350	8 170

Man merkt an den russischen Exportziffern, daß Petersburg seit einiger Zeit wieder mit thätig ist. Dieser Hafen hat diesmal ziemlich viel Weizen, meist sibirischer Herkunft, und auch Roggen verkauft, worauf zum Theil sich der Umfang obiger Zahlen zurückführen läßt. Auch Hafer ist, wenn auch in weniger erheblichem Maße, von der russischen Hauptstadt nach dem Auslande verschlossen, doch zeigt sich davon in dem winzigen Export noch nichts. Die Weizenausfuhr war bestimmt mit 139 100 Quarters nach Italien, 102 900 nach Frankreich, 16 500 nach Oesterreich, 79 200 nach Deutschland, 42 900 nach Holland, also wohl zum großen Theil auch für West- und Süddeutschland, 8100 nach Belgien und 28 510 nach Großbritannien, während 22 250 nach verschiedenen Ländern gingen und 21 000 erst unterwegs Ordre erhalten. In den Donauländern verfangen die hohen Preise nicht, weil eben keine Ueberschüsse mehr vorhanden sind. Dagegen kommen jene Gegenden bereits mit Herbstangeboten aus neuer Ernte für Weizen an den Weltmarkt. Die diesmalige Weizenausfuhr betrug 50 000 Quarters Weizen gegen 60 000 in den acht Tagen zuvor und 110 000 gleichzeitig 1897. Die gesammten von allen Exportgebieten nach Europa abgefertigten Mengen an Weizen und Weizenmehl betrugen ca. 1 250 000 Quarters gegen 1 300 000 in der Vorwoche und 825 000 gleichzeitig 1897. Daher kann es nicht überraschen, daß die nach Europa auf der Fahrt befindlichen Mengen sich beträchtlich vermehrt haben, doch aber nur für den Continent (um 260 000 Quarters), während die nach England gerichteten Zufuhren sogar um 77 000 Quarters sich verringert haben. Es schwammen am

	16. Mai 1898 Quarters	9. Mai 1898 Quarters	17. Mai 1897 Quarters
Weizen und Weizenmehl nach England	2 451 000	2 528 000	1 499 000
nach dem Festlande	2 570 000	2 290 000	705 000
zusammen	5 021 000	4 818 000	2 204 000
Mais	2 212 000	1 706 000	979 000
Gerste	979 000	792 000	594 000
Roggen	450 000	280 000	270 000
Raps	142 000	131 000	122 000

Von den nach dem Festlande bestimmten 2 570 000 Quarters Weizen und Weizenmehl haben 1 500 000 Fahrtordre nach Frankreich, 475 000 nach Antwerpen, 325 000 nach Holland und der Rest nach Deutschland, Italien und verschiedenen anderen Ländern. Die in letzter Woche an den europäischen Küsten eingetroffenen Getreidemengen waren wieder ziemlich ansehnlich. England empfing in den Wochen endend am

	14. Mai 1898	7. Mai 1898	15. Mai 1897	
Weizen	1 247 000	1 437 300	725 720	Ctr.
Mehl	222 700	346 900	282 260	„
Mais	627 300	1 007 100	1 086 400	„

Erreichten diese Zufuhren auch nicht ganz die vorwöchentliche Höhe, so boten einen willkommenen Ersatz die merklich gestiegenen Ablieferungen des Inlandes, in denen sich auch wieder die Anziehungskraft der gestiegenen Preise kund gab. Diese Farmerablieferungen betrugen 211 200 Quarters Weizen, und an In- und Auslandszufuhr standen 574 340 Quarters Weizen und Weizenmehl zur Verfügung, wodurch der gleichzeitige Bedarf um etwa 50 000 Quarters übertroffen wurde. Unter Rücksichtnahme hierauf schätzt man die englischen Hafenbestände jetzt auf 1 175 000 Quarters gegen 1 885 000 gleichzeitig 1897 und 1 380 000 in 1896. In Frankreich trafen ein 250 000 Quarters Weizen und Weizenmehl gegen 325 000 in der Vorwoche und 35 000 gleichzeitig 1897; zu denselben Zeiten in Belgien 230 000 gegen 190 000 bezw. 55 000, in Rotterdam 125 000 gegen 85 000 bezw. 90 000, in Hamburg 40 000 gegen 25 000 bezw. 10 000 Quarters.

*— „Zürich“ Allgemeine Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Actiengesellschaft in Zürich. Die allgemeinen Verhältnisse blieben auch im Berichtsjahre 1897 der Unfallversicherung günstig. Dieselbe hat an Popularität noch Fortschritte gemacht, und mit dem vermehrten Versicherungsbedürfnisse vermochten sich die Geschäfte der Gesellschaft weiter auszudehnen. In Folge dessen ist eine neue Prämienzunahme von 946 950 Frcs., sowie abermals ein gutes Rechnungsergebniß zu verzeichnen. Dieses Resultat ist um so erfreulicher, als die Gesellschaft jetzt auf eine 25jährige Thätigkeit zurückblickt, die ihr aus schwachen Anfängen allmählich eine erste Stellung in der Unfall-Versicherungs-Branche gesichert hat. Die Gesammt-Prämieneinnahme pro 1897 belief sich auf 9 774 049 Frcs., wovon 6 476 149 Frcs. auf Collectiv- und Haftpflicht-Versicherung, 3 297 900 Frcs. auf Einzel- und Reiseversicherung entfallen. Für Schadenleistungen wurden insgesammt 4 733 806 Frcs. verausgabt, von welcher Summe 3 190 530 Frcs. Schäden aus der Collectiv- und Haftpflichtversicherung und 1 543 276 Frcs. Schäden aus der Einzel- und Reise-Versicherung betreffen. Die Reserven für laufende Risiken und schwebende Schäden incl. Garantie für Rentenfälle betragen 8 420 116 Frcs. oder 1 275 533 Frcs. mehr als im Vorjahre. Das Inventar weist einen neuen Factor auf, indem die Gesellschaft sich veranlaßt gesehen hat, das mit specieller Rücksicht auf eine dauernde und zweckmäßige Unterbringung ihrer Filial-Bureaux neuerstellte Gebäude an der Mohrenstraße 11/12 in Berlin W. käuflich zu erwerben. Dasselbe steht, erheblich unter dem Kostenpreis gerechnet, mit 1 250 000 Frcs. zu Buch. Der Bestand an Effecten und Hypotheken summirt sich per Ende 1897 auf 10 157 660 Frcs. Mit Einschluß genannter Liegenschaft in Berlin haben sich die angelegten Gelder in 1897 um 1 781 542 Frcs. vermehrt. Die Capitalreserve erhält gemäß Rechnungsabschluß eine Verstärkung von 162 500 Frcs. und steigt in Folge dessen auf 1 462 500 Frcs. an. Der Reingewinn beträgt 918 159 Frcs. An die Actionaire gelangt eine Dividende von 80 Frcs. pro Actie zur Auszahlung. Den Kunden der Gesellschaft werden 162 500 Frcs. statutarisch überwiesen. — Das 1896er Treffniß von 150 000 Frcs. ist zu zwei Dritteln an 3406 Collectiv- und Haftpflicht-Versicherte und zu ein Drittel an 1140 Einzelversicherungs-Clienten ausgerichtet worden. Die Vertheilung an letztere geschah durch Loosziehung unter der Zahl der mehrjährig schadenfrei gebliebenen Policen.

-ai- Die Emission der griechischen 2½proc. Anleihe. Gemäß zweier auf Vorschlag des Ministerrathes unterm 22. und 24. April a. St. erlassener und in der „Regierungs-Zeitung“ veröffentlichter Decrete hat die Emission der griechischen, in Gold garantirten 2½proc. Anleihe zum Satze von 100½ Proc., d. h. ½ Proc. über Pari, stattgefunden. Die Subscription, welche am 28. April/10. Mai 1898 gleichzeitig in Paris, London und Petersburg eröffnet wurde, hat einen durchschlagenden Erfolg gehabt. Das ausgegebene Capital von 125 Millionen Francs ist mehrere Male überzeichnet worden und die Titres haben sofort eine Prämie von 2½ Proc. erzielt, d. h. sie sind mit 102½ Proc. bezahlt worden. — Die erste Emission schließt die nöthige Menge von Stücken ein, um eine thatsächliche Summe von 125 Millionen zu ergeben, welche wie folgt Verwendung finden wird: 95 Millionen werden zur Zahlung der Kriegsentschädigung und Indemnitäten für Privatschäden und 30 Millionen zur Deckung der Deficite von 1897 und 1898 dienen. Die Einzahlungen haben zu erfolgen: 20 Proc. vom Nominalcapitale bei der Subscription, 20 Proc. am 12./24. Mai, 20 Proc. am 27. Mai/8. Juni und 20 Proc. am 23. Juni/5. Juli, und der Rest des subscribirten Capitals am 24. Juli/5. August 1898. Die Titres sind in griechischer, französischer, englischer und russischer Sprache abgefaßt und auf den Inhaber lautend. Sie können indessen auf den Namen lautend ausgestellt werden, und zwar gemäß eines von der griechischen Regierung in Uebereinstimmung mit der internationalen Commission abzufassenden Reglements. Die Stücke werden je über 2500 Frcs. gleich 100 Lstrl. oder 987,50 Rubel ausgestellt und tragen die halbjährlichen Coupons von 31,25 Frcs. gleich 1 Lstrl. 5 s oder 11,71 Rubel, zahlbar am 1. April und 1. October. Der Zinsgenuß läuft vom 1. April 1898 ab. Die provisorischen Titres werden den am 1. October 1898 zahlbaren Coupon tragen. Der erste Coupon der endgültigen Titres wird am 1. April 1899 zahlbar sein. Die Tilgung wird auf dem Wege der Auslosung zu Pari vor sich gehen. Wenn der Cours jedoch unter Pari sein sollte, würde sie auch durch Rückkauf im offenen Markte geschehen können. Die Ziehungen finden alle sechs Monate, und zwar am 1. Januar und 1. Juli statt. Die erste Ziehung wird am 1. Januar 1903 stattfinden. Die ausgeloosten Obligationen werden bei Fälligkeit des ersten Coupons, welcher jeder Ziehung folgt, zahlbar sein. Die Nummern der bei der Ziehung ausgeloosten oder unter Pari zurückgekauften Obligationen werden in der „Regierungs-Zeitung“, sowie in je zwei Pariser, Londoner und Petersburger Zeitungen veröffentlicht werden. Jede Veröffentlichung wird auch die Nummern der vorher ausgeloosten und nicht zur Zahlung vorgelegten Obligationen enthalten. — Mit dem Dienste der griechischen, in Gold garantirten 2½proc. Anleihe werden folgende Bankinstitute betraut werden: in Athen die Griechische Nationalbank, in Paris die Bank von Frankreich, in London die Bank von England und in Petersburg die Kaiserlich Russische Bank. — Diesen Instituten ist auf den Betrag ihrer Zahlungen eine Provision von ¼ Proc. zugebilligt worden. — In dem Falle, daß der Jahresdienst der Anleihe nicht mittels der zugewendeten Einkünfte gedeckt werden sollte, hat die internationale Commission vierzehn Tage vor der Fälligkeit des Coupons den Regierungen der garantirenden drei Großmächte durch Vermittelung ihrer Gesandtschaften in Athen den zu ergänzenden Betrag zu notificiren, damit sie die nöthigen Summen den mit dem Dienste der Anleihe beauftragten Instituten rechtzeitig zur Verfügung stellen können. In diesem Falle nimmt die internationale Commission die Verantwortlichkeit auf sich, die Rückzahlung der Vorschüsse mit ihren jährlichen Zinsen von 2½ Proc. mittels der Reliquate der zugewendeten Einkünfte und im Bedarfsfalle mittels der allgemeinen Einkünfte des griechischen Staates gemäß der Bedingungen, welche in diesem Falle durch die drei garantirenden Mächte in Uebereinstimmung mit Griechenland werden geregelt werden, zu sichern. Das Ergebniß der Anleihe wird durch die internationale Commission zu den durch das Gesetz über die Controle vorgesehenen Bestimmungen verwendet werden. Kraft der nämlichen Decrete und unter den gleichen Bedingungen wird die griechische Regierung ermächtigt, außer den ausgelegten 125 Millionen Francs noch eine Anzahl Stücke auszugeben, um die zur Conversion oder zur Rückzahlung der schwebenden Schuld in Gold bestimmte Summe von 25 Millionen Francs effectiv herbeizubringen, und zwar zu den Bedingungen, welche durch ein vorher der Billigung der internationalen Commission unterworfenes königliches Decret werden geregelt werden. — Die Obligationen, welche dazu bestimmt sind, die Emissionsbanken für die Summen in Gold, die von ihnen kraft des Zwangscoursgesetzes, ebenso wie die anderen Vorschüsse in Gold, geborgt worden sind, zu decken, werden bei der Bank von Frankreich deponirt werden, welche sich derselben nur auf übereinstimmende Anzeige der internationalen Commission entäußern darf. — Die Coupons dieser Obligationen werden abgetrennt und den Emissionsbanken zugestellt werden. Endlich wird die griechische Regierung ermächtigt, bis zum Belaufe des Betrages der auf 170 Mill. Goldfrancs festgesetzten garantirten Anleihe Obligationen auszugeben, welche dazu bestimmt sind, eventuell die Fehlbeträge von 1898 und folgender Jahre in der Beschränkung eines Maximums von 20 Millionen Francs zu decken. Diese Obligationen werden nach Maßgabe des Bedarfs, kraft specieller legislativer Ermächtigungen, die vorher der Genehmigung der internationalen Commission unterliegen, ausgegeben werden. Die Befugniß, diese letzteren Obligationen auszugeben, wird sich nicht über das Jahr 1903 hinaus erstrecken. Die zum Druck der Titres dieser Anleihe dienenden Platten werden bei der Bank von Frankreich verwahrt werden und können nur zu den im Decret vorgesehenen Bedingungen gebraucht werden. Nach dem 31. December 1903 werden diese Platten in Gegenwart der Vertreter der griechischen Regierung und der drei garantirenden Mächte vernichtet werden. (Oekonomologos.)

A. M. C. Der Jahresbericht über den Außenhandel Chinas, welcher soeben durch die Seezoll-Verwaltung des chinesischen Reiches veröffentlicht wird, ist ungewöhnlich interessant und lehrreich. Obwohl bereits im Vorjahre der gesammte Umsatz des chinesischen Reiches im Auslandsverkehr als ausnahmsweise hoch angesehen wurde und obwohl die Ansicht vorherrschte, daß in Folge der vorhandenen großen Lager im Anfange des Jahres 1897 der Verkehr eine Einschränkung zeigen würde, ist gerade das Gegentheil der Fall gewesen. Der Handelsumsatz hat im Jahre 1897 um 32 658 568 Hk. Taels gegen 1896 zugenommen. Der Löwenantheil an dieser Zunahme entfällt auf die chinesische Ausfuhr, für welche der Silberpreis sich im Jahre 1897 ungemein günstig erwies. Aber auch die Einfuhr hat wesentlich zugenommen, und der Statistiker der chinesischen Seezölle bemerkt ganz richtig, daß darin ein sehr zufriedenstellender Beweis für die gesunde Basis liegt, auf welcher der chinesische Ueberseehandel ruht, ein Beweis gleichzeitig für die enorme Ausdehnungsfähigkeit, welche mit der Verbesserung der Verkehrsmittel nach China und dem Innern Chinas zu erwarten steht. Den angeführten Thatsachen gegenüber erscheint die deutsche Besitzergreifung von Kiautschou, die Verdoppelung der deutschen Reichspostlinie und die Erlangung von Concessionen zum Bau von Bahnen in Shantung, die Oeffnung der chinesischen Wasserläufe endlich für europäische Dampfschiffe in noch hellerem Lichte. Das deutsche Vorgehen in China und die Verbesserung unserer Verbindungen dorthin ist sicherlich im geeignetsten Augenblick in die Wege geleitet worden und bedeutet für unsere Auslandspolitik, insbesondere aber für die deutschen Handelsinteressen, einen nicht genug zu schätzenden Vortheil. Der Bericht der chinesischen Seezollverwaltung erwähnt ferner das gewaltige Anwachsen industrieller Unternehmungen in China selbst, insbesondere auf dem Gebiete der Textilindustrie. Eine eingehende Beachtung verdient die von uns genug betonte Thatsache, daß Japan im chinesischen Ausfuhrhandel wahrhaft erstaunliche Fortschritte macht. Diese Fortschritte werden wesentlich unterstützt durch den diplomatischen und Consulardienst, welchen Japan in sehr umfangreicher Weise in China unterhält und der insbesondere auch die Jangtse-Kiang-Häfen bis Schung-king umfaßt. Bemerkenswerth ist im chinesischen Einfuhrhandel der Absatz in Manufacturwaaren; ebenso ist die Einfuhr von Metallen bemerkenswerth. Eine außerordentliche Zunahme zeigen Petroleum, Streichhölzer, rohe Baumwolle und Kurzwaaren. Die japanischen Streichhölzer haben die europäische Waare fast gänzlich vom chinesischen Markte verdrängt. Was die Ausfuhr anlangt, so erstreckt sich die Zunahme über alle Ausfuhrartikel mit alleiniger Ausnahme von Thee. Der letztere zeigt einen steten Niedergang, und die geringen Versuche in Formosa und seinem Hinterlande, die besseren Methoden der Theebereitung aus Indien zu übernehmen, haben bisher einen wesentlichen Erfolg nicht erzielt. Die Erläuterung zu dem genannten Berichte eröffnet auch für das laufende Jahr und für später eine recht hoffnungsvolle Perspective.

Dr. J. Neuseelands Goldproduction. Im goldführenden Australien nahm die Doppelinsel im abgelaufenen Jahre, wie nachstehende Zusammenstellung zeigt, in 1897 den fünften Rang ein. Victoria 812 765 Unzen (gegen 1896 805 087 Unzen), Queensland 796 865 Unzen (640 385), Western-Australia 675 983 Unzen (281 265), New South Wales 292 217 Unzen (296 772), New Zealand 251 644 Unzen (263 022), Tasmania 60 735 Unzen (62 591), South Australia 10 322 Unzen (29 004), zusammen 2 899 650 Unzen (2 378 126). Unsere Silber-Enquete-Commission schätzte die Ausbeute Neuseelands an Gold seit der ersten Auffindung im Jahre 1857 bis einschließlich 1892 auf 382 800 kg gleich 987 112 364 Mark, das Jahr 1892 allein auf 20½ Millionen Mark und prognosticirte die Fortdauer eines erheblichen Beitrages an Gold. Diese Ansicht ist durch die vorliegenden späteren Ziffern erhärtet worden, es betrug die Goldausbeute Neuseelands 1893 bis 1894 zusammen rund 36 Millionen Mark und 1895 23½ Millionen Mark, 1896 21 und 1897 20 Millionen Mark. Insgesammt wird die Gesammtausfuhr Neuseelands an Gold auf 1075 Millionen Mark geschätzt, ohne Anrechnung der privaten Ausfuhr und der Verwendung zu Kunst- und Schmuckzwecken, und zwar vertheilt sich die Ausfuhr auf die folgenden großen Provinzen, die gleichzeitig die Einheiten für die zerstreut liegenden Fundstätten bilden: Auckland 39 Proc., Westküste 30 Proc. und Otago 30 Proc., Diverse 1 Proc.

Technisches.

B. W. C. Ueber zwei neue chinesische Farbstoffe, das Cu-nao und das Canba, berichtet der französische Forscher Picquet. Das Cu-nao ist eine große, etwa 1 bis 2 Pfund schwere Knolle, die unserer Kartoffel in einigen Puncten ähnelt. Sie wird von den Tonkinesen viel verwendet und hat holziges Fleisch, das ähnlich wie getrocknete rothe Rüben aussieht. — Das Färben mit dem Cu-nao bewirken die Tonkinesen einfach dadurch, daß sie die frischen Früchte in einem Mörser mit Wasser zusammen zerstoßen und in diese Brühe die zu färbenden Stoffe eintauchen. Die Farbe soll sehr lichtbeständig und haltbar sein. Der andere Farbstoff, das Canba, stammt von einer Baumrinde, und wird hauptsächlich von den Anamiten benutzt. Sie zerstampfen die Rinde zu einem grobkörnigen Pulver und kochen es in Wasser aus. Beide Substanzen sollen sich vorzüglich zum Färben eignen und man soll sehr schöne braune Farbennüancen damit erzielen können. — Durch Zusatz eines aus China stammenden kleberigen Stoffes, der Dheu-deu genannt wird, erhalten die Stoffe ein glänzendes Ansehen, so daß sie wie lackirt erscheinen.