# Probleme der deutschen Zahlungsbilanz

Herausgegeben von Moritz Julius Bonn





**Duncker & Humblot reprints** 

#### Schriften

Des

## Vereins für Sozialpolitik.

#### Deutsche Zahlungsbilanz und Stabilisierungsfrage.

Im Auftrage des Vereins veranstaltet von Rarl Diehl und Felix Somarn.

167. Zband.

Probleme der deutschen Zahlungsbilanz. Berausgegeben von M. J. Vonn.

Erfter Teil.

Beiträge von R. Meerwarth, Wilhelm Rißkalt und B. Karlsberg.



Verlag von Duncker & Humblot. München und Leipzig 1924.

# Probleme der deutschen Zahlungsbilanz.

Mit Beiträgen

von

Rudolf Meerwarth, Wilhelm Rißkalt und B. Rarlsberg.



Verlag von Dunder & Sumblot. München und Leipzig 1924. Alle Rechte vorbehalten.



### Inhalt.

		Sette
I.	über die deutsche Zahlungsbilanz. Von Professor Dr. Rudolf	
	Meerwarth	1
II.	Privatversicherung und beutsche Zahlungsbilang. Bon Bilbelm	
	Rißfalt	33
III.	Der Ginfluß ber Seefchiffahrt auf Deutschlands Zahlungsbilang	
	seit Beendigung des Krieges. Bon Dr. B. Karlsberg	47

#### Über die deutsche Zahlungsbilanz.

Von

Professor Dr. Rudolf Meerwarth.

Schriften 167 I.

#### Inhalt.

		5eite
A.	Die deutsche Zahlungsbilanz vor dem Kriege	3
B.	Bemerkungen über die deutsche Zahlungsbilanz mährend des Krieges und	
	nach dem Kriege	16
C.	Bemerkungen über die zukunftige Geftaltung ber beutschen Bahlungsbilanz	30

#### A. Die deutsche Zahlungsbilanz vor dem Kriege.

Man kann vom Standpunkt der internationalen Wirtschaftsbeziehungen aus die Länder in Gläubigerländer und in Schuldnerländer gliedern. In den Gläubigerländern ist ein überflüssiges Angebot von Leihkapital verfügbar, das im Ausland untergebracht wird; in den Schuldnerländern ist die Kapitalnachfrage, die daheim nicht befriedigt werden kann, auf das Ausland angewiesen.

Das Deutschland der Borkriegszeit war ein Gläubigerland. Deutsches Kapital war vor dem Kriege in großem Umfange im Ausland werbend angelegt; es brachte alljährlich erhebliche Beträge an Zinfen und Gewinnen ein. Diese alljährlich eingehenden Erträge konnten ent= weder von neuem im Ausland oder im Inland werbend angelegt oder auch im Inland oder Ausland konsumiert werden. Die deutsche Volks= wirtschaft der Vorkriegszeit kann ohne eine Berücksichtigung ihrer Gläubigerstellung und der jährlich eingehenden Erträge nicht ber= standen werden. "Waren aller Art, produktive Aufbaumittel, Halbfabrikate, Rohstoffe und Nahrungsmittel konnten in diesen Beträgen über die getätigte Ausfuhr hinaus früher aus der Welt aufgesogen und als andauernde Befruchtungselemente junächst in das deutsche, bann aber bon daher auch in das gesamte übrige mitteleuropäische Gebiet ein= und übergeführt werden. Das war der große Blutstrom, der dem mitteleuropäischen Auftrieb in den letten Jahrzehnten bor dem Kriege die wesentliche Stärke gab. Er bor allem schuf die Neuinvestitionen, die gesteigerte Produktivität, die erhöhte Arbeit, die produktiven Rapitalanlagen und allgemeine Förderung des ganzen europäischen Rentrume."2

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bgl. von Wieser: Theorie der gesellschaftlichen Wirtschaft, erschienen im Grundriß der Sozialökonomik, I. Abteilung, S. 439. Tübingen 1914.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Ngl. den Auflat von Alfred Weber über "Deutschlands finanzielle Leiftungsfähigkeit jest und künstig", erschienen im Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. 49. Band. Tübingen 1922. S. 271.

In welchem Umfang war das Deutschland der Vorkriegszeit Gläubigerland? Wie hoch war der Betrag der Napitalien, die Deutschsland im Ausland untergebracht hatte?

Wenn von den deutschen Kapitalanlagen im Ausland die Rede ist, so ist zu unterscheiden zwischen dem deutschen Besitz an ausländischen Essetten und den Deutschen gehörenden und von ihnen selbst oder ihren Vertretern betriebenen Unternehmungen.

Über die Höhe des deutschen Besitzes an ausländischen Effekten in der Vorkriegszeit sind mehrere Schätzungen ausgestellt worden. Die im Jahre 1905 erschienene Denkschrift des Reichsmarinesamts über "die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzen Jahrzehnt" bewertete Deutschlands Besitz an ausländischen Effekten "eher ganz erheblich über als unter 16 Milliarden Mark". Um für die folgenden Jahre Angaben über die von Deutschland neu ausgenommenen fremden Effekten zu erhalten, hat man die Ergebnisse der sogenannten Effektenstempelstatistik herangezogen. Das ist diesenige zahlenmäßige Zusammenstellung, welche die Neuanlagen in ausländischen Wertpapieren nach den Stempelbeträgen, die für sie entrichtet werden müssen, errechnet. Aus Grund dieser Unterlagen gelangt man zu dem Ergebnis, daß seit dem 1. April 1905 bis zum Kriegsausbruch 4,680 Milliarden Mark ausländische Werte neu erworben worden sind.

Helfferich hat nun in seinem Buch "Deutschlands Bolkswohlstand 1888—1913" mit Recht darauf hingewiesen, daß den Neuemissionen ausländischer Werte in Deutschland erhebliche Abgänge infolge von Rückzahlungen und Rückfäusen des Auslands gegenüberstanden; er betont, daß insbesondere in den letzten Jahren vor dem Kriege der gewaltige inländische Kapitalbedarf für industrielle und öffentliche Zwecke die Neuinvestierungen im Ausland erheblich beschränkt hat. Auf der andern Seite wurden von Deutschen auch eine große Zahl von fremden Effekten im Ausland gekauft und dort belassen; diese Effekten entsgingen natürlich der deutschen Effektenstempelstatistik. Ob nun die im Besitz von Deutschen befindlichen, aber im Ausland belassenen Beträge

<sup>1</sup> Bgl. den Auffat und die Berechnungen von H. David, "Das deutsche Auslandskapital und seine Wiederherstellung nach dem Kriege", erschienen im Weltwirtschaftlichen Archiv, 14. Band (1919/I), Jena 1919, insbesondere S. 33 ff., ferner die Aufsatzeihe von Arndt, "Neue Beiträge zur Frage der Kapitalanlage im Ausland", Zeitschrift für Sozialwissenschaft. Neue Folge. IV. Jahrgang. 1915. S. 445 ff.

an fremden Werthapieren größer gewesen sind als die vorhin berührten Beträge der Berkäuse und Rückzahlungen, wie beispielsweise Arndt ansnimmt, ist unsicher. Geht man von dieser Annahme aus, so dürste der deutsche Besitz an fremden Essekten bei Ausbruch des Krieges höchstens 20—21 Milliarden Mark betragen haben.

Von dieser Schätzung weicht nicht allzusehr eine Angabe ab, die in der Zeitschrift des Statistischen Reichsamts "Wirtschaft und Statistis" (3. Jahrgang, Nr. 2, S. 64) wiedergegeben ist. Diese Angabe nimmt die Anmeldung von ausländischen Wertpapieren bei der Reichsbank vom August 1916 zum Ausgangspunkt. Das Nominalkapital der angemeldeten Papiere betrug damals 16248 Millionen Mark. Der Abstrom an ausländischen Papieren vom August 1914 bis zum August 1916 wurde von Lansburgh in der "Bank" (Jahrgang 1916, S. 812) auf rund 2 Milliarden Mark geschätzt. Danach wäre bei Ariegsausbruch ein in ausländischen Wertpapieren angelegtes Nominalkapital von rund 18 Milliarden Mark vorhanden gewesen. Zu dieser Summe ist der bereits erwähnte Zuschlag zu machen, der diezenigen fremden Efsekten betrifft, die im Ausland belassen worden sind.

Die Kapitalanlage im Ausland kann nun aber auch so erfolgen, daß deutsche Unternehmer als Kaufleute, Bankiers, Besitzer von Landsgütern, Bergwerken, Plantagen, Industrien, Schiffen im Ausland Gesichäfte betreiben mit eigenem oder in Deutschland geliehenem Kapital; zu ihnen gehören auch die Gesellschaften, die in Deutschland ihren Sithaben und mit ausländischen Filialen arbeiten.

Die Gesamtsumme der deutschen Kapitalanlagen im Ausland einsichließlich der Kapitalien der Auslanddeutschen, jedoch ausschließlich der stremden Effekten, wird für die Zeit vor Kriegsausbruch nach recht unssicheren Schähungen auf über 10 Milliarden Mark beziffert.

Auf der andern Seite war Deutschland, waren deutsche Einzelswirtschaften dem Auslande gegenüber in bestimmtem Umfange Schuldner. Die Höhe dieser Berschuldung ist unbekannt; sie scheint 1 Milliarde Mark nicht überschritten zu haben.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bgl. Sartorius von Waltershaufen: Deutsche Wirtschaftsgeschichte 1815—1914. Jena 1920. S. 416.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> So meint Waltershausen (S. 417), daß "gut drei Fünftel" aller deutschen Kapitalien im Ausland die Essektensorm besessen. Setzt man drei Fünftel gleich 20 Milliarden Mark, so ergeben sich als Gesamtsumme etwa 33 Milliarden Mark.

Man hat oft versucht, die Guthaben, die Deutschland, also deutschen Einzelwirtschaften, während eines Jahres aus den Erträgen seines im Ausland angelegten Kapitals entstanden waren, den Verpflichtungen gegenüberzustellen, die Deutschland auf Grund der fremden Kapitals anlagen in Deutschland zu Lasten geschrieben worden waren. Man nannte eine derartige Gegenüberstellung Vilanz, die hier behandelte Gegenüberstellung im besonderen Kapitalertragsbilanz. Sie ist also die Gegenüberstellung der während eines Jahres aus den im Ausland angelegten Kapitalien entstandenen Guthaben und der während eines Jahres aus den im Inland angelegten ausländischen Kapitalien entstandenen Verpflichtungen. Man hat die Vilanz, je nachdem sich ein positiver (aktiver) Salvo oder ein negativer (passiver) Salvo ergab, als aktive oder passive Vilanz bezeichnet. Deutschlands Kapitalertragssbilanz war, wie bereits angedeutet, aktiv.

Bebor man dagu übergeht, die Bohe diefes Sahressaldos gu berechnen oder zu schätzen, insbesondere sich eine Borstellung über die Höhe der Guthaben zu machen, die deutschen Einzelwirtschaften jährlich aus den im Ausland angelegten Kapitalien entstanden waren, ist es awedmäßig, sich über den Sinn dieser gangen "Bilangierung" klar zu werden. Die Mehrzahl der modernen Industrieftaaten führte bor dem Krieg alljährlich dem Wert nach mehr Waren ein als aus. Der für die Mehreinfuhr zu entrichtende Betrag mußte schließlich auf irgendeine Beise gedeckt werden. Er wurde — ohne auf die Technik der Regulierung im einzelnen einzugehen — bor allem durch die Erträge der Auslandkapitalien gedeckt. Es ist einleuchtend, daß zur Deckung nur folche Erträge in Betracht kommen konnten, über die deutsche Einzelwirtschaften, und zwar Einzelwirtschaften, die in Deutschland ihren Sit hatten, berfügen konnten. Wenn alfo ein Deutscher im Ausland eine Farm oder ein gewerbliches Unternehmen mit eigenem Kapital — also nicht mit Kapital, das er von Deutschen, die in Deutschland ihren Sit hatten, gegen Binsen geliehen hatte - betrieb, so konnten die Erträge dieses "beutschen Ausland= kapitals" nicht zur Dedung der Mehreinfuhr herangezogen werden. Von den borhin behandelten Auslandkapitalien können also für unser eben umschriebenes Broblem nur die fremden Kapitalanlagen derjenigen deutschen Einzelwirtschaften herangezogen werden, die in Deutschland ihren Sit hatten. Es ift aber nun gang unmöglich, aus den borhin - bereits mit grober Schätzung - wiedergegebenen deutschen Auslandfapitalien diejenigen auszuscheiden, deren Erträge nicht zur Deckung der deutschen Mehreinsuhr zur Verfügung standen. Neuerdings aufsemachte Schätzungen (vgl. etwa diejenige, die von v. Glasenapp in der ersten Nummer der von Kehnes herausgegebenen Hefte "Der Wiedersausbau in Europa" gegeben worden ist, eine Schätzung, die das Statistissche Reichsamt unter anderm in "Wirtschaft und Statistik", 3. Jahrsgang, Nr. 10, S. 318 übernommen hat) legen für unser Problem einen "deutschen Besitz an ausländischen Wertpapieren und Unternehmungen" in Höhe von 20—25 Milliarden Mark zugrunde. Dieser Betrag gilt für die letzte Vorkriegszeit, also für das Jahr 1913.

Der an den Präsidenten der Reparationskommission gerichtete Bericht des zweiten, unter Leitung von Mc Kenna stehenden Sach= verständigenausschusses vom 9. April 1924 beziffert den Wert der deutschen Guthaben im Ausland für das Jahr 1914 auf 28 Milliarden Goldmark. Der Bericht hebt, um Migverständnissen borzubeugen, her= vor, daß "diese Zahl von 28 Milliarden nur diejenigen Guthaben im Ausland umfaßt, welche deutschen Staatsangehörigen gehörten, die ihren Wohnsit in Deutschland hatten, jedoch nicht diejenigen, welche beutschen Staatsangehörigen gehörten, die ihren Wohnsit im Ausland hatten". Ferner wird betont, daß bei der Bewertung der Wert= papiere der Nennwert in Goldmark eingesetzt worden sei. Kennes weist bei der Bürdigung dieser neuesten Schätzung (vgl. seinen Auffat: "Der Mc Kenna-Bericht" im "Wirtschaftsdienst", 9. Jahrgang, Nr. 17, Hamburg 1924) darauf hin, daß anscheinend bei der Gesamtsumme von 28 Milliarden Goldmark kein Abzug für ausländischen Besit in Deutschland gemacht worden ist. Der Bericht des Sachverständigenausschusses führt zwar an, daß er alle ihm zugänglichen Dokumente geprüft und verglichen habe; eine Notwendigkeit, diese lette Schätzung gegenüber den früheren Schätzungen als richtiger anzusehen, besteht jedoch nicht.

Es gilt nunmehr, die durchschnittliche Verzinsung dieser Auslandskapitalien zu schätzen, um den eigentlichen Ertrag zu erhalten. v. Glasenapp und mit ihm das Statistische Reichsamt rechnen mit einer durchschnittlichen Verzinsung von mindestens 5%. Es ergibt sich dem=nach ein Jahresertrag von 1-11/4 Milliarden Mark, eine Summe, die man gleichzeitig auch als Salvo der Kapitalertragsbilanz einsehen zu können glaubte, einmal wegen der Geringfügigkeit des Besitzes des Auslands an deutschen Wertpapieren und an Unternehmungen in

Deutschland, zum andern, weil man die deutschen Auslandkapitalien und deren Verzinsung bereits mit Mindestsätzen eingesetzt hatte.

Damit ist der wichtigste, aber nicht der einzige "Aktivposten" aufgeführt, der Deutschland eine Deckung der Mehreinfuhr ermöglichte. Heranzuziehen sind vor allem noch die Sinnahmen der deutschen Handelsflotte, die in hohem Maße für fremde Volkswirtschaften tätig war. Ferner die Frachteinnahmen, welche insbesondere deutsche Sisenbahnen aus dem starken Warendurchfuhrverkehr zogen, der über das deutsche Gebiet ersolgte. Schließlich die Sinnahmen, welche deutsche Banken aus dem internationalen Verkehr erhielten.

b. Glasenapp und mit ihm das Statistische Reichsamt schätzen roh und ohne nähere Unterlagen anzugeben die "Einnahmen aus dem internationalen Bank- und Frachtverkehr" auf 1 Milliarde Mark für die Zeit bor Kriegsausbruch. Um Ginzelschätzungen wiederzugeben: Rießer (Die deutschen Großbanken, Jena) beziffert die Schiffahrts= einnahmen auf 300 Millionen Mark: Edgar Crammond (The economic relations of the British and German Empires, erichienen im Journal of the Royal Statistical Society, Juli 1914) schätzte für 1912 die Einnahmen aus dem internationalen Frachtverkehr auf 600 Millionen Mark, die Einnahmen der deutschen Banken, Versicherungsgesellschaften und Handelshäuser aus dem internationalen Handel auf 200 Millionen Mark. Mit diesen — wie die Schätzer angeben durchweg vorsichtigen Schätzungen ist gleichzeitig auch der Saldv an= gegeben, der sich herausstellt, wenn man die Belastungen berücksichtigt, welche die deutsche Volkswirtschaft durch die entsprechenden fremden Dienste erfahren hat.

Deutschland bezog weiterhin Einnahmen aus dem Reiseberkehr; fremde Bergnügungsreisende gaben in Deutschland für deutsche Erzeugnisse und Dienstleistungen große Beträge aus. Man nahm aber an, daß diese Beträge vollkommen ausgeglichen waren durch diesenigen Beträge, die deutsche Reisende in fremden Ländern ausgaben.

Auf einen Posten, der Deutschland endgültig belastete, dem keine entsprechenden Guthaben gegenüberstanden, hat vor allem v. Glasenapp ausmerksam gemacht. Wie er aussührt, waren vor dem Kriege gegen 700 000 fremde Wanderarbeiter in Deutschland tätig; sie brachten nach seiner Schähung jährlich gegen 400 Millionen Mark in ihre Heimat zurück.

Nun zu der letten und wichtigften Gegenüberftellung: Wert der

eingeführten Waren gegen den Wert der ausgeführten Waren. Man nennt diese Gegenüberstellung bekanntlich Handelsbilanz und spricht von einer aktiven Handelsbilanz, wenn der Wert der Ausfuhr densjenigen der Einfuhr übersteigt, und von einer passiven Handelsbilanz, wenn der Wert der Einfuhr denjenigen der Ausfuhr übersteigt.

Um die Handelsbilanz für Deutschland im einzelnen darzulegen, werden für gewöhnlich die Zahlen des sogenannten Spezialhandels der deutschen Handelsstatistik herangezogen. Nach der amtlichen Desinition umfaßt der Spezialhandel — also eine Form der Aufbereitung der handelsstatistischen Ergebnisse — zunächst die Einsuhr der unmittelbar aus dem Ausland kommenden sowie der von Zollausschlüssen, Freisbezirken, Niederlagen, Konten usw. kommenden Waren in den freien Berkehr; ferner die Einsuhr zur Veredelung (einschließlich der Bes oder Verarbeitung im Freihasen Hamburg) auf inländische Rechnung, die Einsuhr in die Zollausschlüsse zum Verbrauch, die Verbringung von Schisssbedarf an ausländischen Waren auf ausgehende deutsche Schisse.

Der Spezialhandel umfaßt andererseits die Ausfuhr aus dem freien Berkehr nach dem Ausland einschließlich der unter amtlicher Überswachung ausgehenden, einer Berbrauchss oder Stempelabgabe unter-liegenden inländischen Waren (Bier, Branntwein, Essignaure, Leuchtsmittel, Salz, Schaumwein, Spielwaren, Tabak, Zucker, Zündwaren); ferner die Ausfuhr nach der Beredlung auf inländische Rechnung und die Ausfuhr der im Freihasen Hamburg auf inländische Rechnung hersgestellten Waren.

Die "Spezialhandelsnachweisung" will eigentlich die Wareneinfuhr zum Verbrauch und zur Bearbeitung durch die deutsche Volkswirtschaft und die durch die deutsche Volkswirtschaft gelieferte Warenaussuhr nach Mengen und Wert wiedergeben. Im Gegensatz zur "Generalshandelsnachweisung" und in Übereinstimmung mit der "Gesamteigenshandelsnachweisung" schaltet sie die unmittelbare Durchfuhr aus. Die unmittelbare Durchfuhr liefert der deutschen Volkswirtschaft im allgemeinen nur "Verkehrseinnahmen".

Im Gegensatzur "Gesamteigenhandelsnachweisung" schaltet der Spezialhandel auch einen großen Teil der mittelbaren Durchsuhr aus und damit auch einen Teil des deutschen Zwischenhandels, nämlich die jenigen Waren, die auf den deutschen Zollausschlüssen (Freihäfen) usw. einige Zeit lagern und dann wieder ausgeführt werden. Diese Waren werden von der Spezialhandelsnachweisung nur dann als Einfuhr nach

Deutschland angesehen, wenn sie von den Zollausschlüssen usw. in den sogenannten freien Verkehr Deutschlands übergehen. Allerdings sind, wie oft ausgeführt worden ist, im Spezialhandel auch diejenigen Zwischenhandelswaren enthalten, welche vom Ausland in den freien Verkehr Deutschlands eingehen und später in der gleichen Form den Verkehr wieder verlassen. Diese Waren können dann erst ausgeschaltet werden, wenn bei der Aussuhr vom Versender das Ursprungsland der Waren angegeben wird. Die Behandlung des sogenannten zolltechenischen Veredlungsverkehrs ist gleichfalls für unser Problem nicht ohne Vedenken; ich habe mich darüber in meiner "Einleitung in die Wirtsschaftsstatistik" (S. 182ff.) näher ausgelassen.

Nach der Spezialhandelsnachweisung ergibt sich für die fünf Jahre bor dem Kriege folgende Gegenüberstellung des Wertes der Einfuhr nach Deutschland und der Ausfuhr aus Deutschland in Willionen Mark:

1909	1910	1911	1912	1913	
Einfuhr 8526,9	8934,1	9705,7	10 691,8	10 770,3	
Ausfuhr 6574,2	7474,7	8106,1	8 956,8	10 096,5	
Einfuhrüberschuß 1932,7	1459,4	1599,6	1 735,0	673,8	

Danach hat sich in den fünf Jahren vor dem Krieg eine passibe Handelsbilanz ergeben; der Einfuhrüberschuß schwankt, wenn man von 1913 absieht, zwischen 1,5 und 2 Milliarden Mark. 1913 stieg der Wert der Aussuhr stark, der Einfuhrüberschuß sank auf 0,7 Milliarden Mark.

Die Gegenüberstellung von Einfuhr und Ausfuhr ist zunächst so wiedergegeben worden, wie man sie gewöhnlich findet (vgl. ctwa die Übersicht in der vom Statistischen Reichsamt zusammengestellten Arbeit über "Deutschlands Wirtschaftslage unter den Nachwirkungen des Weltstriegs", S. 22). Sie enthält nicht die Eins und Ausfuhr von Gold und Silber. Dieses Auslassen ist mit Recht gerügt worden2; man weist darauf hin, daß Deutschland, das kein golderzeugendes Land ist, für monetäre und gewerbliche Zwecke Gold und Silber einführen muß, daß zwischen der Einfuhr von Gold und Silber und der übrigen Einfuhr kein grundsählicher Unterschied besteht.

Bezieht man die Bewegung von Gold und Silber in die Spezial=

<sup>1</sup> Bgl. meine "Einleitung in die Wirtschaftsstatistik", Jena 1920, S. 182 ff.
2 Bgl. das vom Washingtoner Institute of Economics (H. G. Moulton und C. E. Mc Guire) herausgegebene Buch über Germany's capacity to pay.
S. 273. New York 1923. Das Buch liegt jest auch in einer von R. Kuczynski beforgten übersetzung vor: Deutschlands Zahlungsfähigkeit. Verlin 1924. Verlag für Politik und Wirtschaft.

handelsnachweisung	ein,	ſο	erhöhen	sich	Einfuhr	und	Einfuhrüberschuß
wie folgt:				ma	mionan m.	an¥	

c lotat:	9	Millionen D	lar <b>t</b>		
1909	1910	1911	1912	1913	
Einfuhr 8860,4	9310,0	10 007,0	11 017,5	11 206,7	
Ausfuhr 6858,5	7644,2	8 224,4	9 099,5	10 197,9	
Einfuhrüberschuß. 2001,7	1665,8	1 782,6	1 918,0	1 008,8	

hat man die handelsbilang errechnet, so muß man sich bewußt bleiben, daß in ihr die jährlich aus dem Warenhandel entstandenen Guthaben und Verpflichtungen nicht rein zum Ausdruck kommen. Als Wert der Einfuhr wird in der Regel — auch in Deutschland — der= jenige Wert angenommen, den die Ware an der Grenze — also an der deutschen Grenze — hat. Neben dem eigentlichen "Handelswert" sind in dem Grenzwert auch noch die Fracht= und Berficherungskoften bis zur deutschen Grenze enthalten. Kommen die Waren an den deutschen Landesgrenzen auf der Eisenbahn an, so sind dem Ausland neben dem "Handelswert" noch die Fracht= und Versicherungskosten bis zur Grenze zu entrichten; der Grenzwert gibt in der Tat "das Maß der Berbindlichkeiten an das Ausland" an. Kommen die Waren jedoch auf dem Schiff in den deutschen Safen an, so gibt der Grenzwert nur dann das Mag der unmittelbaren Berbindlichkeiten an das Ausland richtig wieder, wenn der Transport und die Versicherung tatsächlich vom Ausland übernommen worden ist.

Bei der Aussuhr hingegen sind in dem Grenzwert nur die Frachtund Bersicherungskosten bis zur deutschen Grenze enthalten. Berlassen die Waren die deutsche Grenze auf dem Bahnweg, so kommen die von der Grenze ab entstehenden Fracht= und Bersicherungskosten dem Ausland zugute; verlassen die Waren auf dem Schiff einen deutschen Hafen, so kommen diese Kosten dem Ausland nur dann zugute, wenn fremde Schiffe und Bersicherungsgesellschaften Transport und Bersicherung übernommen haben.

Bei unserer Problemstellung kann man so versahren, daß man grundsätzlich von der Fiktion ausgeht, bei der Einfuhr werde der Warenstransport bis zur deutschen Grenze und bei der Ausfuhr werde der Abtransport von der deutschen Grenze grundsätzlich von fremden Frachtsführern besorgt. In Wirklichkeit hat vor dem Kriege die deutsche Handelsflotte neben den Diensten, die sie fremden Volkswirtschaften leistete, auch große Teile der deutschen Einfuhr aus fremden Häfen herangeführt und große Teile der deutschen Ausfuhr aus deutschen Häfen weggeführt. Man muß dann allerdings, wie es hier auch ges

schiffe an der Einfuhr nach Deutschland erzielt haben.

Es sind bisher eine Reihe von Gegenüberstellungen oder Bilanzen, in den Fällen, in denen mangels Unterlagen Gegenüberstellungen unsmöglich waren, wenigstens die mutmaßlichen Saldi behandelt worden. Geht man schließlich daran, diese Gegenüberstellungen und Saldi zu einem Gesamtbild zu vereinigen, so hat man ein Schema aufgestellt, das man herkömmlich Zahlungsbilanz, in neuerer Zeit auch Verskehrsbilanz nennt. Es ist also die Verkehrsbilanz (Zahlungsbilanz) eines Landes eine Gegenüberstellung der gesamten während eines Jahres entstandenen, in Geld geschätzten Guthaben und Verpflichstungen eines Landes.

So läßt sich aus den Schätzungen v. Glasenapps (Rehnes' Wiedersaufbauheste Ar. 1, S. 30 und 31) für die Zeit vor dem Kriege solgende Verkehrsbilanz (eine Vilanz, die das Statistische Reichsamt später in seinen Veröffentlichungen übernommen hat) gewinnen:

	Willion	en Mark			
Guthaben		Schulben			
Warenaussuhr	10 097 1000—1250 1000	Bareneinfuhr Erfparnisse der fremden Banderarbeiter in Deutschland Berfügbar für Keu= anlagen im Ausland	10 770 400 927—1177		
	12097—12347		12097—12347		

Aus den Schätzungen Crammonds (vgl. Journal of the Royal Statistical Society, Juliheft 1914, S. 798) läßt sich für das Jahr 1912 folgende Verkehrsbilanz zusammenstellen (1 Pfd. Sterling = 20 Mk.):

Millionen Mark									
Guthaben	Schulden								
Warenausfuhr	$\begin{array}{c} 142 \\ 1000 \end{array}$	Wareneinfuhr	325						
	11 626		12 15						

Beide Bilanzen unterscheiden sich stark voneinander. Um mit den minder bedeutsamen Unterschieden zu beginnen: Crammond bezieht,

was richtig erscheint, die Ein= und Aussuhr von Gold und Silber ein, was v. Glasenapp nicht tut. Crammond verwendet die Zahlen des Gessamteigenhandels, v. Glasenapp die Zahlen des Spezialhandels, was zweckmäßiger erscheint. Die Deutschland "belastenden" Ersparnisse der fremden Arbeiter sehlen bei Crammond. Die Einnahmen aus dem internationalen Bank- und Frachtverkehr bezissern sich bei v. Glasenapp auf 1 Milliarde Mark, bei Crammond für 1912 zusammen auf 800 Milslionen Mark.

Bei der Gegenüberstellung, die aus den Schätzungen v. Glasenapps gewonnen wurde, ist die "günstige" Warenbewegung des Jahres 1913 (verhältnismäßig große Ausfuhr) eingesett. Aus den Ausführungen v. Glasenapps geht jedoch hervor, daß er die Zahlungs= bilanz Deutschlands vor dem Kriege grundsätzlich für "günstig" hält. Er hätte also auch für das Jahr 1912 einen "Aktivfaldo" angenommen, während Crammond für 1912 zu einem Lassibsaldo kommt. Es sind sich wohl alle Nationalökonomen — trot der ungeheuren Schwierigkeiten, gerade auf dem Gebiet der Zahlungsbilang zu einigermaßen zu= treffenden Schähungen zu gelangen — darin einig, daß das Jahr 1913 bom Standpunkt der Zahlungsbilanz aus für Deutschland günstig war. Durchaus keine Einigung besteht jedoch für die Vorjahre. Helfferich hebt, wie bereits betont, in seiner Untersuchung über "Deutschlands Bolkswohlstand 1888 bis 1913" hervor, daß "speziell in den letten Jahren der gewaltige inländische Kapitalbedarf für industrielle und öffentliche Zwecke die Neuinvestierungen im Ausland erheblich beschränkt" hat.

Das bereits erwähnte Institute of Economics gibt in seiner Untersuchung "Germany's capacity to pay" folgende Schätzung für die Gestaltung der deutschen Zahlungsbilanz seit 1894 wieder:

		Unfi	ch t b a r	itht; (+)	n3 unp	·		
Jahre	Einnahmen aus der Schiffahrt	Zinfeseingänge	Warendurchfuhr	Einnahmen aus der Bankverkehr ufw.	Ersparnisse ber fremben Wanber= arbeiter	Bilanz der unsicht= baren Posten (+)	Handelsbilanz einfal. Gold ur Stlber (—)	Reine Zahlung&≠ bilanz
1894—1898 1899—1903 1904—1908 1909—1912 1913	180 270 355 475 540	685 800 895 965 1000	50 65 80 100 120	90 125 170 200 340		1000 1260 1350 1490 1600	987 1073 1472 1842 1008	$\begin{array}{r} + & 13 \\ + & 187 \\ - & 122 \\ - & 352 \\ + & 592 \end{array}$

Durchschnitte in Millionen Mark:

Bum Berftändnis der Ausdrücke "unfichtbare" Posten, wofür oft auch die Ausdrücke "unsichtbare Ginfuhr" und "unsichtbare Ausfuhr" gebraucht werden, sei darauf hingewiesen, daß die angelfächsische Ausdruddweise für unsere Berkehrs= oder Zahlungsbilang Balance of Trade (also Sandelsbilang) ift. Die Balance of Trade will beispiels= weise nach den Ausführungen von C. A. Hobson (The Measurement of the Balance of Trade in der englischen Zeitschrift Economica, Maiheft 1921, London 1921, S. 132) zeigen, in welchem Ausmaß während eines gegebenen Jahres die Personen, die ihren regelrechten Wohnsitz in Großbritannien haben, bei der Aufrechnung (on balance) Schuldner von Personen geworden sind, die ihren regelrechten Wohnsit im Ausland haben, oder in welchem Ausmaß die Ausländer die Schuldner der Engländer geworden find. Sobson führt weiter aus, daß sich eine Untersuchung über die Gestaltung der Balance of Trade mit Not= wendigkeit auf die amtlichen Angaben über den Wert der ein= und aus= geführten Baren ftuten muffe. Bu diefer, der amtlichen Statistik ent= nommenen Gin= und Ausfuhr kommt jedoch in der angelfächsischen Ausdrucksweise noch die unsichtbare Einfuhr (invisible imports) und vor allem die unsichtbare Aussuhr (invisible exports) hinzu. Wie Sobson betont, spricht man bei diesen Posten nicht deshalb von unfichtbarer Ausfuhr und unsichtbarer Einfuhr, weil sie in allen Fällen in irgendeinem Sinn tatfächlich als Ausfuhr oder Einfuhr angesehen werden können, sondern weil es sich um Posten handelt, die der Ausfuhr oder der Einfuhr hinzugezählt werden muffen, wenn man eine vollständige internationale Rechnung (international trading account) aufstellen will. Bur Erläuterung seien die wichtigften Boften der eng= lischen unsichtbaren Ausfuhr beigefügt: 1. Ginnahmen der britischen Handelsflotte aus dem Außenhandel, bermindert um die Ausgaben in fremden häfen, bermehrt um die Ausgaben der fremden Schiffe in britischen Safen; 2. Dienste, die bon Angehörigen Großbritanniens im Zusammenhang mit der Finanzierung und Versicherung des Handels geleistet werden; 3. Einnahmen aus überseeischen Anlagen. Die wichtigsten Vosten der — weniger bedeutsamen — unsichtbaren Ein= fuhr sind: 1. Einnahmen aus Anlagen in Großbritannien, ferner Bewinne aus Geschäften in Großbritannien, die bon Bersonen bezogen werden, die ihren Sit im Ausland haben; ferner Ginnahmen ausländischer Eigentümer von britischen Schiffen; 2. verschiedene Loften, wie die Ausgaben britischer Reisender im Ausland, die Ausgaben von Heer und Flotte im Ausland usw.

Die Schätzung des Institute of Economics hat zur Ermittlung der einzelnen unsichtbaren Posten teilweise neue Wege beschritten, die hier nicht näher behandelt werden sollen. Sie hat im besonderen die wichtigen Einnahmen aus dem Schiffahrtsverkehr analog einem Bersfahren berechnet, das zur Ermittlung des entsprechenden englischen Postens in der englischen Literatur angewendet worden ist. Die deutschen Einnahmen aus dem internationalen Bank- und Berssicherungsgeschäft wurden mit einem Drittel der entsprechenden engslischen Einnahmen angesetzt usw.

Das Institute of Economics ist sich, wie im einzelnen ausgeführt wird, bewußt, daß es nur Schätzungen rohester Art gegeben hat. Es kam ihm vor allem darauf an, zu zeigen, daß die Beträge, über die Deutschland auf Grund seiner bisher behandelten unsichtbaren Ausfuhr alljährlich verfügen konnte, um im Ausland neue Kapitalanlagen zu schaffen, im Laufe der Jahre geringer wurden.

Wenn Deutschland dennoch seine Auslandsanlagen bermehren oder auf der alten Sobe halten konnte, woher kam diese Möglichkeit? Das Institut schließt sich im wesentlichen einer Auffassung an, die bereits von Helfferich und anderen angedeutet war, und vor kurzem wieder von Kurt Singer im "Wirtschaftsbienst" (vom 7. Juli 1922) vertreten worden ist: Deutschland ift mit seinen Auslandsanlagen über das Maß seiner wirtschaftlichen Kraft hinausgegangen; es hat die Bermehrung der Auslandsanlagen nur durch dauernde kurzfristige Verschuldung an die reicheren Rapitalmächte ermöglicht. Singer sucht in seinem Aufsat darzulegen, wie diese Auffassung durch die Bewegung der internationalen Kurse bestätigt wird. Wie er nachweist, hat sich der Durch= schnittskurs der Mark im letten Menschenalter bor dem Rrieg in London und in Paris erheblich gesenkt. "Der Kurs der Mark bewegte fich unter dem Druck wachsender Nachfrage nach Auslandsvaluten innerhalb der Goldpunkte immer ungünstiger für Deutschland und schien sich bom Münzpreis immer mehr zu entfernen, oft fogar auf oder über den Goldausfuhrpunkt hinaus." F. Schmidt gibt in seinem Buch "Internationaler Zahlungsverkehr und Wechselkurse", Leipzig 1919, S. 28 und 393 eine Schätzung dieser kurzfristigen Goldkredite; er kommt für das Jahr 1913 auf 200-300 Millionen Mark.

Wie man sich zu den Berechnungen des Institute of Economics auch stellt, sie weisen in jedem Fall mit aller Deutlichkeit darauf hin,

daß es grundsätzlich berfehlt ist, wenn man zur Kennzeichnung der Borkriegsverhältnisse lediglich das abnorme Bild des Jahres 1913 heranzieht.

## B. Vemerkungen über die deutsche Zahlungsbilanz während des Krieges und nach dem Kriege.

Kann man ein Bild der deutschen Zahlungsbilanz oder Berkehrs= bilang der Vorkriegszeit nur unter Buhilfenahme grober und "robuster" Schätzungen gewinnen, so trifft dies erst recht zu, wenn man die deutsche Zahlungsbilanz in der Kriegszeit und besonders in der Nachfriegszeit berfolgen will. Bor dem Rriege war es wenigstens möglich, den wichtigsten Posten der Zahlungsbilanz, die Sandelsbilanz, an der hand der deutschen Sandelsstatistik darzulegen. Diese Möglich= keit fällt für die kommende Zeit zunächst fort. Während des Krieges wurden die handelsstatistischen Beröffentlichungen eingestellt; sie sind auch bisher noch nicht für die Kriegszeit nachgeholt worden. In der Nachkriegszeit sind zwar die handelsstatistischen Veröffentlichungen wieder aufgenommen worden; die für uns vor allem in Betracht kommenden Wertangaben, die zunächst in Kapiermark allmonatlich wiedergegeben wurden, find jedoch in Zeiten zunehmender Geldent= wertung wertlos. Die zahlreichen Berjuche, die das Statistische Reichs= amt unternommen hat, die Wertangaben in Goldmark wiederzugeben, waren unbefriedigend. Man ist daher, um überhaupt gahlenmäßige Angaben mitteilen zu können, in hohem Maße auf die Angaben "sachverständiger" Bersonen angewiesen, also insbesondere auf Bersonen, die zunächst von Amts wegen in die Gewinnung der Bahlen Einblick hatten und gleichzeitig die Möglichkeit hatten, sie kritisch zu sichten. Es ist selbstverständlich, daß hier der subjektiven Meinung, die von der Gesamtauffassung über Deutschlands Lage und bon politischen Er= wägungen stark beeinflußt ist, ein großer Spielraum blieb und bleibt.

Für die Kriegszeit hat insbesondere v. Glasenapp in seinem bereits erwähnten Aufsat über "die deutsche Zahlungsbilanz" einige zahlenmäßige Angaben gebracht, die dann auch vom Statistischen Reichsamt in der Beröffentlichung über "Deutschlands Wirtschaftslage unter den Nachwirkungen des Weltkriegs" übernommen wurden.

Was zunächst die Handelsbilanz während des Krieges angeht, so bezifferte sich nach b. Glasenapps Angaben der Wert der Einfuhr nach

Deutschland in der Zeit vom 1. August 1914 bis Ende Dezember 1918 auf 22,8 Milliarden Goldmark; eine Bahl, die aus 31,8 Milliarden Bapiermark errechnet wurde. Der Wert der deutschen Ausfuhr wird für die gleiche Zeit auf 11,7 Milliarden Goldmark (16,5 Millarden Bapiermark) angegeben. Es entstand danach ein Bassibum von 11,1 Milliarden Goldmark (15,3 Milliarden Papiermark). Ferner tätigten, wie b. Glasenapp ausführt, die Berbündeten Deutschlands einen Teil ihrer Ginfuhr, rund 4 Milliarden Goldmark, auf Deutsch= lands Rosten: das Gesamthassibum stellte sich demnach auf rund 15 Milliarden Goldmark. Der ungeheure Rückgang der Einfuhr und der noch stärkere Rückgang der Ausfuhr sind einmal auf die Wirkungen der Blockade, ferner (bei der Ausfuhr) auf die Tatsache zurückzuführen, daß diejenigen Industrien, die früher exportierten, durch die Gingiehung zahlreicher Arbeitskräfte geschwächt wurden und zum überwiegenden Teil ihre Produktion auf den Bedarf für heer und Marine umstellen mußten. Da die andern Boften der Berkehrsbilanz, also die Erträge der Auslandkapitalien und die Einnahmen aus dem internationalen Fracht= und Bankverkehr, wegfielen, mußte das Paffibum der Handels= bilanz durch "Entnahme" aus dem deutschen Vermögen und durch Rredite gededt werden.

Einmal floß während des Krieges Gold im Betrage von rund 1 Milliarde Goldmark an das Ausland ab; es wurde teils der Zirkulation entnommen, teils aus den Beständen der Reichsbank abgegeben. Ferner wurde nach v. Glasenapps Angaben an ausländischen Wertpapieren bis Ende 1918 "nachweislich" mindestens für 3 Milliarden Goldmark, an inländischen nahezu für 1 Milliarde Goldmark verkauft. Allerdings sinde ich in dem bereits erwähnten Aussach über den "deutsichen Besitz an ausländischen Wertpapieren in der Nachkriegszeit" (vgl. Wirtschaft und Statistik, 3. Jahrgang, Nr. 2, Seite 64) Angaben über die "Ausschhr" ausländischer Wertpapiere, die wesentlich höher sind.

Das nach Abzug der eben behandelten 5 Milliarden Goldmark noch verbleibende Passibum von rund 10 Milliarden Goldmark wurde nach v. Glasenapp auf dem Wege der Kreditausnahme beglichen. Deutschsland nahm an Krediten in fremder Währung 3—4 Milliarden Goldsmark auf; 6—7 Milliarden Goldmark wurden mit Marknoten bezahlt oder blieben in Mark geschuldet. Zu dieser aus der Handelsbilanz entspringenden Schuld tritt aber noch, wie v. Glasenapp aussührt, der große Betrag von Papiermark hinzu, der während des Krieges in die Saristen 167 I.

besetzten Gebiete abgeflossen ist, ein Betrag, dessen Höhe nicht zu er= mitteln ist.

Mit diesen Angaben v. Glasenapps sind allerdings kaum die Berechnungen des Berichts des zweiten Sachverständigenausschusses und die Berechnungen, die Kennes im Anschluß daran aufgemacht hat, in Einklang zu bringen. 3mar rechnet auch der Sachberständigenausschuß mit einem Verkauf von inländischen (deutschen) Werthabieren in Sohe bon etwa 1 Milliarde Goldmark; er nimmt auch an, daß rund 1 Milliarde Gold (hauptfächlich in den ersten Kriegsjahren) ins Ausland abgefloffen ift. Singegen fehlt jeder Sinweis auf den Berkauf ausländi= scher Wertpapiere, den b. Glasenapp auf "nachweislich" mindestens 3 Milliarden Goldmark beziffert hatte. Jedoch rechnet der Sachber= ständigenausschuß und nach ihm Kehnes mit einem Betrag von 5,7 bis 6 Milliarden Goldmark für Gewinne, welche Deutschland aus Requisi= tionen und anderen Quellen im besetzten Gebiet gemacht hat. Der Ausschuß glaubt jedoch gefunden zu haben, daß diese Gewinne "mit der Frage des Defizits der deutschen Sandelsbilanz in enger Beziehung stehen". Der Ausschuß hat, wie er hervorhebt, alle Magnahmen rein militärischen Charakters unberücksichtigt gelassen, wie zum Beispiel Requisitionen, welche den Unterhalt der deutschen Truppen sicherstellen follten. Der Ausschuß hat angenommen, daß "eine Summe von 5,7 bis 6 Milliarden Goldmark dem Teil der aus der Ausbeutung Belgiens, Nordfrankreichs, Polens, Litauens, Rumäniens usw. stammenden Ge= winne entspricht, der eine Einfuhr darstellt, für welche keine Bahlungen geleistet worden sind". Db diese Summen in ihrer Höhe die Wirklich= keit treffen, muß an der Sand der deutschen Unterlagen nachgeprüft werden. Ein Teil der Waren, welche aus den besetzten Gebieten nach Deutschland gebracht worden sind, kam der deutschen Sandelsstatistik gar nicht zur Kenntnis, ist in der Handelsbilanz nicht enthalten. Für einen anderen Teil dieser Waren wurden, wie der Bericht betont, Papier= mark gezahlt. Der Bericht weist nun darauf hin, daß Deutschland mit Goldmünzen, Noten der Bank bon Frankreich, die durch Aufer= legung von Strafen und Kontributionen, ferner mit ausländischen Werten, die besonders in Belgien und Frankreich auf dem Wege der Sequestrierung erworben worden feien, die Ginfuhr aus den neutralen Ländern zu einem Teil bezahlt habe. Handelt es sich bei diesen Summen um einige Milliarden Goldmark (ein Tatbestand, der sicher von deutscher Seite nachgeprüft werden könnte), so müßte die amtliche deutsche Darstellung von der Zahlungsbilanz während des Krieges

wesentlich berichtigt werden. Ferner rechnet der Sachverständigenausschuß damit, daß Deutschland auch während des Krieges gewisse Zinseseinnahmen von Auslandsguthaben (in neutralen Ländern) bezogen hat. Obwohl der Sachverständigenbericht angibt, daß es ihm möglich gewesen sei, eine Schätzung aufzumachen, die als nahezu genau ansgesehen werden dürse (may be taken as very nearly accurate), so sucht man bergebens nach dieser genauen Schätzung. Kehnes schätzt dieses Einkommen aus Auslandsguthaben während des Krieges auf 1,3 Milsläarden Goldmark.

Auf die von Glasenapp angeführte Areditaufnahme in fremder Währung durch Deutschland (etwa 3—4 Milliarden Goldmark) geht der Sachverständigenbericht nicht ein; ebensowenig auf die 6—7 Milliarden Goldmark, mit denen v. Glasenapp das noch verbleibende Passibum der Handelsbilanz decken will.

Die Angaben des Sachberständigenberichts und die amtlichen deutschen Angaben gehen so weit auseinander, daß eine klare Borstellung von der Gestaltung der deutschen Zahlungsbilanz während des Krieges nicht möglich ist. Zunächst ist eine Außerung der deutschen amtlichen Stellen zu dem Bericht erforderlich.

Wie gestaltete sich die Zahlungs- oder Verkehrsbilanz nach dem Kriege? Es werden im folgenden vor allem die Jahre 1919 bis 1922 berücksichtigt. Das Jahr 1923, also das Jahr des Ruhreinsalls, ist im allgemeinen nicht einbezogen worden; es wird wohl niemals möglich sein, für dieses Jahr ein zahlenmäßig begründetes Bild zu geben.

Was zunächst die Handelsbilanz angeht, so stellte sich nach v. Glasenapp die Einfuhr im Jahre 1919 auf 32,5 Milliarden Papiersmark oder 6,6 Milliarden Goldmark, die Aussuhr auf 10,1 Milliarden Papiermark oder 1,76 Milliarden Goldmark. Nach der gleichen Quelle betrug die Einfuhr im Jahre 1920 rund 7 Milliarden Goldmark (gleich 98,1 Milliarden Papiermark); die Aussuhr hob sich stark gegen 1919 auf 5,1 Milliarden Goldmark (gleich 69,3 Milliarden Papiermark). Für 1921 und 1922 liegen die viel angegriffenen Schätzungen des Statistischen Reichsamts vor. Für die 4 Jahre ergibt sich folgende Zusammenstellung:

	1919	1920	1921	1922
Einfuhr	6,6	7,0	5,7	6,2
amede)	1,8	5,1	3,6	4,0
Einfuhrüberschuß	<b>4,</b> 8	1,9	2,1	2,2

2\*

Gegen diese Angaben wird zunächst von deutscher Seite betont, daß die Einfuhrzahlen zu niedrig find. Das infolge der Besetzung großer Gebietsteile im Beften Deutschlands geschaffene "Loch im Beften" er= mögliche eine große unkontrollierbare Einfuhr hochwertiger Waren. Dieser Einwand ist ohne Zweifel richtig. Auf der andern Seite wird darauf hingewiesen, daß auch in den Ausfuhrzahlen die "verbotene Ausfuhr" nicht enthalten ift. Insbesondere bei starken Markstürzen strömten zahlreiche Fremde aus Deutschlands Nachbarländern nach Deutschland und kehrten mit Waren beladen unter Umgehung der Bollkontrolle wieder in ihre Heimat zurück; dazu kommt noch ein mit größerem Nachdruck als früher betriebener Schmuggelverkehr. Auch dieser Einwand ist richtig. Aber aller Wahrscheinlichkeit nach ist die borhin behandelte "Fehlerquelle" bei der Einfuhr wesentlich größer als die bei der Ausfuhr. Ein dritter bedeutungsvoller Einwand geht dahin, daß der deutschen Sandelsstatistik bei der Ausfuhr zu niedrige Werte, insbesondere im Jahre 1922, angegeben worden seien; 1922 sei die Handelsbilanz wahrscheinlich nicht mehr passiv gewesen.

Legt man die oben wiedergegebenen Berechnungen v. Glasenapps und des Statistischen Reichsamts über den Wert der Gin- und Ausfuhr der Sahre 1919 bis 1922 zugrunde, so ergibt sich ein Gesamteinfuhr= überschuß von 11 Milliarden Goldmark. Der Sachberständigenbericht nimmt dagegen an, daß der Einfuhrüberschuß der Jahre 1919 bis 1923 zuzüglich der deutschen Barleistungen auf Grund des Friedensvertrags sich auf 9-10 Milliarden Goldmark belief. Der Bericht trennt leider die beiden Posten nicht. Was die Barleistungen auf Grund des Friebensbertrags betrifft, so gibt das Statistische Reichsamt (vgl. Deutsch= lands Wirtschaftslage, Seite 23) an, daß bis Ende 1922 2,23 Milliarden Goldmark geleistet worden find. Der Bericht bemerkt, daß die Beranschlagung der Barleistungen keinen Anlaß zu Erörterungen ge= geben habe; dagegen wäre der Ausschuß durch seine Nachforschungen bewogen worden, "die deutschen amtlichen Angaben über den Wert der Ein= und Ausfuhr vollständig beiseite zu lassen und eine neue Schätzung fämtlicher Waren auf der Grundlage der Weltmarktpreise (world prices) vorzunehmen, wobei er jedoch diejenigen Abanderungen berücksichtigte, welche durch die besonderen Verhältnisse des deutschen Handels zur gegebenen Zeit geboten erschienen".

Der Ausschuß hat hier eine meines Erachtens unlösbare Aufgabe zu lösen versucht. Er hat die ein= und ausgeführten Waren "auf der

Grundlage der Beltmarktpreise" geschätt. Es ist ohne weiteres ein= leuchtend, daß man für eine große Anzahl von Rohstoffen und auch von Halbfabrikaten "Weltmarktpreise" ermitteln kann. Wie man aber Weltmarktpreise für die hinsichtlich des Wertes besonders bedeutungs= volle deutsche Aussuhr an Fertigfabrikaten (etwa Erzeugnisse der opti= schen, der feinmechanischen, der elektrotechnischen, der chemischen In= dustrie, der Industrie der Werkzeugmaschinen und Apparate usw.) er= mitteln will, bleibt rätselhaft. Der Bericht deutet an, daß er "die besonderen Verhältnisse des deutschen Handels" berücksichtigt habe; er hat vielleicht von den Ausfuhrwerten einen Abzug für Unterbietung, Haßrabatt usw. gemacht. Es ist nicht anzunehmen, daß man mit Hilfe von "Beltmarktpreisen" zu richtigeren Ergebnissen gelangt als mit dem alten, sicher auch nicht einwandfreien Berfahren: jeweilige Einund Ausfuhrmengen vervielfacht mit den entsprechenden Einheits= werten des Jahres 1913, wobei die so ermittelten Ausfuhrwerte gleich= falls um einen erheblichen Prozentsatz zu kürzen sind. Eine Notwendigkeit, auf Grund des Sachberständigenberichts von dem Gesamteinfuhr= überschuß in Söhe von 11 Milliarden Goldmark (ohne Barleistungen) abzugehen, besteht nicht.

Der Bericht der Sachberständigen erklärt, daß die Feststellung des Betrags des Passibialdos der deutschen Handelsbilanz von größter Besdeutung sei, weil jede Schätzung der deutschen Auslandsguthaben in weitestem Maße von dem für diesen Passiblsaldo angenommenen Betrag abhängt.

Es gilt zunächst ein Bild von der Größe des deutschen Auslandskapitals in der Nachkriegszeit zu erlangen. Dabei kommt für unsere Zwecke nur daszenige Auslandkapital in Betracht, das deutschen Staatsangehörigen, die in Deutschland ihren Wohnsig haben, Erträge in Form von Zinsen, Gewinnen usw. liesert. Die Angabe des Sachsverständigenberichts, daß die Verluste Deutscher durch Entwertung, Liquidationss und Sequestrationsmaßnahmen während des Arieges 16,1 Milliarden Goldmark betragen haben, sagt für unsere Problemstellung zunächst nichts. Eher ist die bereits erwähnte Aufstellung über den "deutschen Besitz an ausländischen Wertpapieren in der Nachskriegszeit" heranzuziehen. Es wird dort, wie schon erwähnt, davon ausgegangen, daß bei Ariegsbeginn in Deutschland ein in ausländischen Wertpapieren angelegtes Nominalkapital von rund 18 Milliarden Goldmark vorhanden war. Es wird weiter angenommen, daß in der

ersten Kriegszeit (August 1914 bis August 1916) Werthapiere im Betrage von rund 2 Milliarden Goldmark "abgeströmt" sind. Auf Grund des Ergebnisses der Anmeldung von ausländischen Wertpapieren bei der Reichsbank vom August 1916 betrug der Nominalwert der angemeldeten Bapiere 16,248 Milliarden Goldmark. Davon find nach den Ausführungen in "Wirtschaft und Statistik" zunächst abzuziehen 6,180 Goldmark: Schätzung der in den Jahren 1616/19 (offensichtlich von Ende August 1916 bis 1. April 1919) ausgeführten Effekten. Ferner find 832 Millionen Goldmark abzuziehen: Summe der zum 3weck der Devisenbeschaffung — vor allem zu Auslandseinkäufen — in der Kriegs= und Nachkriegszeit (1917, 1919) vom Reich erfaßten und ber= äußerten Effekten. Beiter sind die nach dem Stand vom August 1916 im feindlichen Ausland im Depot gelegenen und der Liquidation ber= fallenen Effekten im Betrag von 3,887 Milliarden Goldmark in Abzug zu bringen. Die auf Grund des Friedensbertrags abgelieferten Effekten belaufen fich auf 792 Milliarden Goldmark. In der Zeit vom 1. April 1919 bis Ende 1922 wurden Effekten im Betrage von etwa 1 Milliarde Goldmark ausgeführt. Es find also von den 16,248 Milliarden Goldmark, die Ende August 1916 bei der Reichsbank angemeldet worden sind, 12,691 Milliarden abzuseten. Gleichfalls abzuseten sind die "nicht sichergestellten" österreichisch-ungarischen Vorkriegeschulden: nach dem Stande vom November 1922 gegen 1,4 Milliarden Goldmark. Es verblieben also Ende 1922 in deutschem Besitz Effekten im Nominal= wert von 2,157 Milliarden Goldmark. Nach den Ausführungen des Statistischen Reichsamts umfaßte dieser Rest "zur hauptsache ruffische Werte, österreichisch=ungarische sichergestellte Staatsanleihen, Divi= dendenpapiere und Gefellschaftsobligationen, ferner türkische, rumänische und ähnliche notleidende Staatspapiere, von denen ein Teil die Binszahlungen an deutsche Besitzer ganz eingestellt hat".

Daneben besaßen, wie bereits ausgeführt, Deutsche, das sind hier immer in Deutschland wohnende Staatsangehörige, im Ausland Eigentum an Bergwerken, Fabriken usw. oder waren an solchen Unternehmungen beteiligt. Man kann annehmen, daß dieses früher Zinsen usw. liesernde Eigentum zu einem großen Teil liquidiert oder sequestriert worden ist.

Man kann nun annehmen, daß die Erfassung der ausländischen Wertpapiere in Deutschland nicht vollständig gelungen ist, daß nicht das gesamte ausländische Gigentum und sämtliche ausländische Beteili=

gungen liquidiert ober sequestriert worden sind; die Annahme von Kehnes (vgl. Wirtschaftsdienst, 9. Jahrgang, Seite 481), daß 1919 (es ist wohl Ansang 1919 gemeint) ausländische Guthaben in Höhe von 4 Milliarden Goldmark verblieben, erscheint uns recht hoch.

Ganz unsicher ist nun die Wertangabe der Neuerwerbungen an ausländischen Guthaben nach dem Kriege. Der Bericht der Sachberständigen hat versucht, einen Überblick über die deutschen Kapitalanlagen jeder Art im Ausland zu geben: also fremde Wertpapiere und Beteiligungen an ausländischen Unternehmungen. Die Sachber= ständigen glauben, daß der Wert dieser Auslandskapitalien zwischen 5,7 und 7,8 Milliarden Goldmark Ende 1923 lag, wahrscheinlich in der Mitte: 6,75 Milliarden Goldmark. In diesen Auslandskapitalien sind auch diejenigen Kapitalien (insbesondere oberschlesische Industrie= werte) enthalten, die erst durch die Gebietsabtretungen zu Auslands= kapitalien geworden sind. Es ist kaum möglich, zu dieser Schätzung Stellung zu nehmen. Die Sachberständigen geben nicht einmal die Söbe der Auslandkapitalien für den Ausgangspunkt, alfo für Anfang 1919, an. Es ist noch weniger ersichtlich, auf welche Weise die beiden, stark voneinander abweichenden Grenzwerte gewonnen sind. Daß die Wahrheit nun gerade in der Mitte liegen soll, ist wohl mehr Sache des Glaubens. Geht man mit Rehnes davon aus, daß die Sohe der Auslandanlagen Anfang 1919: 4 Milliarden Goldmark betragen hat, fo wären seit Kriegsende 1.7 bis 3.8 Milliarden Goldmark neu er= worben worden oder 2,75 Milliarden Goldmark, wenn die Wahrheit wieder in der Mitte liegt. Diesen deutschen Auslandkapitalien stehen nun zahlreiche Kapitalanlagen und Neuanlagen von Angehörigen fremder Volkswirtschaften in Deutschland gegenüber. Die Sachber= ständigen haben darauf verzichtet, eine Schätzung der gesamten fremden Kapitalanlagen in Deutschland zu geben. Sie behaupten jedoch, "durch forgfältiges Studium der Frage die Ansicht gewonnen zu haben, daß die Gegenüberstellung der beiden Bosten: Einkommen aus deut= schen Anlagen im Ausland und Einkommen aus ausländischen Anlagen in Deutschland für die gesamte Nachkriegszeit einen geringen Saldo zugunsten Deutschlands ergibt". Damit sind wir zu unserem Ausgangs= punkt zurückgekehrt: die Kapitalertragsbilanz während der Nachkriegs= zeit bis Ende 1923 lieferte für Deutschland nach der Auffassung der Sachberständigen nur einen kleinen Aktibsaldo, der für die Deckung des außerordentlich hohen Paffibsaldos der Handelsbilanz kaum etwas bedeutet.

Auch die anderen Aktivposten der deutschen Berkehrsbilanz der Borkriegszeit haben ihre Bedeutung verloren. Der früher stattliche Posten der deutschen Berkehrsbilanz: Einnahmen der Handelsflotte aus dem Schiffahrtsberkehr ist fast ganz geschwunden. Gemäß dem Bersailler Bertrag wurde der größte Teil der deutschen Überseesslotte ausgeliesert, so daß für 1919 und 1920 keine Einnahmen aus dem Schiffahrtsberkehr eingesetzt werden können. Für 1921 setzt das Basshingtoner Institute 60—70 und für 1922 etwa 175 Millionen Goldsmark — wiederum auf Grund einer unsicheren Schätzung — ein.

Die an sich nur wenig in die Wagschale fallenden Einnahmen Deutschlands aus dem Durch suhrverkehr sind gegen die Vorkriegszeit stark gesunken. Das Institute gibt (vgl. 291—293 des Buches) zwei Schätzungen wieder: 25 Millionen die eine, 40—50 Millionen die zweite.

Während man bor dem Krieg annehmen konnte, daß die Ein= nahmen Deutschlands aus dem Reiseverkehr Fremder den Ausgaben deutscher Reisender im Ausland die Wage hielten, ist hier in der Nachkriegszeit infolge des starken Fremdenzustroms nach Deutschland und des geringen Reiseberkehrs Deutscher im Ausland ein Aktivposten ent= standen. Über dessen Sohe sind allerdings in Frankreich und gelegent= lich auch in Deutschland phantastische Vorstellungen im Umlauf. So gibt das Institute eine frangösische "Schätzung" wieder: Durchschnitt= lich sind an jedem Tag des Jahres 100 000 Fremde in Deutschland, die täglich 10 Goldmark ausgeben; das ergibt jährlich 365 Millionen Gold= mark. Deutsche geben im Ausland jährlich 65 Millionen Goldmark aus; also verbleiben für Deutschland jährlich 300 Millionen Goldmark. Das Institute sett für die 4 Jahre 1919/1922 600 Millionen Goldmark ein, wobei berücksichtigt wird, daß 1919 nur ein geringer Reiseverkehr war, und daß der Reiseverkehr in der zweiten Sälfte 1922 abflaute. Nach diesem gleichfalls groben Überschlag kommen auf das Jahr nur 150 Millionen Goldmark. Der Bericht der Sachverständigen hebt gleichfalls hervor, daß mährend der fünf feit dem Waffenstillstand ver= gangenen Jahre in Deutschland beträchtliche Summen von einer großen Bahl von Ausländern ausgegeben worden find, die im Lande gereift sind und gewohnt haben. "Unsere Schätzung der Ausgaben dieser Reisenden wurde durch die amtliche Statistik erleichtert, welche die größten deutschen Städte aufgestellt haben, und durch den besonderen Bericht, welchen die deutsche Regierung über diesen Gegenstand geliefert hat." Dieser Bericht liegt der Öffentlichkeit zurzeit nicht vor. Der Ausschuß behauptet, daß er eine ziemlich genaue Borstellung von der Jahl der Ausländer hätte gewinnen können, die während der fragslichen Zeit nach Deutschland kamen, sowie von der durchschnittlichen Dauer ihres Aufenthaltes und von den täglichen Ausgaben jedes Reisenden. Im Anschluß daran hebt der Bericht hervor, daß diesen Einnahmen aus dem Reiseverkehr erhebliche Summen gegenüberstehen, welche besonders in den lesten zwei dis drei Jahren durch deutsche Reisende im Ausland ausgegeben worden sind. Diese Summen sind von den Ausgaben der Ausländer in Deutschland abzuziehen. Sie vermindern, wie der Bericht betont, die Höhe der Einnahmen aus dem Reiseverkehr sehr beträchtlich (very considerable); man sucht allers dings vergeblich nach einer Zahlenangabe.

Der vorhin mitgeteilte Passibsaldo der Handelsbilanz für die Jahre 1919 bis 1922 wird also nur zu einem kleinen Bruchteil von den aufgeführten Aktivposten der Verkehrsbilanz gedeckt. Zu diesem Passibsaldo, der auf 11 Milliarden Goldmark bezissert wurde, treten im übrigen noch die deutschen Barleistungen auf Grund des Versailler Vertrages. Nach den Angaben des Statistischen Reichsamts (vgl. "Deutschlands Wirtschaftslage" S. 23) wurden dis Ende 1922 insgesamt 2,23 Milliarden Goldmark geleistet. Hierzu kamen dis Ende 1922 noch 615 Millionen Goldmark im Ausgleichsversahren, 895 Millionen Goldsmark innere Besatungskosten und 94 Millionen Goldmark für die Interalliierten Kommissionen. Für das Problem der Verkehrsbilanz ist allerdings die Tatsache in Rechnung zu stellen, daß ein Teil dieser Beträge wieder in Deutschland verausgabt wurde. Immerhin bleibt für die Jahre ein Gesamtpassivum in Höhe von mindestens 13 Milsliarden Goldmark.

Auf welche Weise wurde dieses Passibum gedeckt? Nach v. Glasenapps Angaben gab zunächst die Reichsbank Gold ab im Betrage von etwas über 1 Milliarde Goldmark, und zwar im Jahre 1919 zur Beschaffung von Nahrungsmitteln und im Jahre 1921 zur Jahlung der Reparationsschuld. Der Sachverständigenbericht nimmt unter Heranziehung amtlicher deutscher Statistiken an, daß hauptsächlich in den Jahren 1919 bis 1921 und 1923 Gold im Werte von 1½ Milliarden ins Ausland ausgeführt worden ist. Nach der Angabe des Statistischen Reichsamts (vgl. "Wirtschaft und Statistik", Jahrgang 1923, S. 64) wurden ferner in der Zeit vom 1. April 1919 bis Ende 1922 für rund 1 Milliarde Goldmark fremde Effekten ausgeführt.

In der Hauptsache erfolgte aber die Begleichung durch Abgabe von deutschem Markgeld; in erheblich geringerem Umfang durch Berskauf deutscher Werte (Effekten, Grundstücke usw.), in größerem Umsfang auch durch die Aufnahme von kurzfristigen Handelskrediten.

Was die Abgabe von deutschem Markgeld angeht, so hat Repnes in einem seiner Wiederaufbauhefte (Nr. 8 vom Ende September 1922) eine detaillierte Schätzung aufgemacht: er kommt für die Beit von 1919 bis Mitte 1922 auf 8 Milliarden Goldmark. Das bedeutet immer, daß sich 8 Milliarden Goldmark ergeben, wenn man die ber= kauften Papiermark nach dem zur Zeit des jeweiligen Verkaufs geltenden Rursstande in Goldmark umrechnet. Wie er darlegt, kann der Übergang von Markgeld in die Berfügung des Auslandes auf dreierlei Art geschehen: durch Verkauf von Reichsbanknoten, durch Eröffnung bon Ronten, die zugunften bon Ausländern bei deutschen Banken erfolgt, durch Verkauf von staatlichen und städtischen Schuldverschreibungen. Im Anschluß an Schätzungen v. Glasenapps beziffert Reynes den Wert der an das Ausland verkauften Reichsbanknoten auf 3,5 Milliarden Goldmark, eine Schätzung, von der er glaubt, "daß sie noch immer zu hoch ist". Die Sohe der Konten, die Ausländern bei deutschen Banken eröffnet worden sind, glaubt er auf höchstens 1,5 Milliarden Goldmark beziffern zu können. Wie Rennes immer wieder betont, fehlen ausreichende Unterlagen, um genauere Schätzungen bornehmen zu können; er hält seine Angaben in jedem Fall für Söchst= schätzungen. Die Umrechnung in Goldmark hat, wie nochmals betont fei, immer nur den Sinn, daß fie den Goldmarkgegenwert gur Beit des Berkaufs der Bapiermark wiedergibt. Der größte Teil der in ber= gangenen Jahren verkauften deutschen Markgelder ist wertlos geworden. Ein anderer Teil des in die Sände der Ausländer gelangten Papier= geldes hat, das ist bereits hier mit Nachdruck hervorzuheben, allerdings den Weg in die deutsche Volkswirtschaft gefunden und ist im "Reise= verkehr der Fremden" wieder in Deutschland angelegt oder zum Ankauf bon deutschen Aktien, Grundstücken, Wohnhäusern, Hotels, Geschäfts= häusern, Wäldern usw. verwendet worden.

Der Sachberständigenausschuß hat offensichtlich besonders gründslich die bei deutschen Banken angelegten Guthabenkonten der Ausländer untersucht. Mit Hilfe von sachberständigen Bücherrevisoren suchte der Ausschuß so genau wie möglich den Gesamtbetrag des Schwundes der zahlreichen Konten infolge der Markentwertung sestzustellen. Zu diesem Zweck wurden die führenden Banken in Deutschland gebeten, aus ihren

Büchern die Belege auszuziehen, die über die Höhe der Kredit= und Debetsalden in den Konten — also doch nur, soweit Markkonten in Betracht kommen — aller Ausländer am Schluß eines jeden Monatz von Ende 1918 bis Ende 1923 Aufschluß geben. "Nach Abschluß der ganzen sehr umfangreichen Untersuchung ergab sich, daß Deutschland durch den Verkauf von Markguthaben Gewinne in Höhe von 7—8 Milsländen Goldmark erzielt hatte (had prosited)."

Dazu kommt nach der Schätzung des Ausschusses noch ein Verkauf von Papiermark ins Ausland im Betrag von 600--700 Milliarden Goldmark. Der "Gefamtgewinn" aus den beiden Quellen beläuft sich also auf 7,6-8,7 Milliarden Goldmark. Wenn Rennes in dem bereits "Wirtschaftsdienstes" behauptet, genannten Heft des Schähungen unter Berücksichtigung des berschiedenen Endtermins, der seiner Schätzung (Mitte 1922) und derjenigen des Ausschusses (Ende 1923) zugrunde lag, durch die Schätzungen des Ausschuffes bestätigt worden seien, so irrt er offensichtlich. Man vergleiche seine Angaben über die Höhe der Konten, die Ausländern bei deutschen Banken er= öffnet worden sind (September 1922: 3 Milliarden Goldmark), mit ben meines Erachtens unwahrscheinlich hohen Zahlen, welche der Ausschuß zugrunde gelegt hat; man vergleiche die meines Erachtens viel zu geringe Summe, welche der Ausschuß für den Verkauf von Papier= mark ins Ausland einsett, mit seinem wesentlich höheren Betrag.

Die Auffassung des Ausschusses, daß Deutschland durch den Ber= kauf von Markguthaben "Gewinne" in Sohe von 7-8 Milliarden Goldmark erzielt habe, deckt sich im wesentlichen mit Ausführungen bon Rennes, die Rennes selbst für so geistreich hält, daß er sie immer von neuem wiederholt (vgl. zulett feinen Auffat im "Wirtschafts= dienst"). Kehnes führt hier aus: "Der Betrag, den Deutschland anscheinend auf Reparationskonto gezahlt hat, entspricht nahezu dem= jenigen, den das Ausland für wertlosen Markbesit aufgewandt hat . . . Wie uns berichtet wird, hat 1 Million Ausländer Bankguthaben in Deutschland erworben, und jedes dieser Konten hat seinem Eigentümer durchschnittlich etwa 400 £ gekostet. Diese leichtgläubigen Leute sind es also, die bislang die Rechnung bezahlt haben. Das ist die wohlbabende Gruppe — etwa Bankiers und Finanzsachverständige. Sinter ihnen kommen die vielen Millionen, die Dienstmädchen und Friseusen, die für den Wert von ein paar Schillingen, ein paar Pfunden der wankenden Reichsbank ihre Noten früh von der Presse fortkauften, bis alle Welt den Duft einer neuen deutschen Note kannte."

Demgegenüber ist darauf hinzuweisen (vgl. auch Ruczhnöki in seiner Finanzpolitischen Korrespondenz vom 12. Mai 1924), daß Deutschland, wenn wir die Berechnungen des Institute heranziehen. Reparationen im Werte von 17—18 Milliarden Goldmark durch den erzwungenen Verzicht auf das im Ausland beschlagnahmte Eigentum deutscher Staatsangehöriger, auf das Reichs= und Staatseigentum in ben Abtretungsgebieten, auf die Saargruben, auf nichtmilitärische Rücklaßgüter an der Westfront usw. geleistet hat. Außerdem hat Deutschland noch für etwa 8 Milliarden Goldmark Barzahlungen und Sachlieferungen geleistet. Benn demgegenüber betont wird, daß Deutschland durch den Verkauf von Markguthaben Gewinne in Sobe bon 7-8 Milliarden Goldmark erzielt hat, so wird vollkommen vergessen, daß ein großer Teil dieser Markguthaben dazu berwendet worden ift, um deutsche Werte (Effekten und Grundbesit) zu erwerben oder die Aufenthaltskosten in Deutschland zu bestreiten. Diese Auffassung ist auch durch den Bericht der Sachberständigen nicht erschüttert. Sie liefern keinen Beweis für ihre der bisherigen Auffassung wider= sprechende Behauptung: "in den meisten Fällen waren die Markfredite dieser Konten nicht unmittelbar benutt worden und hatten durch die Markentwertung einen Schwundprozeß durchgemacht, der schließlich auf eine wirkliche Verflüchtigung hinauslief."

Es fehlen allerdings zuberlässige Unterlagen, um den Umfang der beutschen Aktien, die in ausländischen Besit übergegangen sind, zu schätzen; es find gleichfalls nur geringe Anhaltspunkte borhanden, um ben Erlös aus dem Berkauf deutscher Wohnhäuser, Hotels, Geschäfts= häuser, Landgüter, Wälder usw. zu veranschlagen. Kehnes kommt in seinem vorhin herangezogenen Auffatz, der allerdings nur die Zeit von 1919 bis Mitte 1922 umfaßt, auf 1 Milliarde Goldmark als Erlös für den Verkauf deutscher Aktien und deutschen Sigentums überhaupt. Das Institute of Economics glaubt im Anschluß an Kuczhnski für den Berkauf von deutschen Schuldverschreibungen (insbesondere städtischen) und deutschen Aktien während der Zeit von 1919 bis Ende 1922 min= destens 3 Milliarden Goldmark einsehen zu können. Dazu ist allerdings zu bemerken, daß Rehnes offenbar die von dem Institut besonders hoch eingesetzen municipal bonds bereits in seine Berechnung des Ver= kaufs von deutschem Markgeld einbezogen hat. Den Berkauf an Wohn= häusern veranschlagt das Institute auf 4 Milliarden Goldmark; dazu kommt — wiederum nach der Schätzung des Institutes — noch 1 Milliarde Goldmark für den Berkauf von landwirtschaftlichen Grundstücken, Wäldern usw. Das Institute nimmt an, daß "möglicherweise" von den roh auf 8 Milliarden Goldmark bezifferten deutschen Werten (Aktien, Schuldverschreibungen, Wohnhäusern usw.) Werte in Höhe von 4 Milliarden Goldmark von den Ausländern mit Hilse von Papiersmark erworben worden sind.

Kurzstristige Handelskredite sind nach Kennes' Schätzung von Deutschen während der 4 Jahre in Höhe von 0,5—1 Milliarde Goldsmark aufgenommen worden.

Gegenüber den Schätzungen des Institute of Economics kommt der Bericht des Sachverständigenausschusses zu wesentlich anderen Ergebnissen. Er beziffert den Erlös aus Berkäufen von deutschem Grund= besitz und deutschen Wertpapieren an Ausländer während der Nachkriegszeit auf nur 1½ Milliarden Goldmark. Den Wert des Hauseigen= tums und den Wert der Wertpapiere, die Ausländer in Deutschland befixen, beziffert er für Ende 1923 auf 1—1,5 Milliarden Goldmark. Dem Ausschuß lagen, wie er erwähnt, bei der Schätzung der Berkäuse von deutschem Grundbesitz verschiedene Statistiken vor, die ausführlich die Anzahl und die Höhe der Verkäufe von Grundeigentum an Aus= länder seit dem Rrieg in einigen der wichtigsten Städte Deutschlands und auch in Gegenden, die verschiedenen wirtschaftlichen Charakter haben, angaben. Was die Wertvapiere angeht, so war Deutschland nach der Ansicht des Ausschusses während des ersten Teiles der Nachkriegszeit in der Lage, eine Anzahl seiner Wertpapiere im Ausland auf den Markt zu bringen; sobald seine finanzielle Lage ungewisser wurde, wurden nach der Ansicht des Ausschusses die meisten dieser Transaktionen eingestellt. Ruczhnski nimmt an, daß die Sachberständigen hier einem Migberftändnis zum Opfer gefallen feien; die Auskünfte, die sie erhalten hätten, könnten sich nur auf Schuldverschrei= bungen beziehen, hingegen nicht auf Aktien. Wan kann annehmen, daß der vom Institute eingesetzte Erlös aus dem Verkauf von Wohn= häusern, Landgütern usw. in Höhe von 5 Milliarden Goldmark zu hoch eingeschätzt ist. In jedem Fall ist der Erlös mit  $1\frac{1}{2}$  Milliarden Goldmark ganz wesentlich zu niedrig eingeschätt. Ebenso ist der Wert dieses Ausländerbesitzes an deutschem Grundeigentum und deutschen Wertpapieren für Ende 1923 mit 1—11/2 Milliarden Goldmark zweifel= los zu gering angenommen. Es ist schwierig, den wirklichen Erlös und den Wert für Ende 1923 festzustellen; es ist noch schwieriger fest=

zustellen, in welchem Umfang dieser Ausländerbesitz mit Markguthaben erworben worden ist. Auczynski deutet deshalb mit Recht an, daß sich der Ausschuß seine Ausgabe zu leicht gemacht hat, wenn er mit Hilfe von Kontoauszügen den Gewinn der deutschen Wirtschaft aus den Markverkäusen seststellen will.

## C. Bemerkungen über die zukünftige Gestaltung der deutschen Zahlungsbilanz.

Um eine ungefähre Borstellung von dem Aufbau und der Gestaltung der Berkehrsbilanz Deutschlands in den kommenden Jahren zu erhalten, seien vor der Handelsbilanz die sogenannten "unsichtbaren Bosten" behandelt.

Geht man davon aus, daß in der kommenden Zeit die deutsche Währung endgültig geregelt wird und die deutsche Volkswirtschaft in normalen Bahnen sich entwickelt, so wird man aller Wahrscheinlichkeit nach nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß die Erträge der von Deutschen im Ausland angelegten Kapitalien und die Erträge der von Ausländern in Deutschland angelegten Kapitalien sich annähernd die Wage halten. Es wäre nicht zu verantworten, wenn man ansgesichts der vorhandenen zahlenmäßigen Unterlagen mit einer zugunsten Deutschlands aktiven Kapitalertragsbilanz für die nächsten Jahre rechnen wollte.

Die Einnahmen aus dem Schiffahrtsverkehr werden gering sein, auch wenn man in Betracht zieht, daß die deutsche Handelsflotte 1922 zu zwei Fünfteln wiederhergestellt war.

Die Einnahmen aus dem internationalen Bank- und Berficherungsgeschäft werden nach der beispiellosen Bernichtung deutscher Bank- und Handelsbeziehungen eine kaum in Rechnung zu stellende Größe bilden.

Die insbesondere während der Jahre 1920 und 1921 hohen Einsnahmen Deutschlands aus dem Reiseverkehr der Fremden werden stark zurückgehen. Nachdem die Währung geordnet ist, wird Deutschland kein "billiges" Land mehr sein, so daß der besondere Anreiz, Deutschland seiner Billigkeit wegen aufzusuchen, wegfällt. Es ist wahrscheinlich, daß sich in den kommenden Jahren die Einnahmen Deutschlands aus dem internationalen Reiseverkehr mit den Ausgaben, die Deutsche im Ausland machen, decken werden.

Alle Aufmerksamkeit wird sich auf die Gestaltung der Handels= bilanz richten. Diese wird in starkem Maße aktib sein müssen, wenn nennenswerte Reparationsleistungen getätigt werden sollen.

Deutschlands Handelsbilanz war vor dem Krieg in starken Umfang passiv; vom Jahre 1913 abgesehen, schwankte der Einfuhrüberschuß seit 1909 zwischen 1,5 und 2 Milliarden Goldmark. Infolge der Abstretung der beiden Kornkammern Deutschlands, Posen und Westpreußen, ist Deutschland in noch viel höherem Grade als früher "Industriestaat" geworden. Bon der Bedeutung dieser Kornkammern als landwirtschaftslicher Überschußgebiete erhält man eine Borstellung, wenn man erwägt, daß im letzten Friedensjahr 1913 von der Ernte nach Abzug der Ausstuhr zur Verfügung standen:

Durch die Abtretung wichtiger Gebiete, die Rohstoffe für die gewerbliche Weiterverarbeitung liefern, ist Deutschland weit mehr als früher zum Rohstoff- und Halbsabrikat verarbeitenden Land, also gewissermaßen zum Industriestaat höherer Potenz geworden.

Legt man die Erzeugung des Jahres 1913 zugrunde, so lieferten die auf Grund des Versailler Vertrags abgetretenen Gebiete (vor allem Lothringen und Oberschlesien):

```
26,4% ber Steinkohlen,
74,5% "Eisenerze,
68,3% "Inkerze,
26,2% "Bleierze.
```

Damit erfüllen sich alle diejenigen Befürchtungen sür Deutschland, die vor dem Krieg insbesondere Adolph Wagner sür den Industriestaat aufgezeigt hat: immer schwierigerer und teurerer Bezug der landwirtschaftlichen und gewerblichen Rohstoffe, immer schwierigerer und weniger lohnender Absat der Fertigsabrikate. Erschwerend kommt hinzu, daß das Deutschland der Nachkriegszeit verhältnismäßig volkreicher ist als das Deutschland der Vorkriegszeit: die Dichtigkeitsziffer ist gestiegen. Der jährliche Reuzuwachs an Bevölkerung (Überschuß der Geburten über die Sterbefälle), der vor dem Kriege gegen 800000 Menschen bes

trug, ist zwar infolge des Geburtenrückgangs gesunken, er betrug aber — bei verhältnismäßig günstiger Sterbeziffer — 1922 immer noch über 500 000 Menschen. Die Auffassung des Dawes-Berichts, die eine wachsende Bevölkerung ohne weiteres als einen Deutschlands Leistungs- und Zahlungsfähigkeit begünstigenden Faktor ansieht, stammt offenssichtlich aus der Betrachtung amerikanischer Verhältnisse.

Die Handelsbilanz kann nun für Deutschland günstiger gestaltet werden einmal dadurch, daß der Ertrag der heimischen Landwirtschaft erhöht wird, wodurch die einzusührende Menge an landwirtschaftlichen Erzeugnissen geringer wird. Es ist ohne weiteres zuzugeben, daß eine solche Erhöhung durch die Anwendung von sorgfältig gewonnenem Saatgut, durch stärkeres Düngen, durch eine bessere Ausbildung der Betriebsinhaber möglich ist. Es darf aber nicht vergessen werden, daß merkliche Fortschritte in einem Lande des Mittelbetriebes — annähernd drei Viertel der landwirtschaftlich bebauten Fläche gehören den bäuerlichen Betrieben von 2—100 ha an — nur in langen Zeiträumen möglich sind.

Es ist beswegen fast die ganze Hoffnung, zu einer günstigeren Handelsbilanz zu gelangen, auf eine lohnende und gegen früher stark gesteigerte Aussuhr gerichtet. Wiederum besteht zunächst theoretisch die Möglichkeit, daß die Produktion und damit die Aussuhr durch eine weitere Nationalisierung des Produktionsprozesses, durch eine Mehreleistung, die allerdings in wesentlichem Umfang nur bei einer Hebung der bisherigen Lebenshaltung möglich ist, gesteigert werden kann. Der Nückgang der Arbeitsleistung ist zum mindesten eine europäische Erscheinung, der tiefere Ursachen zugrunde liegen. Ob eine Mehrleistung erwartet werden kann, die eine der Einfuhr auch nur gleichkommende Ausfuhr bewirkt, erscheint zurzeit fraglich.

Abgeschlossen am 15. Mai 1924.

# Privatversicherung und deutsche Zahlungsbilanz.

Von

Wilhelm Riftalt.

Schriften 167 I.

## Inhalt.

	Sett	e
I.	Bor bem Ariege	5
II.	Während und nach dem Kriege	8
ПІ.	Statistische Angaben	2

#### I. Vor dem Rriege.

Versicherung ist Sammlung von Risiken zwecks Gefahrenausgleichs. Je größer der Ausgleich, desto vollkommener und sicherer vermag die Versicherung ihren Aufgaben auch im Falle von Katastrophen und Krisen gerecht zu werden.

Ein möglichst großer Ausgleich kann in doppelter Weise herbeisgeführt werben. Einmal durch die Sammlung möglichst verschiedensartiger Risiken, sodann durch Entlastung von zu hohen Risiken im Wege der Rückversicherung. Aufgabe der Rückversicherung ist es wiederum, nach den gleichen Grundsätzen wie der Direktversicherer zu versahren, das heißt durch planmäßige Sammlung möglichst verschiedensartiger Risiken und eventuell durch Weiterrückversicherung einen Aussgleich zu suchen.

Diese Grundsätze gelten insbesondere für die Transport- und Keuerversicherung. Es ist bekannt, daß bei großen Schiffsunfällen, wie dem Untergange der "Titanic", bei großen Brandkatastrophen, wie den großen Stadtbränden in Bergen, Saloniki und Smyrna, auf direktem oder indirektem Wege Versicherer und Rückversicherer der ganzen Welt beteiligt waren. In Erinnerung ist noch heute die Erdbeben- und Brandkatastrophe in San Francisco von 1906, die nicht nur die amerikanischen Gesellschaften aufs stärkste belastet, sondern auch eine ganze Reihe von europäischen, insbesondere deutschen Gesellschaften schwer in Mitleidenschaft gezogen hat. Die größte deutsche Rückversicherungs= gesellschaft gibt in ihrem Geschäftsberichte vom 28. Dezember 1906 an, daß sie der Schaden in San Francisco 11 Millionen Goldmark für eigene Rechnung kostete. Andererseits war es aber auch nur durch diese Berteilung des Risikos möglich gewesen, den Bersicherten Ersat ihres Schadens zuzuwenden, eine Aufgabe, der eine einzelne oder auch eine Reihe von nationalen Gesellschaften niemals gewachsen gewesen wäre.

Hiernach drängt der Versicherungsbetrieb in seinen wichtigsten Zweigen, der Transport- und Feuerversicherung, seiner Natur nach zur

Internationalisierung. Aber auch in anderen Gebieten der Privat= versicherung war von jeher ein internationales Arbeiten üblich. Neue Gedanken und Methoden, in einem Lande erprobt und durchgeführt, wurden mit mehr oder minder großem Erfolg auch anderen Ländern nutbar gemacht. So haben in der Lebensbersicherung wir von ameri= kanischen Methoden, insbesondere bezüglich der Bopularisierung des Berficherungsgedankens, viel gelernt, während andererseits deutsche Gesellschaften infolge ihrer methodischen Art und soliden Geschäftsführung im Auslande höchstes Vertrauen genoffen. Die Rreditversicherung hat von England ihren Einzug in Deutschland, die Haftpflicht= und Maschinenbruchbersicherung ihren Zug von Deutschland nach dem Auslande angetreten. Dieser Austausch von Gedanken, Erfahrungen und Methoden sowie der Austausch von Geschäft im Wege der Mit- und Rückbersicherung führten zu einer Annäherung der großen Privat= berficherungsgesellschaften aller Länder. Die Kongresse der Bereine für Bersicherungswissenschaft wurden international besucht; deutsche Fachzeitschriften wurden im Ausland und ausländische in Deutschland verfolgt; der Internationale Transport-Versicherungs-Verband versuchte, Fragen von internationaler Bedeutung zu klären und zu regeln; deutsche Gefellschaften traten den ausländischen und ausländische Gefellschaften den deutschen Fach= und Tarifverbänden als Mitglieder bei.

Die Gesetgebung der einzelnen Länder legte einem internationalen Arbeiten im allgemeinen keine hindernisse in den Weg. Die Zulassung wurde regelmäßig nach Brüfung der Bilanzen und nach Errichtung eines jeweils vorgeschriebenen Depots ohne besondere Schwierigkeit ge= währt. Nur in bezug auf die Anlegung der Prämienreserven und = über= träge, das heißt der nicht verdienten und daher technisch zu reservieren= den Prämienteile nahmen einige Länder eine strengere Prazis ein, indem sie berlangten, daß diese Reserven auch von den ausländischen Gefellschaften im Heimatlande belassen und in heimischen Werten mündelsicher angelegt wurden. Die Gründe dieser Borschrift beruhten indessen nicht etwa auf Befürchtungen eines Krieges oder eines Währungsverfalls, sondern auf dem finanzpolitischen Bestreben, das Geld möglichst im Lande zu erhalten. Diese Vorschrift galt bezüglich der Lebensbersicherung in den meisten Ländern, bezüglich der Sachversicherung insbesondere in den Vereinigten Staaten, dort sogar auch bezüglich der Rückversicherung. In Deutschland hat das Reichsaufsichts= amt für Privatversicherung von den heimischen Gesellschaften Anlegung der gesamten Prämienreserven der Lebensbersicherung in deutschen Werten verlangt, soweit nicht für Auslandsgeschäft ausländische Vorschriften entgegenstanden. Die Schweiz hatte den ausländischen Gesellschaften die Kapitalsanlage in schweizerischen Werten nicht vorgeschrieben; einheimische schweizerische Gesellschaften bevorzugten sogar mit Vorliebe wegen der gleich guten Sicherheit und besseren Verzinsung Kapitalanlagen in Deutschland.

Die Frage, ob vor dem Kriege direkte deutsche Gesellschaften stärker im Auslande oder ausländische stärker in Deutschland arbeiteten, ist nicht leicht zu beantworten. Zuverlässige Zahlen sehlen; die Bersöffentlichungen der Aufsichtsämter enthalten nicht überall die nötige Zergliederung, und die Gesellschaften selbst vermeiden es aus Konskurrenzrücksichten in ihren Geschäftsberichten irgendwelche Ziffern zu bringen.

Im allgemeinen wird sich sagen lassen, daß auf dem Gebiete der Transportversicherung insbesondere englische Gesellschaften stark in Deutschland, deutsche Gesellschaften aber noch stärker im Auslande arbeiteten. Auf dem Gebiete der Feuerversicherung hatten hauptsächlich zwei große englische und zwei große schweizerische Gesellschaften in Deutschland ein ausgedehntes Geschäft. Umgekehrt arbeitete eine Reihe von deutschen Gesellschaften insbesondere in der Schweiz, in Holland, Skandinavien, im Drient, in den Bereinigten Staaten und in überseeischen Ländern. In der Lebensversicherung arbeiteten, um die Hauptländer zu nennen, amerikanische, schweizerische, österreichische und holländische Gesellschaften in Deutschland, deutsche Gesellschaften umgekehrt in der Schweiz, Ofterreich-Ungarn, Holland, Skandinavien, Spanien, im Drient, zulett auch mit Erfolg in Frankreich. Auf dem Gebiete der Unfall- und Haftpflichtversicherung waren es insbesondere schweizerische oder österreichische Gesellschaften, die sich in Deutschland mit großem Erfolg betätigten; umgekehrt arbeiteten deutsche Gesell= schaften in den angrenzenden Ländern und selbst in den Bereinigten Staaten.

Ob die Zahlungsbilanz in diesem internationalen Verkehr für Deutschland eine aktive oder passive war, ist unmöglich genau sestzustellen. Allzu viele Faktoren sind hier maßgebend; der Umfang des Geschäftes, die Schäden, die Kosten, wobei die Verteilung insbesondere der Zentralverwaltungskosten auf In- und Auslandsgeschäft vielsach schwierig und willkürlich ist, die Investierungen infolge von Depot-

stellungen (deren Zinsen allerdings wieder dem Depotsteller zuflossen), die Frage der Anlegung der Prämienreserven im Inland oder Ausland spielten eine erhebliche Rolle. Im ganzen wird sich wohl sagen lassen, daß die deutsche Zahlungsbilanz auf dem Gebiete des direkten Berssicherungsgeschäftes sicher nicht passib war.

Bestimmt aktiv war sie dagegen in der reinen Rückversicherung. Auf diesem außerordentlich komplizierten Gebiete, in welchem der Rückversicherer es mit einem gleich erfahrenen, das Risiko und die Gewinn= haltigkeit seiner Rückversicherungsabgaben genau kennenden Gegenkontrahenten zu tun hat, und in welchem zwar mit großen Umsätzen, aber nur mit einer sehr bescheidenen Gewinnmarge gerechnet werden kann, war Deutschland führend. Gine Reihe von angesehenen deutschen Unternehmungen hatte fich diesem Gebiete seit Jahrzehnten zugewandt und einen Schat von Erfahrungen gesammelt, über den die ausländischen Gesellschaften nicht im gleichen Maße verfügten. So kam es, daß in einer Reihe fremder Länder Rückversicherungsgesellschaften überhaupt nicht oder nur in beschränkter Anzahl errichtet wurden und der Markt sich in erster Linie und mit Borliebe den deutschen Gesellschaften zuwendete. Dies galt nicht nur in Europa, sondern auch in den Bereinigten Staaten, wo eine deutsche Gesellschaft als erste den Gedanken der Rückversicherung in systematischer Weise propagierte, der sodann eine Reihe anderer deutscher und ausländischer Gesellschaften folgte. In besonderer Beise ist über das Gebiet der reinen Rückversiche rung hinaus noch die Münchener Rückversicherungsgesellschaft schöpfe= risch tätig gewesen, indem sie auf dem Wege der Gründung oder Sa= nierung direkter Gesellschaften im Ausland eine Reihe von Gesell= schaften ins Leben rief beziehungsweise erhielt und sich an ihrem Ge= schäft im Rückversicherungswege in erheblichem Maße quotenweise be= teiligte.

#### II. Während und nach dem Kriege.

Diese aus dem Wesen der Versicherung erfließende internationale Betätigung ist durch den Krieg und die Kriegsfolgen jäh unterbrochen und zerstört worden. Die ausländischen Gesellschaften, abgesehen von denen aus befreundeten und neutralen Ländern, haben sich aus Deutscheland zurückgezogen. Die deutschen Unternehmungen und Ugenturen im Ausland wurden liquidiert, die bestehenden Versicherungen aufgelöst

und anderen Gesellschaften übertragen. Das gleiche galt von den Rückversicherungsverträgen.

Es ist selbstverständlich, daß nach Kriegsbeendigung der erste Ges danke der deutschen Gesellschaften der war, ihr Auslandsgeschäft wieder aufzubauen. Indessen erwiesen die Schwierigkeiten sich größer, als erswartet wurde.

Insbesondere auf dem Gebiete der direkten Bersicherung erschwert der durch den Krieg so erstarkte Nationalismus den direkten Gefellschaften, die mit dem Publikum zu arbeiten haben, den Wiederaufbau. Allzu sehr ist mit den Mitteln der Verleumdung, insbesondere mit dem ganz törichten und unberechtigten Vorwurf der Spionage, in den Kriegsjahren und später gegen die deutschen Gesellschaften gearbeitet worden. Dies gilt nicht nur für die früher feindlichen Länder, sondern bezüglich des Gesichtspunktes des Nationalismus selbst für die neutralen. Hierzu kam aber als besonders erschwerendes Moment die Entwicklung der deutschen Baluta. Die sichtbaren Garantiemittel der deutschen Gesellschaften (Aktienkapital und Reserven) sind auf Mark gegründet, und das Vertrauen in die Mark ist ständig geschwunden und heute überhaupt berloren gegangen. Zudem find die fremden Staaten immer mehr dazu übergegangen, starke Depotstellungen in einheimischer Baluta zu verlangen, deren Beschaffung vielfach für die deutschen Gefellschaften schwierig und, soweit nicht auf eine große Geschäftsaus= dehnung gerechnet werden konnte, nicht lohnend war. Dazu kam schließ= lich in den letten Jahren die Ratastrophe in der deutschen Lebens= versicherung. Wie oben erwähnt, hatten die deutschen Gesellschaften die Prämienreserven für ihr ausländisches Geschäft, soweit möglich, also insbesondere für ihr Geschäft in der Schweiz, in Holland und in einzelnen standinavischen Ländern zum größten Teil in deutschen Werten angelegt und waren infolge des Zusammenbruchs der Mark nicht mehr in der Lage, ihren Verbindlichkeiten gerecht zu werden. Die Mißstimmung der hierdurch Geschädigten und das hieraus folgende Migtrauen übertrugen sich auch auf die Gebiete der Sachbersicherung. Die bedauerliche Folge ist, daß es den deutschen Gesellschaften nach dem Rriege nicht nur nicht mehr möglich war, ihr Geschäft in den früher feindlichen Ländern wiederzugewinnen, sondern daß sogar das in den neutralen Ländern immer mehr abbröckelte und schließlich die Rosten nicht mehr lohnte. So haben zum Beispiel in der Schweiz heute sich nicht nur die deutschen Lebensversicherungsgesellschaften, sondern auch

die in Feuer arbeitenden fast vollständig zurückgezogen. Nur wenigen ist es gelungen, durch Gründung oder Beteiligung an ausländischen Gesellschaften die für die Fortarbeit nötige Balutabasis zu sinden. Lediglich in den Staaten der früher österreich=ungarischen Monarchie war es den deutschen Gesellschaften möglich, ihr Geschäft im ganzen aufrechtzuerhalten, teilweise sogar zu erweitern.

Bildet hiernach die deutsche direkte Versicherung keinen wesent= lichen Aktivposten mehr in der deutschen Zahlungsbilanz, so läßt sich umgekehrt auch nicht behaupten, daß das Eindringen fremder Gefell= schaften nach dem Kriege die deutsche Zahlungsbilanz stark belastet habe. Der ständige Verfall der deutschen Valuta hat die ausländischen Gesellschaften, insbesondere die englischen, abgeschreckt, in einem Lande zu arbeiten, in dem außer dem normalen Versicherungsrisiko noch ein so erhebliches Kursrisiko bei allen Kalkulationen in Betracht zu ziehen ist. Neuerdings droht hier allerdings insofern eine Gefahr, als infolge des Berfalls der Mark weite Kreise, insbesondere industrielle, ein starkes berechtigtes Bedürfnis haben, für ihre Rohstoffe, Produkte, Inbentar und Gebäude wertbeständige Versicherungen in fremder Baluta abzuschließen, und die Devisenpolitik der Regierung dies den deutschen Gefellschaften nur in fehr beschränktem Mage gestattet. Die Folge ist, daß immer mehr Versicherungen solcher Art heimlich ins Ausland abwandern, eine Erscheinung, die mit Verboten nicht zu verhindern ist, da sie sich der Kontrolle entzieht und das bestehende Bedürfnis von geschickten Bermittlern, die ihre Provision in fremder Baluta beziehen, gefördert wird.

Wesentlich günstiger liegen die Verhältnisse heute schon auf dem Gebiete der Rückversicherung. Zwar sind die früher so wichtigen Geschäftsgediete Rußland, Frankreich, England und die Vereinigten Staaten dem deutschen Rückversicherungsmarkte auch heute noch nicht erschlossen. Dagegen wird mit Italien, Polen, Rumänien, Jugoslawien schon wieder gearbeitet, und insbesondere war hier die Arbeit mit den während des Arieges neutralen Staaten (Schweiz, Holland, Skandinadien) sowie mit den Ländern der früher österreichisch=ungarischen Monarchie, insbesondere mit der Tschechossowakei niemals unterbrochen. Die Ersahrung und die Technik der deutschen Gesellschaften stand hier zu hoch, als daß sie von den unendlich zahlreichen Ariegsgründungen auf dem Gebiete der Rückversicherung so bald hätte ersetzt werden können, und in der Tat hat eine ganze Reihe von Zusammenbrüchen neu ge-

gründeter Rückbersicherungsgesellschaften weite Rreise auch im Auslande mißtrauisch gemacht und ihnen die Vorteile ihrer alten Geschäfts= verbindungen zum Bewußtsein gebracht. Es kommt hinzu, daß der Ver= kehr in der Rückversicherung sich mit den Leitern der direkten Gesellschaften absbielt, die bon der Woge des Chaubinismus nicht im gleichen Mage erfaßt sind wie das der Beeinflussung der Konkurrenz und den Schlagworten mehr ausgesetzte breite Publikum, und die in langjährigen geschäftlichen und perfönlichen Beziehungen Vertrauen zu der Leitung der deutschen Gesellschaften gewonnen haben. Das Saubt= hindernis, auf das auch die deutschen Rückversicherungsgesellschaften immer wieder stoßen, ist das Mißtrauen in die Mark, auf die ihr Kapital und ihre Referben aufgebaut sind. Dieser Gesichtspunkt hat eine große deutsche Gesellschaft icon heute genötigt, durch Errichtung einer auf Edelvaluta gegründeten ausländischen Tochtergesellschaft ihren Ge= schäftsfreunden eine einwandfreie Garantiebasis zu bieten. Im übrigen haben die ausländischen Gesellschaften durch Beränderung der Praxis im Geschäftsberkehr sich reale Sicherheit zu schaffen gesucht. Während sie früher in der Sachversicherung allgemein gewohnt waren, die Prämien abzüglich Provision und bezahlte Schäden auszukehren, also auch die Prämienüberträge dem Rückbersicherer zu überweisen und bei ihm zu belassen, sind sie heute fast allgemein dazu übergegangen, die Prämienüberträge einzubehalten, teilweise sogar sich durch Einbehaltung weiterer Depots über die Prämienüberträge hinaus eine Sicherheit zu berschaffen. Diese Schaffung von Sicherheiten erfolgte in der Regel und erfolgt noch durch Einbehaltung der fälligen Ab= rechnungsfaldi. Die Konsequenz war, daß die deutschen Rückversicherer in den letten Jahren nur wenig Rimeffen in Auslandsvaluta erhielten, dagegen, soweit Sicherheiten über die technisch notwendigen Reserven hinaus einbehalten wurden, sich für sie allmählich gebundene Guthaben bildeten, die als Basis für ein weiteres Fortarbeiten dienen und nach Erreichung der jeweils vertraglich vereinbarten Sicherheiten auch wieder die hereinziehung der überschießenden Beträge nach Deutschland er= möglichen werden, soweit sie nicht als Reserve für außergewöhnliche Schadenfälle im Ausland zu belassen sind. Der Übergangszustand kann allerdings heute schon im wesentlichen als überwunden gelten, und einigen deutschen Rückversicherungsgesellschaften ist es in der letten Zeit schon wieder möglich gewesen, Auslandsrimessen nach Deutschland zu ziehen. Jedenfalls handelt es sich hier um einen Faktor der deutschen

Zahlungsbilanz, der, wenn auch heute noch von keiner großen Bebeutung, doch eine folche wieder im wachsenden Maße zu erlangen im Begriffe ist und schon um deswillen die höchste Förderung verdient, weil er ohne irgendwelchen Auswand von Rohstoffen, rein auf Grund vertraglicher und rechnerischer Vorgänge zur Verbesserung der deutschen Zahlungsbilanz beizutragen geeignet ist.

#### III. Statistische Angaben.

Nachstehend folgen zu obigen Ausführungen noch einige statistische Zahlen.

1. Ausländisches Geschäft der deutschen direkten Gesellschaften. Hierüber enthalten die Beröffentlichungen des Reichs-aufsichtsamt für Privatversicherung einige Ziffern, die indessen ein vollständiges Bild nicht gewähren, da Zahlen über die der Reichs-aufsicht nicht unterstehenden Transportversicherungs- und Rückversicherungsgesellschaften sehlen.

In den übrigen Branchen betrug die Prämie (aus direktem und Rückversicherungsgeschäft) des Auslandsgeschäftes der direkten deutschen Gesellschaften:

Sachversicherung Mark	Leben Mark	Unfall Mark
1908 64 863 940	40 637 000	7 047 000
1909 68 417 766	44752000	7682000
1910 73 483 725	51 179 000	9502000
1911 79 784 509	$58\ 520\ 000$	10 132 000
1912 86 198 895	62910000	10367000
<b>1913</b> 90 282 508	68 066 000	$9\ 932\ 000$
1914 80 439 574	73 100 000	8 776 000
1915 66 327 985	67 632 000	<b>7</b> 188 00 <b>0</b>
1916 66 811 877	70 056 000	7 573 000
1917 51 204 271	80 416 000	7 233 000
727 815 020	617 268 000	85 432 000

Von den Jahlen der Sachbersicherung entfällt weitaus die Hauptsfache (über 90 %) auf die Feuerbersicherung. Im Verhältnis zur Gessamtprämie der Feuerbersicherung betrug im letzten Friedensjahre 1913 die Prämie des Auslandsgeschäftes 86 392 164 Mark von 299 358 688 Mark, das ist 28,8 %. In irgendwelchen ausländischen Gesbieten waren im Jahre 1913 44 in der Feuerversicherung, 22 in der Lebensbersicherung, 17 in der Unfalls und Haftpflichtversicherung arbeitende Gesellschaften zugelassen.

Was die Verteilung des Geschäftes nach Ländern anlangt, so finden sich Angaben hierüber in den Veröffentlichungen der Aufsichtsämter einzelner fremder Länder. Hiernach betrug die Gesamtprämie der deutschen direkten Gesellschaften im letzten Friedensjahr 1913:

in	der Schwei	з				19 689 387 Fr.	
,,	Österreich.					36 273 740 ö. Ar.	
,,	Schweben					1 377 028 schw. Kr	с.
"	Norwegen					4 626 404 n. Ar.	

Diese Zahlen sind mit den oben genannten, den Beröffentlichungen des Reichsaufsichtsamtes entnommenen, nicht vergleichbar. Denn sie beziehen sich, im Gegensatz zu den obigen des Aufsichtsamtes, auf nur einige Länder und umfassen einerseits auch die Transportversicherung, andererseits nicht alle Prämien aus Rückversicherungsgeschäft.

In den Vereinigten Staaten umfassen die in The Fire Insurance Pocket Index veröffentlichten Zahlen ungetrennt das Geschäft der deutschen direkten und Rückversicherungsgesellschaften. Die Prämie, die insbesondere in der Feuer= und Lebensbranche zum weitaus größten Teile auf die Rückversicherung entfällt, betrug im Jahre 1913:

Feuer						11 427 011	\$
Transport						<b>264 0</b> 05	\$
Unfall und Glas						1 134 228	8
Leben						$205\ 442$	\$

2. Deutsches Geschäft ausländischer Gesellschaften. Über dieses enthalten die Beröffentlichungen des Reichsaufsichtsamtes für Privatversicherung Zahlen in den Zweigen, die seiner Aufsicht untersliegen, also in allen Branchen mit Ausnahme der Trasportversicherung und Rückersicherung.

hiernach betrugen diese Biffern in den letten zehn Jahren:

1908								84 644 973 Mark
1909								87 158 816 "
1910								89 934 942 "
1911								93 208 017 "
1912								98 3 <b>7</b> 5 529 "
1913								100 493 442 "
1914								77 475 324 "
1915								70 106 784 "
1916								70 888 153 "
1917								70 546 634 "

Gefamt: 842 832 614 Mart.

Nach Ländern getrennt betrugen die Zahlen in den Jahren:

	<b>190</b> 8 Wark	<b>1913</b> Mar <del>t</del>	1917 Mart
Ameri <b>fa</b>	$22\ 210\ 082$	24 213 329	20 959 969
Belgien	229683	287 646	268 602
Dänemark	492746	762 669	1 461 166
England	17 970 223	20 127 009	_
Frankreich	1 095 133	1 494 025	
Niederlande	4976908	4887905	4 239 720
Österreich=Ungarn .	11 498 396	$16\ 198\ 598$	12703409
Schweden	382 798	270564	111 619
Schweiz	25 789 004	32 251 697	30 802 149

Was die Verteilung auf die einzelnen Branchen anlangt, so haben amerikanische Gesellschaften ausschließlich in der Lebensversicherung gearbeitet. In der gleichen Branche arbeiteten mit besonderem Erfog österreichisch=ungarische und schweizerische Gesellschaften. In der Feuersbranche kamen in erster Linie englische und schweizerische Gesellschaften in Betracht; in der Unfalls und Haftpflichtbranche schweizerische und österreichische Gesellschaften. Nachstehend wird die Zusammensehung der Prämie des letzten Friedensjahres 1913 nach einzelnen Branchen gegeben:

Leben						47 161 525 M	ark
Feuer						30 526 910	,,
Unfall und Haftpflicht						19 748 295	"
Einbruch—Diebstahl .						1 104 491	"
Übrige Branchen	•	•	•	•		1 952 221	<u>,</u>

Gefamt: 100 493 442 Mark.

Was die Anzahl der Gesellschaften anlangt, so arbeiteten im Jahre 1913 an ausländischen Gesellschaften in der Feuerversicherung 27, in der Lebensbersicherung 21, in der Unfall= und Haftpflichtversicherung 8.

Ein Bergleich dieser Prämienziffern mit den erstaufgeführten unter 1. scheint ein starkes Prämienplus zugunsten der deutschen Gesellschaften zu ergeben. Dieser Schluß ist indessen nicht zulässig, da das ausländische Geschäft der direkten deutschen Gesellschaften auch das von ihnen mitbetriebene Rückversicherungsgeschäft umfaßt, was bei dem deutschen Geschäft der ausländischen Gesellschaften nicht immer der Fall ist.

3. Auf dem Gebiete der reinen Rückversicherung mögen über den Umfang des Geschäftes der deutschen Rückversicherungsgesellschaften

die nachstehenden, den Abschlüssen der vier größten Gesellschaften ents nommenen Zahlen über Krämieneinnahme einen Anhalt geben:

```
      Prämieneinnahme 1913

      Hölnische Rück
      86 022 569
      Mark

      Kölnische Rück
      41 042 154
      "

      Münchener Rück
      204 454 297
      "

      Sübdeutsche Rück
      20 811 801
      "

      Insagesamt:
      352 330 821
      Mark
```

Demgegenüber bringen wir aus den übrigen Hauptländern für Rückversicherung für das gleiche Jahr 1913 die Zahlen ausländischer Gesellschaften. Zur Verfügung stehen nur die Geschäftsberichte; wir waren bemüht, jeweils die beiden größten reinen Rückversicherungssgesellschaften zu finden, mit Ausnahme der Schweiz, die nur eine überzagende Rückversicherungsgesellschaft hat:

Das Gesamtgeschäft dieser sieben großen ausländischen Gesellsschaften betrug daher zusammen weniger als die Hälfte des deutschen Gesamtgeschäftes der vier größten Gesellschaften und weniger als das Geschäft der größten deutschen Gesellschaft.

Was die Zusammensetzung des Geschäftes der deutschen Rückversicherungsgesellschaften anlangt, so konnte im Frieden angenommen werden, daß etwa zwei Drittel des Geschäftes aus dem Auslande stammten.

Infolge des Krieges hat sich das Rückversicherungsgeschäft der genannten ausländischen Gesellschaften sehr erheblich erhöht. So wies die oben behandelte Schweizer Gesellschaft im Jahre 1921 eine Prämie von 158 456 663 Franken aus, die erwähnten französischen Gesellschaften eine solche von 52 935 490 Franken.

Umgekehrt hat sich, wie oben erwähnt, das Geschäft der deutschen Rückversicherungsgesellschaften wesentlich vermindert; es dürfte, in Goldmark gerechnet, heute ein Drittel des Friedensbestandes umfassen. Bon diesem Bestande entfällt indessen heute sogar ein größerer Prozentssatz (schähungsweise mindestens 90%) auf Auslandsgeschäft, da in den Gesamtziffern das Markgeschäft wegen der Entwertung der Mark im

Zusammenhang mit der in Deutschland allgemein gewordenen Unterversicherung keine wesentliche Rolle mehr spielt.

Was schließlich den Rimessenverkehr der deutschen Gesellschaften anlangt, so finden sich interessante Zahlen über den Verkehr mit den Vereinigten Staaten im Fire Insurance Pocket Index. Hiernach war dieser Verkehr in den Jahren 1908—1916 folgender, wobei die Pluszahlen die Rimessen zugunsten, die Minuszahlen die Rimessen zuzungunsten Deutschlands zeigen:

```
526 047 $
1909 . . . . . . . . . . . . . . . . . +
                           674 143 $
                           604 684 $
                           428 353 $
1912 . . . . . . . . . . . . . . . . . +
                           646 525 $
                           380 358 💲
945 799 $
1915 . . . . . . . . . . . . . . . . +
                           106 043 $
743 346 $
                In Summe: + 2 297 994 $
```

Dabei sind die Minusziffern zum Teil nur scheinbare, darauf beruhend, daß Gesellschaften, die in den Vereinigten Staaten das Geschäft neu aufnahmen, im vorweg erhebliche Depots zu stellen genötigt
waren. So ist die Minusziffer des Jahres 1911 darauf zurückzuführen,
daß in diesem Jahre zwei Gesellschaften das Geschäft neu aufnahmen
und an dem ungünstigen Ergebnisse dieses Jahres mit einer Rimesse
von zusammen \$ 1 022 149 beitrugen. Im Jahre 1914 fallen von den
Rimessen ebenfalls auf eine das Geschäft neu aufnehmende Gesellschaft
\$ 828 888.

Geschrieben Anfang August 1923.

### Der Einfluß der Seeschiffahrt auf Deutschlands Jahlungsbilanz seit Beendigung des Krieges.

Von

Dr. B. Karlsberg.

## Inhalt.

		Seite	;
Α.	Unmittelbar aus der Seeschiffahrt entstehende Forderungen und Be	er=	
	bindlichkeiten		,
В.	Mittelbar aus der Seeschiffahrt sich ergebende Forderungen und Be	:T=	
	bindlichkeiten, sowie im mittelbaren Zusammenhang mit ihr festzustellend		
	Rapitalabfluß und Kapitalzufluß	. 54	
I.	Die Personenbeförderung	. 56	į
	1. Nach Nordamerika	. 63	,
	2. Nach Südamerika	. 64	
	3. Nach Afien, Afrika, anderen überseeischen und europäischen Häfen .	. 64	
II.	Die Güterbeförderung	. 71	

Das Wort "Schiffahrt" für sich allein steht hinsichtlich seines Inshaltes eindeutig sest. Volkswirtschaftlich wie juristisch bedeutet es gewerbsmäßige Beförderung von Gütern und Personen mittels eines zum Besahren des Meeres oder der Binnengewässer geeigneten Fahrseuges. Sobald aber das Wort "Schiffahrt" oder ein Unterbegriff dieses Wortes, die "Seeschiffahrt", zu anderen Vorgängen des Lebens und der Wirtschaft in Beziehung gesetzt wird, so wird man sich vor der eigentlichen Untersuchung des Themas zu einer besonderen Begriffssbestimmung des Wortes "Schiffahrt" vorbereiten müssen. Dieser Satzit in berstärktem Maße für den Fall, mit dem wir es im solgenden zu tun haben werden.

Die Notwendigkeit einer eingehenden Untersuchung dessen, was wir hier unter "Schiffahrt" zu berfteben haben, ift schon beshalb erforderlich, weil der volkswirtschaftliche Begriff der Bahlungsbilanz, mit dem wir im folgenden zu rechnen haben, weniger ein umstrittener Begriff als eine praktisch nur schwer und höchstens annähernd darzustellende Tatsache wirtschaftlicher Borgänge ist. Wenn wir sagen, daß die Zahlungsbilanz eines Landes die rechnerische Gegenüberstellung des gesamten Aredit und Debet des Landes im Ver= hältnis zu fremden Ländern ist, so haben wir zwar damit den Begriff der Zahlungsbilanz bestimmt, stehen jedoch der Schwierigkeit gegenüber, daß Kredit und Debet in ihrer Totalität sich zahlenmäßig nicht werden veranschaulichen lassen. Wohl sind wir in der Lage, von der passiven oder aktiven Zahlungsbilang eines Landes zu sprechen, diese oder jene als Tatsache anzunehmen. Einen endgültigen Saldo in diesem oder jenem Sinne zu ziehen, durfte jedoch eine Unmöglichkeit sein. Diese Unmöglichkeit beruht darauf, daß es der Statistik versagt bleiben muß, alle Verbindlichkeiten und alle Ansprüche des Landes zu erfassen. Zu den unbekannten bekannten Positionen, mit denen man bei Aufstellung der Zahlungsbilang zu rechnen haben wird, gehört nicht zulett der große Romplex von Zahlungen, die auf dem Gebiete der Seeschiffahrt, durch sie selbst oder durch ihre Vermittlung an das Ausland geleistet werden Schriften 167 I.

und vom Ausland dem Inland zu leisten sind. So bedeutet die Untersuchung unseres Themas nicht, schlechthin den Einfluß der Seeschiffahrt auf etwas konkret Feststehendes aufzuzeigen, sondern vielmehr kann nur versucht werden, auf alle die Positionen in der Zahlungsbilanz hinzuweisen, welche gleichsam der Seeschiffahrt ihr Dasein verdanken. Deshalb kann es auch nicht genügen, wenn wir uns in unserer Untersuchung auf die Güter= und Personenbesörderung der Seesahrt beschränken. Wir sagten bereits, daß wir es hier mit Vorgängen zu tun haben, die teils unmittelbar ein Produkt der Seeschiffahrt sind, teils jedoch erst mittelbar als Folgeerscheinung des Schiffahrtsbetriebes in Erscheinung treten. So gewinnt der Begriff der Seeschiffahrt im Zusammenhang unseres Themas ein anderes Aussehen, als ihm zu Beginn unserer Ausführungen rein sormalistisch gegeben wurde.

Bunächst natürlich werden wir mit dem Ginfluß zu rechnen haben, ben die Bersonen-, Güter- und Postbeförderung der Seeschiffahrt auf die Zahlungsbilang ausübt. Sodann jedoch wird darauf hinzuweisen sein, daß noch andere Faktoren den Einfluß bestimmen, den die See= schiffahrt als Ganzes auf die Zahlungsbilanz eines Landes gewinnt. hierunter wird beispielsweise die Tatsache genannt werden muffen, daß die deutschen Schiffe im Auslande Betriebsmaterial aufnehmen, für das fie unmittelbar Zahlungen zu leiften haben, die ohne 3weifel auf der Debetseite der deutschen Zahlungsbilanz aufzuführen sind, ohne daß sie in der Handelsbilanz besondere Berücksichtigung finden. Richt vergeffen werden darf das Schulbeispiel der Zahlungsbilanz, die großen Belbfendungen, die nicht zulett gerade durch die Schiffahrtsgefellschaften von Auswanderern ihrer früheren Heimat zugewendet werden. Ich stehe nicht an, diese Geldsendungen im Zusammenhang dieses Themas zu erwähnen, und zwar deshalb, weil gerade die an der Seeschiffahrt beteiligten Unternehmungen das Material für Erfassung (freilich nur eine angenäherte Erfassung) dieser Geldsendungen bieten. Ferner wird in dieser Untersuchung darauf einzugehen sein, inwieweit die Hafenabgaben, sonstigen Abgaben, die Reparaturen usw., die von beutschen Schiffen in fremden Safen und von fremden Schiffen in deutschen Säfen zu leisten bzw. borzunehmen sind, beeinflussend auf die Gestaltung der Bahlungsbilang einwirken.

Somit ergibt sich für diese Arbeit ein ungeheueres Betätigungs= feld, dem wir uns nur mit der Versicherung nähern dürfen, daß keine

erschöpfende Darstellung, sondern nur der Versuch einer Klarstellung und Erläuterung beabsichtigt wird.

Wie bereits hervorgehoben, birgt die Erörterung des vorliegenden Themas die große Schwierigkeit in sich, daß eine zahlenmäßige Festlegung der aus der Seeschiffahrt resultierenden Forderungen und Ber= bindlichkeiten eines Landes gegenüber dem Ausland geradezu eine absolute Unmöglichkeit bedeutet. Soweit es sich daher um den Einfluß der Seefchiffahrt auf die Bahlungsbilang Deutschlands handelt, ware es vielleicht zwedentsprechender, von einer Bahlenbilang als von einer Bahlungsbilang zu sprechen. Der Grund hierfür liegt auf der Sand. Wir sind außerstande, auch nur angenähert festzustellen, welche Forderungen und Verbindlichkeiten Deutschland gegenüber dem Auslande beispielsweise durch die transatlantische Personenbeförderung hat. Wir können nur feststellen, in welchen Fällen eine Forderung, in welchen Fällen eine Verbindlichkeit deutscherseits besteht. Wenn gum Beispiel ein polnischer Auswanderer durch eine deutsche Gesellschaft befördert wird, so liegt hier ohne Zweifel eine Forderung Deutschlands durch die Seeschiffahrt in Sohe von 102 Dollar 50 nach der im Augenblick' gültigen Rate bor. Das gleiche gilt, wenn eine Samburger Reederei tichechische Güter verfrachtet. Bollkommen anders liegt jedoch der Fall, wenn eine in Hamburg vertretene englische Reederei den polnischen Emigranten über Hamburg befördern würde. In diesem Falle besteht eine Forderung Englands gegen Polen. Diese Forderung geht jedoch hand in hand mit einer Förderung nunmehr des deutschen Vertreters an die britische Gesellschaft in Sohe seiner Provisionen. Diese zweite Forderung ift für unsere Betrachtung von Wichtigkeit. Wenn nun die Gefamtheit dieser Forderungen innerhalb der deutschen Zahlungsbilanz figuriert, ist zahlenmäßig nicht zu errechnen, das heißt, die tatsächlich erfolgenden Zahlungen sind nicht zu fixieren. Die als Beispiele aufgeführten Fälle sind keineswegs die allein möglichen. Vielmehr verlangt es die Klarheit dieser Untersuchung, die Zahl der Beispiele noch zu er= höhen. Zunächst sollen jedoch die Fälle genannt werden, die nicht in den Rahmen dieser Untersuchung gehören: 1. auf dem Gebiete der Personen= beförderung die Beförderung von Inländern durch deutsche Gesellschaften; 2. die Verfrachtung von Gütern aus Deutschland durch deutsche Gesellschaften, wenn die Fracht vom Ablader getragen wird; 3. die an deutsche Gesellschaften für deutsche Post zu leistenden Bah-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Juni 1923.

lungen; 4. die von deutschen Schiffen in deutschen Häfen zu erbringens den Leistungen für Quaianlagen, an Tonnengeld, Lotzgeld, Hafensmeisters, Schiffsvermessungss, Durchschleusungss usw. Gebühren. Die Zahl dieser nicht an dieser Stelle zu erörternden Fälle könnte noch ersweitert werden. Wir können uns jedoch damit begnügen, beispielssmäßig zunächst negativ die Zuständigkeit dieser Erörterung begrenzt zu haben. Es wurden aus dem Gebiet der Personenbeförderung bereits zwei Fälle genannt, die für die Schiffahrtsbilanz Deutschlands von Bedeutung sind. Sie seien der Vollständigkeit halber im solgenden Schema, das die zu berücksichtigenden Fälle enthalten soll, nochmals erwähnt.

A. Unmittelbar aus der Seeschiffahrt entstehende Forderungen und Verbindlichkeiten.

#### I. Personenbeförderung.

- 1. Paffagierbeförderung durch deutsche Reedereien, und zwar:
  - a) nichtdeutscher Reisender von deutschen nach fremden Häfen,
  - b) bon fremden nach deutschen häfen,
  - c) zwischen fremden Häfen. Zu b) und c) ebentuell Provision an ausländischen Bertreter:
- 2. Beförderung nichtbeutscher Reisender durch nichtgeutsche Reedereien ab deutschen oder fremden Häfen, wodurch für die deutsche Bertretung der fremden Reederei eine Prodisionsforderung entsteht und zwar auch bei den ab fremden Häsen Reisenden, wenn diese in Deutschland gebucht werden;
- 3. Beförderung deutscher Reisender durch nichtbeutsche Needereien, wodurch zunächst eine Berbindlichkeit Deutschlands gegenüber dem Auslande entsteht, wobei jedoch folgende Besonderheiten zu beachten sind:
  - a) Beförderung deutscher Reisender ab deutschen Häfen durch die deutsche Bertretung einer nichtdeutschen Reederei oder auch von fremden Häfen, aber in beiden Fällen nach Buchung innerhalb Deutschlands, wodurch auch eine Pro- visionsforderung des deutschen Bertreters an die fremde Reederei entsteht;
  - b) Beförderung deutscher Reisender von fremden nach deutsichen oder von fremden nach fremden Häfen durch nicht=

deutsche Reedereien, wodurch eine Berbindlichkeit Deutsch= lands entsteht;

- 4. Beförderung von "Prepaids" durch deutsche Reedereien, wos bei eventuell Provisionsforderung ausländischen Vertreters;
- 5. Beförderung von "Prepaids" durch nichtdeutsche Reedereien, wobei eventuell Provisionsforderung des deutschen Verstreters.

#### II. Güterbeförderung.

- 1. Verladung durch deutsche Schiffe:
  - a) bei Export aus Deutschland ab deutschem Hafen, wenn die Fracht vom ausländischen Käufer getragen wird, zum Beispiel beim Beredlungsverkehr;
  - b) bei Import nach Deutschland, wenn die Fracht bom ausländischen Verkäufer getragen wird;
  - c) beim Handel zwischen zwei fremden Ländern, zum Beispiel nach Durchfuhr durch Deutschland zu einem deutschen Hasen oder bei Transporten ab fremden nach fremden Häsen:

#### 2. Berladung durch nichtdeutsche Schiffe:

- a) bei Export aus Deutschland, wenn die Fracht vom deutsschen Verkäuser getragen wird, wodurch neben der Verbindlichkeit in Höhe der Fracht auch eine Provisionssforderung des Spediteurs oder (und) der Frachtvertretung gegen die fremden Schiffseigner entstehen kann, was auch wohl meistens der Fall ist;
- b) bei Export aus Deutschland, wenn die Fracht vom ausländischen Käuser getragen wird, wodurch meist eine Provisionsforderung des Spediteurs oder der Frachtvertretung gegen den fremden Schiffseigner entsteht;
- c) bei Import nach Deutschland, wenn die Fracht vom inländischen Käufer getragen wird;
- d) bei Verfrachtung von Durchfuhrgütern ab deutschen Häfen, wodurch meist eine Forderung der Frachtenberstretung gegen die fremden Schiffseigner entsteht.

#### III. Poftbeförderung.

1. Wenn Post eines fremden Staates durch deutsche Schiffe befördert wird; 2. wenn ab deutschen Häfen Post durch fremde Schiffe befördert wird.

#### IV. Abgaben usw.

- 1. Die von deutschen Schiffen in fremden Häfen zu erbringenden Leistungen für Kaianlagen und an Tonnengeld, Lotsgeld, Hafenmeister=, Schiffsvermessungs=, Durchschleusungs= usw. Gebühren:
- 2. die von fremden Schiffen in deutschen häfen zu erbringenden Leistungen usw. (wie unter 1.).

#### V. Reparaturen, Materialbeschaffungen usw.

- 1. Die von deutschen Schiffen in fremden Häfen vorzunehmenden Reparaturen sowie Zahlungen für Betriebsmaterial, wie Kohle usw., das vielsach außerhalb der Zollgrenze beschafft wird, daher in der Außenhandelsstatistik nicht erscheint;
- 2. die von fremden Schiffen in deutschen Häfen vorzunehmenden Reparaturen, sowie Zahlungen für Betriebsmaterial, wie Kohle usw. (wie unter 1.).

#### VI. Löhne.

- 1. Die von deutschen Schiffen an ausländische Mannschaften, Kaiarbeiter, in fremden Häfen usw. zu zahlenden Löhne, so- weit diese nicht in Deutschland verbraucht werden;
- 2. die von fremden Schiffen an deutsche Mannschaften, Kai= arbeiter, von deutschen Häfen usw. zu zahlenden Löhne, so= weit diese nicht im Ausland verbraucht werden.

#### VII. Bergelöhne und dergleichen.

- 1. Bergelöhne deutscher Schiffe für Bergung nichtbeutscher Schiffe und deren Ladung;
- 2. Bergelöhne nichtbeutscher Schiffe für Bergung deutscher Schiffe und deren Ladung.
- B. Mittelbar aus der Seeschiffahrt sich ergebende Forderungen und Verbindlichkeiten sowie im mittel= baren Zusammenhang mit ihr festzustellender Kapital= abfluß und Kapitalzustluß.
  - I. Steuern, Gelbstrafen usw.
    - 1. Landungsabgaben (zum Beispiel amerikanische head tax) beutscher Passagiere in fremden Häfen;
    - 2. Fremdensteuern, Ortszuschläge für Fremde aus Übersee;

- 3. deutschen Schiffen auferlegte Strafen wegen Übertretung der Landungsverordnungen und dergleichen in fremden Häfen;
- 4. fremden Schiffen auferlegte Strafen wegen Übertretung der Landungsverordnungen und dergleichen in deutschen Häfen.
- II. Geldsendungen, Geldeinfuhr, Geldausfuhr.
  - 1. Gelbsendungen deutscher Auswanderer, vielfach durch die Schiffahrtsgesellschaften, nach Deutschland;
  - 2. von Reisenden aus überseeischen Ländern nach Deutschland mitgebrachtes Geld, soweit dieses nicht wieder ausgeführt wird;
  - 3. von aus Deutschland Ausreisenden, insbesondere Auswande= rern, ausgeführtes Geld.

Aus diesem Schema könnte folgende Schiffahrtsbilanz angelegt werden:

Debet

#### Schiffahrtsbilanz.

Rrebit

Δ

- I, 1 b—c Passagierbeförderung durch deutsche Reedereien, falls außländischer Bertreter provisionsberechtigt (Provision).
- I, 3 Beförderung deutscher Reisender durch nichtbeutsche Reedereien (Fahrpreis).
- I, 4 Provision ausländischen Bertreters für Berkauf von Prepaids beutscher Reebereien.
- II, 2 a, c Berladung durch nicht= deutsche Schiffe (Fracht).
- III, 2 Postbeförderung durch nichtbeutsche Schiffe (Bergütung aus Bertrag).
- IV, 1 Abgaben usw. deutscher Schiffe.
- V, 1 Reparaturen, Materialbeschafs fung usw. beutscher Schiffe.
- VI, 1 Löhne deutscher Schiffe, soweit diese nicht in Deutschland verbraucht werden.
- VII, 2 Bergelöhne u. dgl. nichtbeutscher Schiffe.

A.

- I, 1 a—c Beförderung nichtbeutscher Reisender durch deutsche Reede= reien (Fahrpreis)
- I, 2, 3 a Beförderung nichtbeutscher und deutscher Reisender durch nichtbeutsche Reedereien, falls Bertretung in Deutschland provisionsberechtigt (Provision).
- I, 5 Abfertigungsprovision des deuts schen Vertreters einer nichts deutschen Reederei für Befördes rung ihrer Prepaids.
- II, 1 a—c Verkadung durch deutsche Schiffe (Fracht).
- II, 2 a, b, d Verladung durch nichts beutsche Schiffe (Provision).
- III, 1 Poftbeförderung durch deutsche Schiffe (Bergütung aus Bertrag).
- IV, 2 Abgaben usw. nichtbeutscher Schiffe.
- V, 2 Reparaturen, Materialbeschaf= fung usw. nichtbeutscher Schiffe.
- VI, 2 Löhne nichtbeutscher Schiffe, soweit diese nicht im Ausland verbraucht werden.
- VII, 1 Bergelöhne deutscher Schiffe.

Debet

Arehit.

- В.
- I, 1 Landungsabgaben deutscher Passagiere usw.
- I, 3 Strafen beutscher Schiffe uim.
- II, 3 Deutsches Reisegeld.

- В.
- I, 2 Fremdensteuern, Ortszuschläge usw.
- I, 4 Strafen fremder Schiffe usw.
- II, 1 Geldsendungen deutscher Auswanderer.
- II, 2 Nichtbeutsches Reisegeld.

Das Thema dieser Arbeit wäre gelöst, wenn es möglich wäre, in die im vorigen aufgestellte Schiffahrtsbilanz alle Forderungen und Berbindlichkeiten summenmäßig einzuseten. Dies dürfte jedoch, wie schon mehrfach hervorgehoben, unmöglich sein, folange die Statistik des Verkehrs nicht bedeutend erweitert oder besser völlig verändert wird. In der Verkehrsstatistik der verschiedenen Länder finden wir freilich Zahlen der über die einzelnen Häfen während des ver= gangenen Jahres Aus- und Eingereiften. Bielfach wird bei Reisenden auch zwischen Auswanderern und nicht zur Kategorie der Emigranten gehörenden Reisenden unterschieden. Es sind auch Bahlen zu finden, aus denen hervorgeht, wieviel Baffagiere die verschiedenen Schiffahrts= gesellschaften befördert haben. Aus dem gesamten statistischen Material ließe sich daher ableiten (freilich auch das nicht genau), welchen Anteil die berschiedenen Flaggen an der Bersonenbeförderung eines bestimmten Safens genommen haben. Singugunehmen wäre außerdem jenes stati= stische Material, aus dem im allgemeinen die Verteilung des Hafenverkehrs auf die verschiedenen Flaggen (nunmehr natürlich ohne Berudfichtigung des Bersonenverkehrs) zu ersehen ist. Ift nun das gesamte Material für die vorliegende Aufgabe ausreichend? Diese Frage muß leider verneint werden. Es kann daher nichts weiter geschehen, als aus dem vorhandenen Material die Zahlen zu entnehmen, die einer "Bezifferung der Schiffahrtsbilanz" — leider nur allzu ungenau und problematisch — dienen könnten.

#### I. Die Personenbeförderung.

Folgen wir auch im weiteren der aufgestellten Bilanz, so ergeben sich auf dem Gebiete der Personenbeförderung unter "Aredit" zwei Bositionen:

> Beförderung nichtbeutscher Reisender durch deutsche Reedes reien (I, 1 a-c) und

Beförderung nichtdeutscher und deutscher Reisender durch nichts deutsche Reedereien, falls Vertreter in Deutschland propisionsberechtigt (I, 2 und 3 a).

Wenden wir uns zunächst der ersten Position zu, um nach Möglichkeit aus den einschlägigen Kapiteln der Statistik ein Bild von der Höche der Forderung zu gewinnen, die Deutschland seit Kriegsende durch die Beförderung nichtdeutscher Reisender zu verzeichnen hat.

I, 1 a: Beförderung nichtdeutscher Reisender von deutschen Säfen. Wie lagen die Berhältnisse auf diesem Gebiete bor dem Rriege? In den deutschen Safen dominierte die deutsche Flagge in keinem 3weige der Seeschiffahrt so sehr wie auf dem Gebiete der Personenbeförderung, sowie der Beförderung deutscher wie nichtdeutscher Bassagiere. Ein direkter Versonenverkehr von deutschen Säfen wurde von nichtdeutschen Linien nicht versehen. Werfen wir einen Blid auf das wichtigste Gebiet der überseeischen Versonenbeforderung, nämlich der zwischen Europa und Nordamerika! Noch in den achtziger Jahren des vorigen Jahr= hunderts beförderten die Samburger Expedienten der britischen Linien einen beträchtlichen Anteil an der nichtdeutschen Auswanderung über hamburg auf indirektem Wege nach Nordamerika, das heißt per Zwischendampfer nach England und von dort mit dem Überseedampfer nach den Bereinigten Staaten oder Kanada. Mit dem Beginn der deutschen Durchwandererkontrolle trat eine Anderung zugunsten der deutschen Gesellschaften ein. Noch im Jahre 1886 wurden von Hamburg 45,5 % der über diesen Hafen reisenden Auswanderer auf dem so= genannten indirekten Wege befördert. Im Jahre 1888 konnten für die indirekte Beförderung ab Hamburg 34,3 % errechnet werden. Für die nächsten Jahre waren Zahlen nicht zu ermitteln. Im Jahre 1893 finden wir einen Anteil der indirekten Beförderung in hamburg von 3,5 %, der sich im nächsten Jahre freilich wieder auf 10,3% erhöhte, um in den folgenden Jahren bis zum Jahre 1902 fortgefett zu fallen. In den Jahren vor dem Kriege wurde die indirekte Beförderung ab Hamburg wieder ein wenig lebhafter, insbesondere nach dem Sahre 1908, als die Konzession der deutschen Gesellschaften auch auf die indirekte Beforderung ab deutschen Safen ausgedehnt murde, eine Magnahme, deren Grund in dem im Jahre 1908 geschlossenen Frieden zwischen den am transatlantischen Passagierverkehr beteiligten Reedereien zu suchen ift.

Der Nordatsantische Passagierverkehr und im Rahmen dieser Verkehrslinie der Verkehr ab Hamburg wurde im vorigen deshalb als thpisches Beispiel genannt, weil hinreichend verläßliche Zahlen allein über ihn existieren und weil ihm gegenüber der gesamte übrige Personenverkehr mit Ausnahme des von Vremen zahlenmäßig verschwindet. Freilich muß dabei hervorgehoben werden, daß auch der Verkehr ab Vremen einen bedeutenden Umfang hatte, in ihm spielte jedoch die Frage der indirekten Besörderung nicht die gleiche Rolle wie in der Personenbesörderung ab Hamburg, so daß eine zahlenmäßige Verdeutlichung besser mit Hilfe der Hamburger Statistik vorzunehmen ist. Um Vremer Plaze entfalteten die Expedienten nichtdeutscher Reedereien bei weitem nicht die rege Tätigkeit, wie sie am Hamburger Plaze sessein war.

Im Jahre 1913 wurden in nordamerikanischen Häfen 1858,605 Passagiere gelandet. Davon landeten in den Häfen der Bereinigten Staaten im Jahre 1913, nach Klassen geordnet, folgende Passagiersahlen:

Und zwar kommen von britischen und kontinentalen Häfen nördlich Bordeau in Frage:

Zwischendeck und III. Klasse . . . 751 800 Personen (das sind 53,48 % aller in nordamerikanischen Häsen gelandeten Passa= giere dieser Klasse),

Für Kanada ergeben sich hierfür folgende Zahlen:

Zwischendeck und III. Klasse . . 253263 Personen (das sind 17,85% aller in nordamerikanischen Häfen gelandeten Passa= giere dieser Klasse),

- II. Klasse . . . . . . . . . . . . . . . 80 435 Personen (das sind 23,26 % aller in nordamerikanischen Hässen gelandeten Passa; giere dieser Klasse),

Die deutschen Gesellschaften landeten im Jahre 1913 im Gesamtverkehr aller Klassen 504957 Passagiere, das sind 27,05% und zwar einschließlich der Beförderung ab Mittelmeerhäfen, an welcher die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1913 mit 1,19%, der Norddeutsche Lloyd mit 2,27 % partizipierte. Diese 1,19 % und 2,27 % dürften die ersten Zahlen sein, die im Rahmen dieser Untersuchung unverändert zu berücksichtigen find; denn man wird mit Sicherheit fagen durfen, daß auf der Rreditseite der deutschen Schiffahrtsbilanz diese prozentuale Beteiligung der deutschen Gesellschaften am Bassagierverkehr der Mittelmeerhäfen nach Nordamerika eingesett werden kann und zwar abzüglich der an die betreffenden Agenturen ausgekehrten Provisionen. Die tatfächlich zur Auszahlung gelangten Summen zu bestimmen, wäre zwar in diesem einzelnen Falle nicht unmöglich, das heißt natürlich nur ohne Berücksichtigung der Provisionszahlungen. Es scheint jedoch besser, diese Summen nicht zu errechnen, da sie vielleicht innerhalb dieser Untersuchung die einzigen Geldbeträge wären, die tatsächlich ein= gesett würden. Der Beförderung ab Mittelmeerhäfen im Rahmen dieser Arbeit eine Sonderstellung zu geben, scheint mir jedoch insbesondere deshalb nicht zweckentsprechend, weil im ganzen der Personenbeförde= rung diefe Verkehrslinie eine zu unwichtige Stellung einnimmt.

27,05% war die Quote, die die deutschen Linien im Jahre 1913 am Gesamtpersonenverkehr von Europa nach den Bereinigten Staaten und Kanada hatten. Uns interessiert jetzt, welchen Anteil wohl die Besörderung nichtdeutscher Passagiere ab deutschen Häfen an diesen 27,05% ihrerseits genommen hat. (Bgl. hinsichtlich der statistischen Angaben für das Bisherige sowohl wie für das Folgende die statistischen Tabellen, Anhang B, bei E. Murken: Linien-Reederei-Berbände, Jena, Berlag von Gustav Fischer, 1922.)

Greifen wir als Beispiel wiederum den Verkehr ab Hamburg heraus. Im Jahre 1913 wurden ab Hamburg 192733 Auswanderer befördert. Vermindern wir diese Zahl um die der beförderten deutschen Auswanderer — 8730 —, so ergibt sich eine Besörderung nichtdeutscher Auswanderer ab Hamburg von 184003 Auswanderern. Zu dieser Zahl hinzuzurechnen ist die der nichtdeutschen Reisenden anderer Klassen — 33 701 —, so daß sich eine Gesamtzahl von nichtdeutschen Passagieren aller Klassen, die ab Hamburg reisten, von 217 704 ergibt. Es sehlen die statistischen Angaben, wie groß der Anteil der Besörderung nach Kordamerika, mit der wir es ja im vorstehenden zunächst zu tun haben,

an dieser Beförderung nichtdeutscher Reisender ab hamburg im Jahre 1913 gewesen ist. Wenn wir jedoch schätzungsweise unterstellen, daß im Sahre 1913 die indirekte Beforderung ab Hamburg zirka 5% der Gesamtbeförderung ab Samburg ausgemacht hat, so ergibt sich für unsere Bilang ein Unteil der deutschen Reedereien an der Beforderung nichtdeutscher Reisender ab Hamburg im Jahre 1913 von girka 207 000 Bersonen. Benn schon die Statistik des Personenverkehrs ab Hamburg im Jahre 1913 nicht ausreichende Unterlagen für eine Beurteilung diefes Berkehrs im Sinne unserer Aufgabe liefert, so gilt dies in stärkerem Maße für die Bremer Statistik. Man wird auch für Bremen nur schätzungsweise sagen können, daß sich auch hier das im borigen gewonnene Bild verstärkt und zwar in dem Sinne, daß die deutschen Reedereien auf dem Gebiete der Beförderung nichtdeutscher Reisender ab deutschen Safen bor dem Rriege bei weitem in Führung lagen. Es reisten ab Bremen im Sahre 1913 229 854 nichtbeutsche Auswanderer, die fast vollständig von deutschen Gesellschaften befördert wurden.

Es ergibt sich nunmehr die Frage, welche Verschiebungen auf diesem Gebiete seit Ariegsende eingetreten sind. In dem im Jahre 1920 herausgegebenen Buche "Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften", bearbeitet von Kapitän a. D. L. Fenchel, sinden wir auf Seite 42 eine Übersicht über die fremden Gesellschaften, die dis zum Jahre 1919 einschließlich an Stelle der deutschen Linien den Verkehr ab deutschen Häfen aufgenommen haben. Aus dieser Aufstellung ist ersichtlich, daß auf den Hauptverkehrslinien der Personenbesörderung ab Hamburg an die Stelle der deutschen Flagge die fremdländische getreten war. Im Jahre 1919 wurden in Neuhork beispielsweise 168 025 Passagiere gelandet, ohne daß die deutschen Gesellschaften irgendwelchen Anteil an dieser Besörderung genommen hätten. Für das Jahr 1919 gibt die Hamburger Statistik auch keine Angaben über irgendwelchen Reiseberkehr.

Im Jahre 1920 setzte bereits ein kleiner Reiseverkehr, ausgehend von den deutschen häfen, ein. Es zeigt die hamburger Statistik, daß im Jahre 1920 778 Auswanderer ab hamburg befördert wurden, wo- von freilich 769 Deutsche waren, also im ganzen nur 9 nichtbeutsche Auswanderer. hinzu kommen außerdem für hamburg im Jahre 1920 noch 547 nichtdeutsche Reisende anderer Klassen. Man wird demnach, da die Verhältnisse in den anderen deutschen häfen, also in erster Linie in Bremen, nicht viel anders lagen, sagen können, daß in den Jahren

1919 und 1920 von einer Beförderung nichtdeutscher Reisender ab deutschen Säsen kaum die Rede sein kann.

Ganz anders lagen jedoch die Verhältnisse bereits im Jahre 1921. Es ist wiederum die Hamburger Statistik, die hierüber verläßliche Ausskunft gibt und aus der zu ersehen ist, daß im Jahre 1921 im ganzen 15 760 nichtdeutsche Reisende ab Hamburg befördert wurden; hiervon waren 13 356 nichtdeutsche Emigranten. Eine Vetrachtung über den Einfluß der Beförderung nichtdeutscher Reisender durch deutsche Reedereien auf die deutsche Jahlungsbilanz nach dem Kriege wird also zwecksentsprechend mit dem Jahre 1921 beginnen müssen.

Auf dem Gebiete der Personenbeförderung ist — das muß von vornherein vorausgeschickt werden — eine grundlegende Beränderung gegenüber den Vorkriegszeiten eingetreten. Vor dem Kriege ging das Haupthassagegeschäft der deutschen Schiffahrtsgesellschaften nach Nordamerika, insbesondere nach den Bereinigten Staaten, und innerhalb dieses Geschäftes dominierte die Beforderung von Bassagieren der dritten Klasse bzw. des Zwischendecks. Die Veränderung, die nach dem Rriege hierin eingetreten ift, beruht auf berschiedenen Gründen, die jedoch nicht zusammenhanglos nebeneinander wirken. Das amerikanische Einwanderungsgeset, die sogenannte Johnson Bill, die mit dem 1. Juli 1921 in Kraft trat und heute noch in Geltung ist, bestimmt, daß von einer bestimmten Nationalität nur 3% der Ropfzahl ihrer bereits in den Vereinigten Staaten lebenden Volksgenoffen mahrend des Fiskaljahres einwandern darf. Wenn man daher bedenkt, welche Maffen alljährlich vor dem Rriege nach den Bereinigten Staaten eingewandert find, welchen Unteil an der Personenbeförderung der Welt diese Emigration genommen hat, und was die Beförderung von Auswanderern nach Nordamerika, insbesondere für die deutschen Gesellschaften, vor dem Kriege bedeutet hat, so ergibt sich ohne weiteres die große Beränderung, die das Passagegeschäft gegenüber den Borkriegszeiten erfahren hat. hinzu kommt noch, daß durch die Valutaverhältnisse in Mittel= und Ofteuropa es im allgemeinen für den eigentlichen Auswanderer un= möglich geworden ist, den Bassagepreis zu zahlen. Das eigentliche Auswanderungsgeschäft ist nach dem Kriege fast ausschließlich ein Prepaid= geschäft geworden, über das an späterer Stelle einiges ausgeführt werden foll.

Während in der Vorkriegszeit die Zahl der in Nordamerika geslandeten Passagiere der dritten Klasse die der Kajütspassagiere bei

weitem übertraf, so zeigt beispielsweise die Statistik des nordatlantischen Passagierberkehrs vom Jahre 1922, daß gegenüber 222 194 Passagiere der dritten Klasse 240 073 der anderen beiden Klassen gelandet wurden. Für die Beförderung von Passagieren ab deutschen Hässen ist nun ferner noch die Beränderung eingetreten, daß durch den Verlust des größten Teiles ihrer Tonnage die deutsche Schiffahrt gegenüber der fremden Schiffahrt erheblich im Kücktand ist, soweit der Verkehr nach Nordamerika in Frage kommt. Demgegenüber zeigt sich, daß in den Nachkriegsjahren der Personenverkehr nach Südamerika relativ eine erhebliche Verstärkung erfahren hat. Geben wir im solgenden eine kurze Übersicht über die Reedereien, die im allgemeinen an der Personensbesörderung ab Hamburg und Vremen nach Übersee beteiligt sind:

- 1. Nach Nordamerika direkt ab Hamburg: Hamburg: Amerika-Linie United American Lines American Line Cunard Line Royal Mail Line Canadian Pacific.
- 2. Nach Nordamerika indirekt ab Hamburg: Cunard Line White Star Line.
- 3. Nach Nordamerika direkt ab Bremen: Nordbeutscher Llond United States Lines White Star Line.
- 4. Nach Nordamerika indirekt ab Bremen: nicht wieder aufgenommen.
- 5. Nach Südamerika ab Hamburg: Hamburg:Südamerikanische Dampsschiffahrts:Gesellschaft Hamburg:Amerika:Linie Stinnes:Reederei Royal Mail Line Lloyd Brasileiro.
  - 6. Nach Südamerika ab Bremen: Norddeutscher Llond.
- 7. Nach Mittelamerika und Westindien: Hamburg-Amerika-Linie — Dzean-Linie.
- 8. Nach Oftasien: Hamburg-Amerika-Linie in Berbindung mit Norddeutscher Lloyd, The Ellermann & Bucknall Steamship Co. Ltd. und Alfred Holt & Co. Hugo-Stinnes-Linie.
- 9. Nach Ufrika: Woermann=Linie in Berbindung mit Deutsche Ostafrika=Linie Hamburg=Umerika=Linie und Hamburg=Bremen=Ufrika=Linie.

Zu diesen überseeischen Passageberbindungen kommen noch einige Schiffahrtlinien, die in geringem Umfange Passagiere besördern, so zum Beispiel transatlantisch von dem ehemaligen deutschen Hafen Danzig, von dem aus 1922 die Red Star Line 1044 Passagiere der dritten Klasse beförderte, und zwischen europäischen Seehäfen wie Hamburg—

Grimsbh durch die Great Central Railway Co. und Hamburg bzw. Bremen—Southampton durch die transatlantischen Linien Hamburg bzw. Bremen via England nach Nordamerika.

Die bedeutendsten Verkehrslinien der Personenbeförderung sind nun nach wie vor die nach Nords und Südamerika.

#### 1. Nach Nordamerifa.

Der Verkehr ab Hamburg zeigt sich dem ab Bremen weit überslegen. Die im vorigen gegebene Übersicht weist schon auf die stärkere Frequenz des Hamburger Hafens gegenüber Bremen hin. Sechs Reedereien befördern Passagiere nach Nordamerika direkt ab Hamburg, gegen drei ab Bremen. 1922 wurden in Neuhork gelandet:

ab Hamburg . . . 60286 Passagiere aller Klassen, bavon 10863 durch die Hamburg-Amerika-Linie,

ab Bremen . . . 43 337 Passagiere aller Klassen, bavon 10 736 durch den Rordbeutschen Llond.

Dies bedeutet, daß auf der wichtigsten Berkehrslinie die beiden großen deutschen Linien 1922 zirka 17 % der Passagiere ab Hamburg, zirka 24% der Passagiere ab Bremen beförderten. Für diese Betrach= tung erheblich ist die Frage, wie groß zunächst der Anteil der Linien an der Beförderung nichtdeutscher Passagiere ab hamburg und Bremen nach Nordamerika war. Man wird fagen dürfen, daß die deutschen Linien in höherem Maße deutsche Reisende beförderten, die 1921 und 1922 mehr als 50 % aller Passagiere ab Hamburg ausmachten. In Osteuropa war wohl die Position der nichtdeutschen Linien bisher ftärker, da ihnen bei Konzessionierung weniger Schwierigkeiten begegneten. Auch übt Cherbourg zurzeit durch die Schnellinien, auf denen die Riesendampfer der britischen Gesellschaften verkehren, eine große Anziehungskraft sowohl auf die Bassagiere aus Deutschlands öst= lichen Nachbarländern als auch auf die überseeischen Gäste aus. Daher dürfte der Anteil der deutschen Linien an der Beförderung nicht= deutscher Kassapassagiere ab Europa zurzeit noch hinter der Beteiligung zurückbleiben, die sie sich an dem Versonenverkehr ab Hamburg und Bremen nach Nordamerika schlechthin wieder erarbeitet haben. Immer= hin dürfte angesichts der regen Schiffsbautätigkeit Deutschlands und der Indienststellung einer größeren Anzahl neuer Bassagierdampfer sich schon jest eine bedeutsame Forderung aus der Beförderung nicht= deutscher Reisender ab deutschen Säfen ergeben.

#### 2. Nach Sübamerifa.

Südamerika gewinnt eine fortgesett gesteigerte Bedeutung für den Reiseberkehr ab deutschen Säfen, insbesondere die mittel= und ofteuro= väische Emigration. Bieten doch die sudamerikanischen Staaten für den Einwanderer größere Möglichkeiten in rechtlicher und wirtschaft= licher hinsicht. Der beispiellose Aufschwung, den die vor dem Kriege ohne eigene Agentenorganisation arbeitende Hamburg-Südamerikanische=Dampfschiffahrts-Gefellschaft in den letten Sahren genommen, ift das für Deutschland Schiffahrtsbilanz gewinnreiche Ergebnis dieser Tatsache. Etwa 20% aller Auswanderer, die sich im Jahre 1922 in hamburg einschifften, waren für Südamerika bestimmt. Wie viele unter diesen Auswanderern Nichtdeutsche waren, was hier zunächst intereffiert, ift wiederum nicht zu ermitteln. Ebensowenig für Bremen und Emden. Man darf annehmen, daß angefichts der zahlenmäßigen Überlegenheit der deutschen Reedereien über die nichtdeutschen im Personenverkehr nach Südamerika ab deutschen Häfen der Anteil jener an der Beförderung fremder Bassagiere ab Deutschland relativ höher anzusehen ist als im nordatlantischen Verkehr. Freilich ist auch hier auf die Beschränkungen hinzuweisen, denen die deutschen Gesellschaften bei der Konzessionierung und der Organisation von Agenturen in Osteuropa in gewiffem Umfang noch heute begegnen.

3. Nach Afien, Afrika, anderen überseeischen und euro = päischen Säfen.

Diese Gebiete des Personenverkehrs ab deutschen Häsen stehen an Bedeutung hinter den unter 1. und 2. genannten weit zurück. Wir können uns auf die Feststellung beschränken, daß die deutschen Reedereien, insbesondere auch im Ostsee-Passagegeschäft, in den deutschen Häfen nur geringe nichtdeutsche Konkurrenz sinden.

I, 16: Beförderung nichtbeutscher Reisender durch deutsche Reedereien von fremden nach deutschen Häfen.

Statistisches Material sehlt völlig, selbst für den nordatlantischen Berkehr, der auch hier die bedeutendste Rolle spielt.

Nach dem Kriege setzte alsbald ein großer Verkehr ostwärts ein, freilich nicht in dem Umfange, wie vielfach erwartet wurde, da das amerikanische Einwanderungsgesetz viele, die gern ihre europäischen Verwandten besucht hätten, von der Reise abschreckte, da sie, falls in den Vereinigten Staaten noch nicht naturalisiert, befürchteten, bei der Rück-

fehr nach Amerika Schwierigkeiten zu begegnen. Die Amerikaner bebevorzugen ferner für die Her= und Nückfahrt die nach und von Eng-land und Frankreich, das heißt in erster Linie Southampton und Cher=bourg, verkehrenden großen Schnelldampser, für deren Passagieranwer=bung ein gewaltiger Apparat eigener Geschäftsstellen und Agenten in Amerika arbeitet. Immerhin dürste der Anteil der deutschen Linien an der Besörderung von Amerikanern nach Deutschland, insbesondere von Deutschlandern, bereits wieder sehr bedeutend sein.

Nächst Nordamerika kommt auch hier Südamerika in Betracht. In dem Personenverkehr von Südamerika nach deutschen Häsen ist wie in der entgegengesehten Richtung der Anteil der deutschen Reedereien ein relativ größerer als der im nordatlantischen Berkehr. Das im vorigen für das Passagegeschäft ab Deutschland und Südamerika Gesagte darf entsprechend an dieser Stelle angewandt werden. Der Anteil der deutschen Gesellschaften im Verkehr nach Hamburg und Vremen von den Häsen der südamerikanischen Staaten ist heute bereits wieder bedeutend größer als der der ausländischen Konkurrenz.

Hinsichtlich des Personenberkehrs von den übrigen überseeischen und europäischen Hänn ebenfalls auf die Ausführungen hinsgewiesen werden, die im vorigen bei Betrachtung des in entgegensgeseter Richtung sich bewegenden Berkehrs gemacht wurden.

I, 1 c: Während die deutsche Schiffahrt, wie im vorigen angedeutet wurde, bereits wieder einen beachtenswerten Anteil an der Beförderung nichtdeutscher Passagiere von und nach deutschen Säfen zu verzeichnen hat, konnte sie dieses Ergebnis in Anbetracht der politischen und wirt= schaftlichen Verhältnisse im Passagegeschäft zwischen fremden Säfen noch nicht herbeiführen. Die deutschen Großreedereien waren bor dem Kriege beispielsweise in der Personenbeförderung von und nach eng= lischen Häfen eine gefürchtete Konkurrenz. Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte, so bedeutende Ergebnisse er schon zu ber= zeichnen hat, mußte sich zunächst in erster Linie auf die Berbindungen zwischen Deutschland selbst und dem Auslande beschränken. Große Er= folge im Bassagegeschäft zwischen fremden Säfen errang die beutsche Bersonenschiffahrt bereits wieder zwischen Spanien und Südamerika. In der bor kurzem geschlossenen Konferenz, die die Anteile der Reedereien an der Personenbeförderung von Südamerika nach Spanien regelt, erhielt allein die Hamburg-Südamerikanische-Dampsichiffahrts-Gesellschaft eine Quote von über 40%. Während im allgemeinen die Schriften 167 I.

deutschen Reedereien ihre vor dem Kriege in großem Umfange bewerkstelligten Welts und Vergnügungsreisen noch nicht wieder aufnehmen konnten, hatte die genannte Gesellschaft einen riesigen Erfolg mit den drei Feuerland-Reisen, die der Dampfer "Cap Polonio" während des vergangenen Winters unternommen hat.

Hiermit können wir die erste Position auf der Kreditseite der deutschen Schiffahrtsbilanz abschließen. War es auch nicht möglich, die sich ergebenden Forderungen zahlenmäßig hinlänglich zu dersanschaulichen, so konnte doch immerhin auf die große Bedeutung hinsgewiesen werden, die die Besürderung nichtdeutscher Passagiere durch deutsche Reedereien nach dem Kriege wieder gewonnen hat. Für die Lösung dieser Aufgabe, die Besprechung der weiteren Positionen der im borigen ausgestellten Schiffahrtsbilanz, wird das bis hierher Aussegeführte auch weiterhin dienen können.

I, 2 und 3 a: Beförderung nichtdeutscher und deutscher Reisender durch nichtdeutsche Reedereien, falls Vertretung in Deutschland provisionsberechtigt.

Über diese Position der Schiffahrtsbilanz ist nach dem unter I, 1 a-b Ausgeführten in Kurze zu berichten. Gine Anzahl fremder Reedereien hat nach dem Kriege den Passagierverkehr ab deutschen häfen aufgenommen. Es wurde bereits erwähnt, daß diese Gesell= schaften zurzeit noch den deutschen Linien in der Beförderung nach Nordamerika auch ab Hamburg und Bremen überlegen sind. Die deutschen Linien selbst, das heißt Hapag und Lloyd, haben diesen Berlust durch ihr Abkommen mit den United American Lines bzw. den United States Lines abgeschwächt in der Beise, daß sie an den ge= nannten Linien als Generalbertreter verdienen. Die übrigen fremden Gefellschaften sowohl als auch die beiden genannten amerikanischen Konzerne haben zurzeit noch, wie schon an früherer Stelle erwähnt, einen Vorsprung bor den deutschen im ofteuropäischen Auswanderer= geschäft sowohl als auch im amerikanischen Touristengeschäft. Alle diese Linien arbeiten natürlich durch Agenturen oder wenigstens Bureaus mit ganz oder zum größten Teil deutschem Personal und handelsgericht= licher Eintragung sowie Steuerpflicht in Deutschland. Diese Agenten und Bureaus stehen ohne Ausnahme im Provisionsverhältnis zu den ausländischen bon ihnen bertretenen Linien. Die Provision beträgt bei Kassapssagieren meist 5% oder 7,5%, je nachdem, ob es sich um eine Agentur oder Generalagentur handelt. Auch für die Beförderung

deutscher Lassagiere durch nichtdeutsche Reedereien gelten die im borigen genannten Provisionsansprüche. Das eigentliche deutsche Geschäft wird jedoch zum größeren Teil von den deutschen Linien selbst getätigt. Wo sich hier ein Mangel an Tonnage zeigte und auch noch zeigt, greift auch das Abkommen mit den schon erwähnten amerikanischen Unter= nehmungen helsend ein und sichert die Provision. Freilich ist die Kon= kurrenz der fremden Schiffahrt im eigentlichen deutschen Auswanderer= geschäft dadurch beträchtlich größer geworden, verglichen mit der Bor= friegszeit, daß American Line, Cunard Line, Royal Mail Line und White Star Line direkte Linien von Samburg bzw. Bremen errichtet und auch eine weitergehende Konzession als vor dem Kriege erhalten haben. (Die Royal Mail Line war vor dem Kriege in Deutschland gar nicht konzessioniert.) Es ist abzuwarten, ob und in welchem Umfange es der ausländischen Konkurrenz möglich sein wird, auf die Dauer eine Stellung in der Beförderung nichtdeutscher und deutscher Reisender und besonders deutscher Auswanderer zu behaupten. Die auf der Kredit= seite der deutschen Schiffahrtsbilang sich ergebende Provisionsforderung war bislang jedenfalls von größter Bedeutung, nicht zulet deshalb, weil ohne sie eine so schnelle Wiederaufnahme des nordamerikanischen Dienstes durch die deutschen Reedereien nicht möglich gewesen wäre. Auch das deutsche Reisebureaugewerbe verdankt diesem Umstande in großem Maße feine Eriftenz.

Bei den übrigen Verkehrsgebieten, also in erster Linie bei der Bestörderung nichtbeutscher und deutscher Reisender nach Südamerika durch nichtdeutsche Reedereien, kann ebenfalls auf die an früherer Stelle gemachten Darlegungen berwiesen werden. Die fremde Konkurrenz ist weniger mächtig als im Nordamerikatrade, ihre Prodisionszahlungen an inländische Vertretungen daher absolut und relativ geringer.

#### I, 4: Beförderung von "Prepaids" durch deutsche Reedereien.

Diese Position ist von besonderer Bedeutung für die nachkriegszeitliche Schifsahrtsbilanz, ist jedoch an dieser Stelle nur insolveit zu erwähnen, als es sich tatsächlich um "Prepaids" handelt, das heißt als tatsächlich in Übersee eine Fahrkahrte gelöst und nicht das Fahrgeld dem europäischen Emigranten eingesandt wird. Dieser zweite Fall ist an späterer Stelle, nämlich unter B, II, 1 zu berühren. Es wurde bereits auf den Charakter des nachkriegszeitlichen Auswanderergeschäftes als den eines "Prepaid"-Geschäftes hingewiesen. Dies bezieht sich

natürlich in erster Linie auf Nordamerika. Südamerika kommt im Augenblick weniger oder besser fast gar nicht in Betracht, und zwar:

- 1. mangels einer großen "Prepaid"=Organisation,
- 2. infolge der relativ niedrigen Raten.

Der Berkauf von "Prepaids" im allgemeinen ist in Nordamerika ein gewaltiger und wird ständig in dem Maße zunehmen, in dem die dortigen Lebensbedingungen sich bessern und mithin die Einwande= rungsbeschränkungen zurücktreten. Trot der durch den Rrieg zer= schlagenen Organisation ist der Anteil der deutschen Linien an dem Berkauf von "Prepaids" an Deutsch-Amerikaner bedeutend. Hier spielen nationale Bindungen eine große Rolle. Den deutschen Gesellschaften bot auch auf diesem Geschäftsgebiet ihr Abkommen mit den amerika= nischen Schiffahrtsunternehmungen einen Ausweg aus der durch den Krieg geschaffenen schwierigen Lage. Die nicht ehemals deutschen Kunden des "Prepaid"=Geschäftes in Nordamerika bevorzugen freilich die großen Schnelldampfer, die von Cherbourg und Southampton verkehren, fo daß die deutschen Gesellschaften einen schweren Stand haben. Bahlen können auch hier leider nicht sprechen, da die Statistik zwischen Raffapaffagier und "Prepaid" nicht unterscheidet. Man wird jedoch sagen dürfen, daß die Beförderung von "Prepaids" durch deutsche Reedereien für die Kreditseite der deutschen Schiffahrtsbilanz von ständig wachsender Bedeutung ift.

I, 5: Abfertigungsprodision des deutschen Vertreters einer nichts deutschen Reederei für Beförderung ihrer "Prepaids".

Auch diese Prodision nimmt ständig an Bedeutung zu, ohne daß dies durch Zahlen belegt werden könnte. Ze größer das "Prepaid" Seschäft der nichtbeutschen Reedereien wird, und je stärker der Berkehr fremder Linien ab deutschen Häfen, desto größeren Umsang nehmen die Absertigungsprodisionen an, die die zu 10 Schilling für die Fahrstarte (ungeachtet der Personenzahl) berechnet werden. Im Zusammenhang damit ist auch auf die Ansprüche hinzuweisen, die den deutschen Bertretern aus dem Durchwandererberkehr erwachsen, so zum Beispiel auf die Gebühren, die die Hapag in ihren Auswandererhallen auf der Beddel in Hamburg für Unterbringung usw. erhebt.

Hiermit kann die Betrachtung der Positionen auf der Kreditseite unserer Bilanz, die durch die Personenbeförderung entstehen, beendet werden, um sich nunmehr der Debetseite zuzuwenden. I, 1, b—c: Provisionsanspruch ausländischer Vertreter gegenüber deutschen Reedereien.

Nach der ausführlichen Darstellung, der die gegenüberliegende Seite unserer Bilang im borigen unterzogen wurde, werden wir uns im folgenden mit kurzen hinweisen begnügen können. Provisions= berechtigte Agenten unterhalten die deutschen Reedereien in all den überseeischen und europäischen Ländern, nach denen sie Berbindungen wieder errichtet haben. In unserer Bilang unterschieden wir zwei Fälle, in denen die Provision zu zahlen ist, nämlich 16 bei der Passagier= beförderung von fremden nach deutschen und 1c bei der Beförderung von fremden nach fremden Säfen. Während der erste Fall für alle Berkehrslinien zu berücksichtigen ist, werden wir uns bei der Betrachtung des zweiten auf jene Routen beschränken können, auf benen die deutsche Schiffahrt Zwischenhäfen anläuft und dort Passagiere aufnimmt. Bu Kall 1 b ist zu fagen, daß die deutschen Gesellschaften selbst= verständlich mit einem großen Apparat provisionsberechtigter Agenten wie die Konkurrenz arbeiten muffen. Ja, es durfte fogar bei den deutschen Linien ein relativ ftärkerer Provisionsverluft zu verzeichnen sein, da sie mangels einer eigenen Organisation und mangels auf eigene Rechnung arbeitender Bureaus in größerem Umfange als die Konkurrenz valutastarker Länder auf Vertretungen angewiesen sind. Die hierdurch entstehenden Verluste sind jedoch naturgemäß leicht zu ber= schmerzen, da ihre Höhe ein Gradmesser für die Frequenz der deutschen Schiffe ist. Über die Lage der deutschen Schiffahrt auf den Berkehrs= linien von überseeischen häfen nach Deutschland ist bereits an früherer Stelle berichtet worden. Auch Position 1c kann in Kurze besprochen werden. Im nordamerikanischen Verkehr zunächst ist, wie bereits er= wähnt, zurzeit noch kein großer Anteil der deutschen Linien an der Bassagierbeförderung zwischen den englischen und französischen Säfen einerseits und Nordamerika andererseits zu verzeichnen. Mithin ist auch der Provisionsverlust in diesem Verkehrsgebiet noch kein großer. Anders liegt dies, wie auch schon aus der früheren Darstellung ersichtlich, auf den Seeverkehrsftragen nach Sudamerika, Mittelamerika sowie in geringerem Umfange nach den übrigen überseeischen und euro= päischen Säfen. Die hervorragende Rolle, die die deutsche Kassagier= schiffahrt im Verkehr zwischen Spanien und Südamerika spielt, wurde schon berücksichtigt. Auch in den französischen Säfen erfreuen sich die deutschen Südamerikadampfer trot der Ungunft der politischen Berhältnisse wieder größter Beliebtheit. Auch hier wie auf den übrigen Verkehrslinien ist ein wachsender Verlust durch Provisionen, das heißt eine stärkere Belastung der Debetseite unserer Vilanz, die sür Deutschsland unvermeidbare Begleiterscheinung einer wieder erstarkenden Passagierschiffahrt. Vorwegnehmend sei ferner auf Position I, 4 der Debetseite unserer Vilanz hingewiesen, deren nähere Behandlung sich in Ansbetracht des im vergangenen Gesagten erübrigt.

I, 3: Beförderung deutscher Reisender durch nichtdeutsche Reede= reien.

Unter I, 2 und 3a sowie auch an anderen Stellen wurde diese Frage bereits von dem entgegengesetten Standpunkt aus behandelt. Für die berschiedenen Verkehrslinien spielt das von Deutschland aus= gehende Geschäft eine größere Rolle als das eingehende, soweit die hier borliegende Frage zur Erörterung steht. Der relativ große Anteil, den die deutschen Gesellschaften an dem ab Samburg und Bremen außgehenden Passagierverkehr trot der im Vergleich zur Vorkriegszeit ge= steigerten Konkurrenz wieder erworben haben, dürste nicht zuletzt dem Umstande zuzuschreiben sein, daß der deutsche Passagier im all= gemeinen das Reisen auf einem deutschen Schiffe borzieht. Dem geringeren Unteil der deutschen Gesellschaften an der Beforderung nicht= deutscher Passagiere ab deutschen Häfen steht eine verhältnismäßig bedeutende Beteiligung an der Beförderung deutscher Reisender gegenüber. Soweit die eigene Tonnage nicht ausreicht, befördern Hapag und Lloyd ihre Passagiere mit den Dampfern der von ihnen vertretenen Gesell= schaften, unter deren Bassagieren während der vergangenen Jahre eine bedeutende Anzahl deutscher Reisender angenommen werden darf. Auch hier versagt die Statistik, so daß abschließend nur gesagt werden kann, daß die deutschen Reedereien mit hilfe ihrer amerikanischen Freunde, deren Bassagierzahlen zunächst als Verlust in der deutschen Schiffahrts= bilanz zu verbuchen sind, das deutsche Geschäft doch so sehr in der Hand behielten, daß mit einer Verkleinerung dieses Verlustes, wenn auch nicht gerade mit einer völligen Beseitigung gerechnet werden darf. Dies natürlich nur in der Boraussetzung, daß der deutsche Schiffsbau einerseits ohne Unterbrechung arbeiten kann und es andererseits der ausländischen Konkurrenz nicht gelingen follte, ihre Beliebtheit beim deutschen Reisepublikum fortgesett zu steigern.

Hinsichtlich des südamerikanischen Berkehrs kann auf an früherer Stelle gemachte Ausführungen verwiesen werden.

Hiermit kann die Betrachtung der deutschen Passagierschiffahrtssbilanz abgeschlossen werden. Einen Saldo zu ziehen, ließen die statistischen Unterlagen nicht zu. Daß dieser Saldo jedoch als ein relatid, das heißt für Deutschland pribatwirtschaftlich günstiger vermutet werden darf, glaube ich im vorigen dargetan zu haben.

#### II. Die Güterbeförderung.

Die Frachtschiffahrtsbilanz macht äußerlich einen bedeutend weniger komplizierten Eindruck als die Bilang der Personenschiffahrt. In Wahrheit begegnen wir jedoch in der Bezifferung jener, ja fogar in ihrer einfachen Erläuterung, bedeutend größeren Schwierigkeiten. Da= durch, daß die Passagierbeförderung fast ausschließlich von der Linienschiffahrt betrieben wird, läßt sie sich leichter übersehen als die Güter= verfrachtung, an der neben den Linienreedereien die Trampschiffahrt in größtem Umfange sich beteiligt. Auch ist es vereinzelt möglich, die Ser= kunft von Passagieren mit gewisser Wahrscheinlichkeit zu bestimmen und daraus herzuleiten, ob für ein Land eine Forderung bzw. Verbindlichkeit entstehen kann. Das Ursprungsland von Gütern und die Berjon, zu deren Lasten tatfächlich die Verfrachtung vorgenommen wird, festzulegen, dürfte jedoch eine vollständige Unmöglichkeit sein. Daher kann unter den gegebenen Berhältnissen auch hier nur die Aufgabe gestellt werden, die Positionen der Kredit= und Debetseite in Rurze zu erörtern mit dem Ziel, aus dem wenigen wirklich verwertbaren Material ein möglichst deutliches Bild zu entwerfen. Deutschlands Forderungen aus der Güterbeförderung auf dem Seewege rentieren in der Hauptsache aus der

Verladung durch deutsche Schiffe (II, 1 a-c).

In unserem Schema führten wir unter a—c die Fälle auf, in benen für Deutschland eine Frachtsorderung entsteht. Diese Einteilung in der folgenden Erörterung innezuhalten, erscheint aus klarliegenden, Gründen unangebracht. Eine Kontrolle, wann zum Beispiel die Bersfrachtung zu Lasten des überseischen Käufers geht und wann nicht, ist nicht auszuüben. Man kann nur sagen, daß beim überseeischen Export die meisten Käufe als sob-Geschäfte getätigt werden. In diesen Fällen trägt der ausländische Importeur die Fracht. Ein für die Schiffahrtsbilanz interessierender Vorgang liegt also vor, salls die Vers

ladung durch ein deutsches Schiff vorgenommen wird. Unser Schema kann auch hier nur als ein theoretisches begriffen werden, insofern man den Versuch machen wollte, die Prazis nach seiner Formel zu erfassen. Auch eine gesonderte Untersuchung der verschiedenen Verkehrswege dürfte nicht zum Ziele führen. Wir wissen zunächst nur, daß Deutschland heute nur einen Bruchteil seiner Vorkriegstonnage besitht, daher seine vorkriegszeitliche Stellung als zweiter Frachtführer der Welt ein= gebüßt hat. Deutschland hatte bor dem Kriege eine Handelsflotte bon über 5 Millionen tons; heute besitzt es eine Tonnage von nicht 1 Mil= lion tons. So wurde jene Position der deutschen Zahlungsbilanz (II, 1 c), die durch die Frachtführung zwischen fremden Säfen früher bedeutend war, verschwindend klein. Deutschlands Seeschiffahrt ist im Export und Import vollauf beschäftigt. Aber auch hier ist die Konkurrenz stärker als vor dem Kriege, insbesondere in den Nordseehäfen, die gleiche Er= scheinung, die wir schon bei der Passagierschiffahrt feststellten. Jahrbuch des Deutschen Verkehrswesens (1922), 6. Teil, 1. Abschnitt, S. 453, wird festgestellt, daß die deutsche Schiffahrt von einer Besamteinfuhr zur See von 53,5 Millionen Brutto=Register=Tons, 47,9 Mil= lionen tons vor dem Kriege beförderte. 1913 trafen in Deutschland 79 593 beladene deutsche Schiffe an gegen 22 960 beladene nichtbeutsche Schiffe. Die 79 593 beladenen deutschen Schiffe führten 19 282 252 tons, die 22 960 fremden 12 501 509 tons. Das Verhältnis war:

1919: deutsche Schiffe			29646	3683848	tons,
fremde Schiffe .			<b>4</b> 133	2909857	"
1920: deutsche Schiffe			34083	5723824	,,
fremde Schiffe.			5242	5177960	"

#### Ausgehend war das Verhältnis wie folgt:

1913: deutsche Schiffe			70421	16705015	tons,
fremde Schiffe .			17636	7 127 098	"
1919: deutsche Schiffe			20848	2541193	"
fremde Schiffe .		•	<b>2884</b>	2 101 167	"
1920: deutsche Schiffe			23341		
fremde Schiffe .			3983	4342559	"

Das starke Anwachsen der Frachtmengen, die unter fremder Flagge befördert werden und zwar trot der relativ geringen Zahl der auß= ländischen Schiffe, ist auf die Wiederbelebung der Nordseehäsen zurück= zuführen, in denen sich die nichtdeutsche Großschiffahrt in sortgesetzt gesteigertem Maße seit 1920 betätigt.

#### In hamburg kamen an:

1920:	4808	Seeschiffe	mit	4485833	tons	(infl.	von	Deutschland)
1921:	8401	,,	,,	9421487	,,	"	#	"
1922: 1	10 787			12979000	.,			

#### Von Hamburg gingen aus:

```
1920: 5096 Seefchiffe mit 4453257 tons (inkl. nach Deutschland)
1921: 9842 " " 9442765 " " " " "
1922: 12782 " " 12303000 " " " "
```

#### Anteil der deutschen Schiffahrt an diesem Verkehr:

```
1920: zirka 64,9 % ber Seefchiffe zirka 24,5 % ber Tonnage, 1921: " 59,3 % " " " 21,1 % " "
```

Trot eines starken Anwachsens des Hamburger Verkehrs von 1920 auf 1921 ist demnach doch ein Rückgang der deutschen Flagge in ihm zu konstatieren. Grund hierfür ist, daß der Zuwachs in erster Linie der überseeischen Verkehrsentwicklung zu danken ist, an der die deutsche Schiffahrt bekanntlich nur zu einem kleineren Teil partizipiert infolge ihres Mangels an Dampsern mit großem Tonnengehalt.

Für die anderen bedeutenderen deutschen Häfen ergeben sich für 1920 und 1921 folgende Anteile der deutschen Flagge an dem Gesamtsfeederkehr dieser Häfen:

```
Bremen (infl. Bremerhaven):
```

```
1920: zirła 85,2 % ber Seefchiffe zirła 52,8 % ber Tonnage, 1921: " 69,6 % " " " 28,1 % " "
```

#### Emben:

```
1920: zirka 93,8 % ber Seefchiffe zirka 68,8 % ber Tonnage, 1921: " 90,5 % " " " 60,3 % " "
```

#### Lübect:

```
1920: zirka 72,2 % ber Seefchiffe zirka 69,08 % ber Tonnage, 1921: " 69,2 % " " " 63,8 % " "
```

#### Stettin:

```
1920: zirka 82,2% ber Seefchiffe zirka 81,7% ber Tonnage, 1921: " 77,3% ( " " " 73,3% ( " "
```

```
Königsberg:
```

```
1920: zirka 92,3 % ber Seefchiffe zirka 94,7 % ber Tonnage, 1921: " 91,2 % " " " 91,4 % " "
```

Aus vorstehender Übersicht geht hervor, daß überall, und zwar auch in den Ostscehäsen, deren Gesamtverkehr 1921 gegenüber 1920 größtensteils nachließ, die deutsche Flagge zurückgedrängt wurde. Für die Position II, 1 a und b (c wurde schon an früherer Stelle kurz erörtert) unserer Vilanz ergibt sich daher relativ ein Rückgang, auch wenn man berücksichtigt, daß, insbesondere beim ausgehenden Verkehr der Nordsechäsen die deutschen Schiffe bevorzugt wurden und werden und zwar aus nationalen, aber auch aus Kalkulationsrücksichten. Diese rechnerische Rücksicht dürste um so mehr zurücktreten, je stärker die Schiffsfahrtsabmachungen auch auf das Gebiet des Frachtgeschäftes hinüberzgreisen.

All diese Erwägungen erörtern gleichzeitig die nächste Position unserer Schiffahrtsbilanz, die Berladung durch nichtbeutsche Schiffe (II, 2 a—d). II, 2 a, b, d berbuchten wir als Provisionssorderung auf der Rreditseite der Bilanz.

II, 2 a: Provisionsforderung beim cif-Export aus Deutschland auf nichtdeutschen Schiffen. Dieser Fall dürfte wohl im allgemeinen seltener vorkommen. Wir können ihn summarisch behandeln mit den Fällen II, 2 b und d, in denen gleichfalls ein Inländer, Spediteur und (oder) Frachtvertretung, gegenüber dem fremden Schiffseigner provisions= berechtigt ist. Das Problem führt jedoch wiederum zu der Frage, die wir vom entgegengesetten Standpunkt aus bereits erörterten: Anteil der fremden Flagge am Seeberkehr der deutschen Häfen. Denn eine Bezifferung der Forderungen ist auch hier unmöglich, noch unmöglicher als beim Parallelfall auf dem Gebiete der Personenbeförderung, bei dem wir wenigstens wissen, wie hoch die Agentenprovision, Ab= fertigungsgebühr bei "Prepaids" usw. anzuseten sind. Das Fracht= bzw. Speditionsgeschäft kennt bezüglich des Bermittlers keine jo bestimmte Fixierung seines Verdienstes. Wir können nur unter hinweis auf die oben gegebene tabellarische Übersicht vermuten, daß Deutschland als Spediteur einen bedeutenden Nuten hat, der seine Entstehung der Bosition II, 2 a und c unserer Bilanz verdankt und in seiner Größe proportional dem Verlust dieser Position entspricht.

Die Positionen A, III—VII und B, I—II unserer Bisanz sind für diese Betrachtung von größter Bedeutung. Auf ihre gesonderte Er=

örterung muß jedoch aus naheliegendem Grunde verzichtet werden. All= gemein darf von ihnen behauptet werden, daß es eine Kontrolle über sie unter den heutigen Materialverhältnissen nicht geben kann. muffen und damit begnügen, die einzelnen Forderungen und Berbindlichkeiten einander gegenübergestellt und hierdurch wenigstens eine Scheidung der für ein Land gewinn= und verlustbringenden Vorgänge gegeben zu haben, die mit der Seeschiffahrt in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammenhang stehen. Daß Gewinn und Berluft aus Safenabgaben, Reparaturen, Materialbeschaffung, Bergelöhnen usw. in ihrer Größe dem im Verkehr befindlichen Schiffsraum entsprechen, be= darf keiner Erwähnung. Man kann sogar paradorerweise sagen, daß Deutschlands kleine Flotte hier schiffahrtsbilanzmäßig einen Gewinn bringt oder vielleicht die Passivität des endgültigen Saldos verkleinert. Nicht so im Falle der Position III. Auf dem Gebiete der überseeischen Postbeförderung ergibt sich durch den Mangel an deutschen Post= dampfern, insbesondere im Verkehr nach Nordamerika, ohne Zweifel ein erheblicher Verluft. — Die Frage der Mannschaftslöhne spielt zur= zeit keine so bedeutende Rolle, da zum Beispiel die englischen Reede= reien noch keine deutsche Mannschaft wieder einstellen, was ja auch umgekehrt deutscherseits noch befolgt wird.

Unter B stellten wir bilanzmäßig die Forderungen und Verbindlichkeiten einander gegenüber, deren Entstehen mittelbar auf die Seeschiffahrt zurückzuführen ist, deren Bedeutung für die Zahlungsbilanz jedoch nicht unterschätzt werden darf, obwohl zum Beispiel hinssichtlich der Geldeinsuhr und außsuhr deutscherseits heute noch Beschränkungen bestehen. Bei einer stärkeren deutschen Auswanderung spielt zum Beispiel die amerikanische head tax von 8 Dollar, insebesondere unter den heutigen Balutaverhältnissen, eine bedeutende Rolle. Umgekehrt ist der Gewinn Deutschlands durch einen starken Fremdenverkehr aus Übersee von größter Bichtigkeit und zwar nicht nur im Hinblick auf die Sonderbesteuerung, sondern mit Rücksicht auf die Entwicklung des gesamten Verkehrsgewerbes im weitesten Sinne.

Zuletzt noch ein Hinweis auf die Bedeutung der Gelbsendungen, die, vielfach durch Vermittlung der Reedereien, von ehemaligen Auße wanderern der früheren Heimat zukommen. Ich konnte bei einer bebeutenden Schiffahrtsgesellschaft die Zahlen ihres "Money order"-Geschäftes für Deutschland für diese Aufgabe ermitteln. Das Unternehmen leitete von Nordamerika nach Deutschland:

1920: 15 424 249 Mark, 1921: 13 639 539 ...

1922: 56812221

1923: 294 976 075 " (1. I. bis 30. IV.).

Diese Zahlen stellen natürlich nur einen kleinen Teil dieses Gelds verkehrs dar.

In den fast 12 Monaten, die zwischen der Niederschrift dieser Arbeit und ihrer Drucklegung vergangen sind, haben die wirtschaftliche Entwicklung und die Fortsührung der Statistif viel neues Material geliesert, das in den praktischen Teil dieser Arbeit ergänzend und verändernd einzusehen wäre. Ich glaube jedoch, daß dies geschehen könnte, ohne einen Widerspruch in theoretischer Hinsicht zu verursachen.

Der Verfasser, im März 1924.