

Krisenstimmung in Japan

(Fortsetzung zu Nr. 35)

Zu voriger Nummer hatten wir zuletzt die dem japanischen Schiffbau durch Amerikas Ausfuhrverbot für Eisen- und Stahlerzeugnisse drohende Gefahr behandelt. Dabei war betont, daß dies Ausfuhrverbot eine doppelte Bedeutung hat: erstens als politisches Gegengewicht gegen die japanischen Ostasienaspirationen, über die sich Wilson zurzeit mit dem Sondergesandten Baron Schii auseinandersetzen muß, zweitens als wirtschaftliches Druckmittel, um die Japaner zu Sonnagezugeständnissen zu zwingen.

Wir wissen aus der vorigen Nummer, daß Japan selbst unter Schiffsraumangel in zunehmendem Maße zu leiden hat. Es hat daher nicht nur nicht den Wunsch, den Verbündeten Sonnage abzugeben, sondern möchte am liebsten noch die japanische Sonnage für die japanischen Handelsinteressen auf den Stillen Ozean und die Südamerika- und Indiensfahrt konzentrieren und aus der Uboot-bedrohten Europafahrt zurückziehen. Wenn demgegenüber die amerikanische — und in diesem wirtschaftlichen Ziel zweifellos von England unterstützte — Pression der Materialabschneidung auch wohl sich durchsetzen wird, so sind die japanischen Bestrebungen auf Nationalisierung des Schiffsraums doch so bedeutsam, daß sie — zumal darüber sonst nichts bekannt ist — hier vorgeführt werden müssen.

Seit Monaten bereits wurden in der japanischen Presse Stimmen laut, die verlangten, daß auf den japanischen Schiffen, namentlich auf den subventionierten Linien, die japanischen Waren mit Vorzug befördert werden möchten, und daß die Regierung eine Regulierung der Sonnage im Überseeverkehr vornehme.

Mitte Juni verlautete dann, daß die Nippon Yusen Kaisha, die mit 102 Schiffen von insgesamt 465 615 tons die weitaus größte japanische und angeblich siebtgrößte Schiffahrtsgesellschaft der Welt ist, und die den subventionierten Europadienst unterhält, ihre hierneben in freier Fahrt auf Europa laufenden 13 Dampfer ab 1. September für pazifische Verwendung zurückziehen wolle. Das immer bestimmter auftretende Gerücht wurde Anfang Juli als feststehender Beschluß bekannt gegeben. Insgesamt verkehrten im Juni an japanischen Dampfern nach Europa rund 50 Trampdampfer und 25 Liniendampfer. Als Gründe der Zurückziehung werden angegeben: erstens allgemeine Weigerung der Mannschaften angesichts der häufigen Versenkungen namentlich auf der Mittelmeerroute nach Europa zu fahren; zweitens mangelhafte Rentabilität der europäischen Fahrt, da zu wenig Rückfracht von England (und auch Südafrika) zur Verfügung stehe; drittens das Uboot-Risiko.

Es ist bezeichnend, daß die japanische Presse die Weigerung der Seeleute, ihre Haut für die Entente ohne Notwendigkeit zu Markte zu tragen, ganz in der Ordnung findet. Um den Widerstand zu überwinden, sind die Löhne erhöht, (was die Rentabilität weiter beeinträchtigt), und die Regierung will besondere Versorgungssicherheiten (kriegsdienstföhllich) gewähren.

Die mangelnde Rentabilität ist natürlich, wie offen zugegeben wird, nur relativ (im Verhältnis zu den pazifischen Verdiensten). Im ganzen sind ja die Gewinne enorm, wie aus der 70% Dividende hervorgeht. Die Liniendampfer leiden nun unter dem Mangel an englischer Rückfracht am meisten, da sie auch auf der Rückfahrt an die Route gebunden sind, während die freien Dampfer über New York und den Panamafanal zurückkehren und dorthin ausgezeichnete Frachten mitbringen. Die Maßnahme ist daher nur vom skrupellosen Gewinnstandpunkt aus zu erklären, wobei die Nebenabsicht mißspricht, durch Rückziehung der freien Dampfer die Regierung zur Genehmigung der Ratenerrhöhung auf den Liniendampfern zu zwingen. Die Gewinnjucht wird noch krasser ersichtlich aus der Angabe in der japanischen Presse, daß die Nippon Yusen Kaisha für ihre Liniendienstdampfer jährlich 3 Mill. Yen bezieht. Andererseits ist der Standpunkt der U. V. K. in Bezug auf die Uboot-Gefahr

zu verstehen. Sie hat bereits mehrere Dampfer verloren und auf der Europafahrt ihre neuesten und größten Dampfer laufen. Für den Ende Juni verfenkten Liniendampfer Miyazaki-maru ist übrigens noch kein Ersatz beschafft (angeblich war nichts zu kaufen), so daß auch die Liniensfahrt auf Europa mit den Versenkungen abnehmen wird, wenn es allein nach den Wünschen der Gesellschaft geht, die überhaupt ausgesprochenermaßen auch die Liniendampfer zurückziehen möchte.

Die zunehmenden Verschiffungsschwierigkeiten haben zu lebhaften Erörterungen in der Presse und Kundgebungen von Exporteurvereinen, Handelskammern usw. geführt, aus denen folgende Forderungen hervorzuhoben sind: 1. stärkere Konzentrierung der Sonnage auf den pazifischen Dienst; 2. weitgehende Reservierung des verfügbaren Raums für den japanischen Export; 3. Abergang nebenföhllicher Häfen, um die Fahrtdauer zu verkürzen (hierbei wurden selbst Hongkong und Schanghai genannt); 4. Verbot des Verkaufs und der Vercharterung japanischer Schiffe ans Ausland; 5. Aufhebung der Linien-Subvention, teils weil sie angesichts der Riesengewinne nicht mehr zu rechtfertigen seien, teils um dadurch den Linien freie Hand über die Liniendampfer zu geben, wodurch sie von selbst aus den weniger bedeutsamen Strecken (Europafahrt) zurückgezogen würden.

Die Regierung stellte bereits im Mai Erhebungen über die Verwendung japanischer Sonnage an und verhandelte mit den Hauptlinien über eventuelle Maßnahmen. Ein bereits erwähntes Ergebnis war, daß für die Seeexporteure Japans und später auch Formosas ausreichende Sonnage gesichert wurde, womit aber die übrigen Exporteure und Interessenten wenig einverstanden waren. Ende Mai gab der Verkehrsminister Den (nach Japan Weekly Chronicle v. 24. 5.) zur Beruhigung bekannt, daß die Regierung sich um die Sonnageregulierung bemühe. Auf den subventionierten Linien wären jetzt 80% des Raumes für den japanischen Export reserviert, während vor dem Kriege nur 30% des Raumes dafür in Anspruch genommen seien; außerdem wären die freien Dampfer der subventionierten Gesellschaften gänzlich für den japanischen Export reserviert. Außerdem teilte der Minister mit, daß die Güterausfuhr nach Europa von 70 000 tons in 1914 auf 270 000 tons in 1916 gestiegen ist, also genau so wie die sonstige Ausfuhr außerordentlich zugenommen hat. Demgemäß hat die Regierung sich die größte Mühe gegeben, die Liniensfahrten nach allen Richtungen zu verstärken, so daß folgende Vermehrungen zu verzeichnen sind:

Auf der Fahrt nach	vor dem Krieg	im Mai 1917
Europa	14	26
Puget Sound	12	25
San Francisco	4	13
Australien	3	13
Bombay	13	17
Südsee	3	9
New York	—	7

„Auch bezüglich der Charter- und Frachtratenfrage tut die Regierung ihr Möglichstes zum Vorteil des Ausfuhrhandels und zur Bewahrung guter Beziehungen zwischen den Exporteuren und den Schiffahrtskreisen.“

Hiermit waren natürlich die Schwierigkeiten nicht beseitigt, sodas die Regierung sich schon bald den oben erwähnten weitgehenden Forderungen der Handelswelt gegenüber sah. Die Abziehung der Sonnage von Europa und ein eventuelles Verbot des Verkaufs bzw. der Vercharterung von Schiffen an Ausländer konnte die Regierung natürlich aus Rücksicht auf seine Verbündeten, insbesondere England nicht billigen. Im Herren-

haus erklärte der Verkehrsminister denn auch, daß solche Verbote nicht angängig seien. Er glaubte aber, diesen Entscheid mit dem Hinweis entschuldigen zu müssen, daß die entsprechenden Verbote der Verbündeten aus Kriegsnotlage geboren seien, während es sich bei Japan um rein wirtschaftliche Motive handle, deren Verfolgung „die Beziehungen zu den Verbündeten trüben und die Interessen des Schiffbaus schädigen würde“. Trozdem wiederholten die Vereinigten Handelskammern noch am selben Tage auf einer hochbedeutungsvollen, von Regierungsvertretern besuchten Geheimitzung diese Forderung, woraus man einen Schluß auf die Dringlichkeit der Schiffahrtsfragen machen kann. Aber die Zweckmäßigkeit der Beibehaltung der Subventionen sind die Meinungen geteilt, wenn auch die Tendenz für Aufhebung naturgemäß die stärkere ist. Die Regierung scheint diese Angelegenheit verschleppen zu wollen. Bezeichnend ist, daß sich die Regierung nicht zu der Zurückziehung der 13 Dampfer der *N. Y. K.* geäußert hat. Es scheint fast, als ob sie die Maßnahme stillschweigend dulden möchte. Vielleicht handelt es sich überhaupt um eine bestellte Aktion, um die Schiffsraumansprüche der Entente herabzuschrauben zu können.

Wie dem auch sei, jedenfalls können wir feststellen, daß die japanische Handelsflotte bei weitem nicht mehr ihrer Aufgabe, neben dem nationalen Handelsbedarf auch noch den Tonnagemangel der Verbündeten im bisherigen Umfange zu decken, gewachsen ist und daß Japan ein dringendes Interesse an der Konzentrierung seiner Tonnage für den nationalen Bedarf hat. Den gestiegenen Eigenbedarf Japans an Schiffsraum kennzeichnete Baron Rondo von der *Nippon Yusen Kaisha* durch den Hinweis auf die steigenden Außenhandelsziffern: 1915 = 1,2, 1916 = 1,9 und 1917 nach der bisherigen Entwicklung etwa 2,5 Milliarden Yen. An diesen Zahlen wird die Gefahr des Schiffsraum Mangels ersichtlich. Nicht nur wird die Weiterentwicklung, auf die sich die Industrien eingestellt haben, unmöglich gemacht, sondern es ist, selbst bei geringfügiger Vermehrung der für Japan fahrenden Tonnage durch Entziehung aus dem Auslandsdienst, eine Einschränkung nicht zu vermeiden, da eben seit Monaten bereits die Tonnage unzulänglich ist. Was soll nun werden, wenn statt Tonnagevermehrung eine Verminderung zugunsten der Ententemächte eintritt? Das ist die schwere Gefahr, die Japans Wirtschaftsleben jetzt bedroht.

Und die Verbündeten werden in diesem Punkte nicht nachgeben. Hierin gehen England und die Vereinigten Staaten ganz Hand in Hand. „Sobald sich der Export Council und die japanische Regierung über die Bedeutung des Begriffs „Kriegszwecke“ in Anwendung auf die Schiffahrt haben einigen können, soll die Menge des für Japan zur Verfügung zu stellenden Schiffbaustahls festgesetzt werden. . . . Die japanische Regierung ist informiert worden, daß die Anforderungen des amerikanischen Schiffbaus so groß sind, daß absolut kein Stahl für den Export übrig bleibt werden kann, wenn nicht die damit gebaute Tonnage dazu verwandt wird, den für „Kriegszwecke“ zur Verfügung stehenden Schiffsraum zu vermehren.“ So läßt sich das *New-Yorker Journal of Commerce* v. 4. 8. aus Washington telegraphieren.

Es fügt hinzu, daß „in Anerkennung dieses Standpunktes der Vereinigten Staaten die japanische Regierung durchaus bereit ist, einen großen Teil ihrer Handels-tonnage den Vereinigten Staaten oder den Ententeverbündeten zur Benutzung zu überlassen, um der durch den deutschen U-Bootkrieg geschaffenen Notlage zu begegnen“. Der Export Council scheint die Auffassung zu haben, daß die japanischen Schiffe verfügbar gemacht werden müssen „für den

Transport nicht nur von Munition, sondern auch von Lebensmitteln und anderen für die Unterstützung der Verbündeten wichtigen Dingen, wie sie für Kriegszwecke gebraucht werden.“ „. . . Es muß ein klares Abkommen über den zulässigen Gebrauch der Tonnage gemacht werden unter sehr sorgfältiger Erwägung der dafür zu zahlenden Frachtraten.“

Diese amerikanischen Bedingungen sind für Japan von schwerwiegender Bedeutung. Die Schiffahrt als solche könnte sich, trotz vermehrter U-Bootgefahr und verminderter Frachtrateneinnahmen, damit abfinden; für den japanischen Export und damit für das gesamte Wirtschaftsleben wird die Lage äußerst bedrohlich.

Japan braucht auf alle Fälle Eisen und Stahl von Amerika, nicht nur für den Handelsschiffbau, dessen Beschränkung es schließlich überstehen könnte. Vor allem ist an das japanische Flottenprogramm zu denken. Dieses, kürzlich vom Unterhaus mit dem Ergänzungsbudget angenommen, umfaßt Ausgaben von 261,5 Mill. Yen für 7 Jahre; es sollen (nach *Jap. W. Chr.* v. 3. 5. gebaut werden: 1 Schlachtschiff von 32 000 tons, 2 Kreuzer von 7200 und 3600 tons, 2 Zerstörer von 1200 und 700 tons, 2 Unterseeboote von je 700 tons und 1 Spezialschiff von 12 000 tons. Mit dem Bau soll sofort begonnen werden. Es wird von großem Interesse sein, ob auch für diese Kriegsschiffbauten die Japaner von Amerika Stahl erhalten. Auch für sonstige Zwecke (Bahn- und Industriebedarf) wird Japan Eisen und Stahl und Fabrikate daraus von Amerika beziehen wollen. Nach *Journal of Commerce* v. 4. 8. hat Amerika laut Ausweis v. 31. 5. 17 in dem damit abschließenden Jahr 1916/17 an Roheisen 752 000 tons ausgeführt, dagegen in der entsprechenden Zeit 1915/16 nur 238 000 tons und in 1914/15 nur 108 000 tons. Von diesem gesteigerten Export habe Japan einen erheblichen Teil (neben den Verbündeten und Schweden) erhalten, der in Zukunft aber nur „für Kriegszwecke“ geliefert werden könne.

Ergebnis: Japan wird Amerika und den Verbündeten zum mindesten starke Tonnagezustände machen müssen, wenn es seine Wehrziele erreichen will. Zugleich mag es damit die Aufrechterhaltung seines Schiffbaus und seiner Eisenindustrie ermöglichen, aber wirtschaftlich wird die Schädigung durch Verminderung der Tonnage weit schwerer ins Gewicht fallen. Der hereinbruch einer schweren Wirtschaftskrise erscheint somit fast unvermeidlich.

*

Fassen wir nun noch einige andere Zweige der japanischen Wirtschaft ins Auge.

Die Munitions- und Kriegsbedarfslieferungen an Rußland waren bis 1917 eine Quelle reichster Gewinne. Im Frühjahr setzte dann der Rückgang ein. Rußlands wachsende Geldnot und sinkender Wechselkurs minderten die Neuaufträge. In der Presse erscheint die Nachricht von einer zurückgezogenen riesigen Stiefellieferung. Mit der Revolution hören dann die Neubestellungen fast ganz auf. Unterm 24. 5. berichtet *Japan Weekly Chronicle*, daß die *Uobshi Celluloid Company* infolge dessen an Stelle der seit Kriegsbeginn aufgenommenen Munitionserzeugung die Zelluloidfabrikation wiederaufnehmen will; aus der *Nippon Munitions Company* werde eine Maschinenfabrik. In ähnlicher Weise seien auch fast bei allen anderen bisher für Rußland tätigen Unternehmungen die Bestellungen stark vermindert oder ganz ausgeblieben und die ganze japanische Munitionsindustrie, deren Blüte größtenteils auf den russischen Bestellungen beruhte, habe einen schweren Schlag erlitten. Verschärft wurde diese Lage noch durch die völlig unzulänglichen Transportmittel via Sibirien und die wachsende Betätigung der Vereinigten Staaten für Rußland.

Die Japan Arms Manufacturing Company kündigte Anfang Juli ihren 3200 Arbeitern, um sich wieder auf japanischen Bedarf umzustellen, wofür nur erheblich reduzierte Löhne gegeben werden können. Vom Osaka Military Arsenal wird berichtet, daß es mit 20 000 Arbeitern für Rußland tätig war, aber die letzten Aufträge im Juli erledigt waren. In diesem Fall soll allerdings der Betrieb noch vergrößert werden, da alle Regierungsarsenale mit Hochdruck daran arbeiten sollen, um die an die Verbündeten verkauften Vorräte wieder zu ersetzen.

Auf dem Gebiete der chemischen Industrie macht sich ebenfalls ein Rückschlag bemerkbar. Chlorsäures Kali, kaustische Soda und andere Chemikalien wurden bis Anfang 1917 nach China, der Südsee und Rußland ausgeführt. Mit der Erschwerung der Transportverhältnisse ging die Ausfuhr zurück. Kaustische Soda kam seit Anfang Juli fast garnicht mehr zur Ausfuhr.

Infolgedessen gingen die Preise stark zurück. Japan Weekly Chronicle v. 5. 7. gibt dafür folgenden Anhalt:

Preise p. 100 lbs in Yen	Vor dem Krieg	Höchster	Anfang Juli
Chlorsäures Kali	8.50	185.—	50.—
Doppelfohlensäures Natron	4.80	18.—	9.80
Kaustische Soda	5.80	35.—	16.80

Man sieht hieran den Rückschlag infolge Überproduktion bzw. Absatzverminderung.

Ähnlich wird berichtet, daß amorpher Phosphor von 92 Yen p. 100 lbs vor dem Krieg nach einem Höhepunkt von rund 600 Yen im April 1917 bis Juli auf weniger als 100 Yen gesunken sei.

Ferner ist die Schwefelausfuhr, die normal 70 % der jährlichen Erzeugung von rund 100 000 tons betrug, stark zurückgegangen, so daß der Preis auf 60 Yen oder ein Drittel des Ende 1916 bezahlten fiel und weiterer Preisrückgang zu erwarten steht.

Im Juni ist auch die Baumwollproduktion etwas zurückgegangen, trotzdem damals, beeinflusst durch die herabgegangenen Schätzungen der amerikanischen Baumwollernie, Hauffe auf dem Garnmarkt herrschte.

Nach neueren Nachrichten scheinen sich auch für Japan auf dem chinesischen Markt die Konsequenzen der inneren Wirren durch Rückgang des Baumwollgarns und Baumwollwarenabsatzes bemerklich zu machen, eine Erscheinung, die durch die steigenden Preise in Japan wohl noch schärfer hervortreten wird.

Die Ernte an Weizen und Gerste wird von der Regierung auf 21,4 Mill. Koku geschätzt, das ist rund 2 Mill. oder 8 1/2 % weniger als 1916 und 1,3 Mill. oder 5,6 % weniger als normal. In Handelskreisen wird die Weizenernte noch viel niedriger geschätzt als von amtswegen.

Da die Regierung in diesem Jahre die in früheren Absatzjahren aufgekauften Reisvorräte teils im Inland, teils zur Ausfuhr (nach England) verkauft hat, ferner Japan, wie wir aus der Statistik sehen, seine Getreideausfuhr vermehrt und die Einfuhr vermindert hat, fallen die schlechten Ernteaussichten doppelt ins Gewicht.

Die Produktion an Seide wird ebenfalls geringer geschätzt. Die Witterung soll sowohl die Entwicklung der Maulbeerblätter wie der jungen Seidenwürmer ungünstig beeinflusst haben. Immerhin wird hier die Minderproduktion durch die ständige Preissteigerung bei glattem Absatz mehr wie ausgeglichen.

Die Krisenerscheinungen sind also Anfang Juli bereits recht stark.

Eine ausgeprägte Transportkrise im Binnenlands- und Abergseeverkehr, selbst hervorgerufen teils durch Entziehung der Auslands-tonnage, teils durch überschnelles Steigen der Produktion, bewirkt eine beginnende Kohlenkrise und starke Rückschläge für verschiedene Industriezweige. Die glänzende Entwicklung der Handelsbilanz erzeugt Geldüberfluß, Warenverteurung und Wechselkurse, die den Export bedrohen.

Das Ausland, dessen gesteigerter Bedarf bei abnehmender Erzeugung an Fabrikaten die japanische Industrie zu schnellster Entwicklung emporgetrieben hat, beginnt immer mehr hemmend einzugreifen. Neben der Entziehung der Tonnage sind die wachsenden Ein- und Ausfuhrverbote in den Ententeländern und in neuester Zeit nun auch in Amerika zu betonen. Hierzu tritt der Ausfall der russischen Heeresbedarfslieferungen und überhaupt die Stockung des Rußlandhandels infolge der russischen Verkehrsnot.

Alle diese Momente zusammengenommen zeigen, daß ein heftiger Rückschlag für Japan jetzt unvermeidlich ist. Die Zeit seiner Kriegsgewinnkonjunktur ist vorbei. Aberdies sollen jetzt die direkten Opfer beginnen. Die Entente verlangt Tonnage und Geld. England wünscht, daß Japan an die anderen Alliierten Anleihen gewährt und für England den mitgenommenen Sterlingkurs in New York hebt, wie das Londoner Bankers Magazine auseinanderseht. Dazu kommen vermehrte Ansprüche an die japanische Flotte.

Außerdem muß Japan seine Küstungen verstärken: Flottenbauten, Modernisierung der Heeresausrüstung, Wiederansammlung von Munitionsvorräten, Truppenbestandvermehrung um 2 Divisionen in Korea, Verbesserung des Bahnverkehrs.

Das bedeutet große Ausgaben für fast ausschließlich unproduktive Zwecke zu einer Zeit, da über das Wirtschaftsleben die Krise hereinbricht.

Vielleicht mag die wirtschaftliche Reaktion dadurch abgeschwächt werden, daß die japanische Regierung so neue Arbeit schafft. Aber diese Möglichkeit hängt zum großen Teil von Amerika ab. Wirtschaftlich ist Amerika für Japan zurzeit nicht nur der unentbehrliche Lieferant für Eisen und Stahl, sondern auch der größte und hochzahlende Abnehmer für Seide und Tee und andere Landeserzeugnisse, selbst Baumwollwaren.

Nach dem Kriege wird vieles wieder anders, aber jetzt ist diese wirtschaftliche Abhängigkeit von Amerika unleugbar (Deutschland könnte Japan keinen Ersatz bieten), ebenso unleugbar, wie Amerikas und der Entente Gefährdung durch einen Abtritt Japans ins Lager der Mittelmächte.

So wird Japan wohl die verlangten Opfer bringen müssen, an denen es — durch die verschärfte Schiffsraumkrise — doppelt zu tragen haben wird. Amerika mag dafür Japans Stellung in China anerkennen. Die Tatsache, daß nunmehr auch die amerikanischen Eisenbahnbauprojekte der American International Corporation in China (die Ingenieure der Siemens Carew Co. kehren bereits zurück) fallen gelassen sind, also der erklärte Rückzug dieser mächtigen Finanzgruppe aus China nach dem kürzlich erst erwähnten Rückzug der zweiten großen Chicagoer Bankgruppe (Continental & Commercial Trust & Savings Bank) läßt darauf schließen, daß der finanzielle Feldzug in China aufgegeben ist. Japan hat dort freie Bahn, die es dazu benutzt, um teils im Namen der Verbündeten (japanisches Darlehen durch Bankensyndikat), teils auf eigene Rechnung sich möglichst in China festzusetzen.

Um so hübscher wirkt es, wenn die Vereinigten Handelskammern in geheimer Beratung sich darauf einigen, für China das Prinzip der offenen Tür zu verkünden und diese Resolution ostentativ an alle diplomatischen Vertreter und Handelsverbände etc. Amerikas, Englands usw. in China

und auch in den Landeshauptstädten zu versenden. Eine unschätzbare Einladung zur Besichtigung der neuen Wohnung. Diese Rundgebung war überdies nötig, da gleichzeitig ein scharfer Protest gegen das geplante System britischer

Reichsvorzugszölle und Reichsrohstoff-Reservierung losgelassen wurde, worüber an anderer Stelle noch zu berichten sein wird.

Dr. P. Heile

Vermischtes

„Seedienst“, Verein für Schiffsnachrichten. Man schreibt uns: In der Zeit des Überganges von der Kriegs- zur Friedenswirtschaft müssen wir zunächst danach trachten, unsere wirtschaftlichen Beziehungen zu dem Auslande wieder aufzunehmen. Die verschiedenen, von unseren Gegnern getroffenen Maßnahmen haben den Zweck, unseren Handel, unsere Beteiligung am weltwirtschaftlichen Verkehr nicht nur jetzt, sondern dauernd lahm zu legen und zwar zunächst durch Schädigung unserer Seeschifffahrt: durch Unterbindung ihres Verkehrs auf den Meeren, durch Sperrung des Schiffsnachrichtendienstes für Deutschland. Die besondere Gefahr dieses Vorgehens unserer Gegner auch für die spätere Friedenszeit, liegt in dem Fehlen eines eigenen (deutschen) Schiffsnachrichtendienstes. Daß die Schaffung eines solchen Nachrichtendienstes — neben dem Wiederaufbau unserer Handelsflotte — unbedingt erforderlich ist, um die Unabhängigkeit unserer Seeschifffahrt, Seeverficherung und Seefischerei vom Auslande und damit Deutschlands freie Betätigung auf dem Weltmarkte zu begründen, kann nicht zweifelhaft sein, wenn man sich die bisherige Entwicklung vergegenwärtigt. Es ist in Schiffahrtskreisen, aber nicht in allen Kreisen von Handel und Industrie bekannt, daß der ausländische Schiffsnachrichtendienst seit fast drei Jahrhunderten einzig von Lloyds in London ausgeübt wird. Lloyds sind eine Vereinigung englischer Privatversicherer, die mit einem Stabe von über 1500 Agenten in allen Teilen der Welt die Nachrichten sammeln, sie nach allen Ländern weitergeben und lediglich vom Standpunkte englischen Interesses aus arbeiten. Daher konnte es auch nicht überraschen, als sie gleich bei Beginn des Krieges erklärten, sie würden Nachrichten über deutsche Schiffsbewegungen und -unfälle auch nach dem Kriege nicht mehr für Deutschland veröffentlichen; eine Maßnahme, die uns die Machtstellung Englands auf diesem Gebiete erkennen läßt, aber auch die Gefahr, die durch sie unserem künftigen Wirtschaftsleben droht. Diese Gefahr abzuwenden, unserer Seeschifffahrt den ungehinderten Verkehr auf den Meeren zu gewährleisten und dadurch Handel und Industrie in ihrem wirtschaftlichen Kampfe zu unterstützen, haben leitende Kreise als eine vaterländische Pflicht erkannt und aus dieser Erkenntnis heraus, die Gründung eines deutschen Schiffsnachrichtendienstes, des „Seedienst“ angeregt.

Die vorbereitende Versammlung tagte am 1. Juni d. J. im Kolonialinstitut in Hamburg unter Beteiligung von 400 Vertretern aller in der Seeschifffahrt unmittelbar und mittelbar interessierten Kreise. Das wirtschaftliche Interesse, das der „Seedienst“ verfolgt, soll in seinem Organ der „Schiffahrtszeitung“, von der bereits zwei Probenummern im Kommissionsverlage von Broschek & Co., Hamburg 36, erschienen sind, klar zum Ausdruck kommen.

Die „Schiffahrtszeitung“ soll in einer täglichen Ausgabe übersichtlich geordnete, vollständige und zuverlässig aufgestellte Listen über Schiffsbewegungen und -unfälle bringen. Sie soll in gemeinverständlicher Form alle Fragen der Seeschifffahrt und Seeverficherung, des Seerechts und der Seefischerei behandeln, sie wird Aufsätze enthalten über den deutschen und ausländischen Schiffsverkehr, Binnenschifffahrt, Schiffbau u. a. und einen Meinungsaustausch ihrer Leser anstreben über Erfahrungen, Mängel und Wünsche auf allen die Seeschifffahrt berührenden Gebieten.

Das gesamte Nachrichten- und Informationsmaterial, das durch einen großen Stab von Vertretern in allen Teilen der

Welt gesammelt und zum Teil telegraphisch übermittelt werden soll, wird allen Interessenten in Hamburg, dem Hauptsitz des „Seedienst“ und in Bremen in besonderen in der Nähe der Börse einzurichtenden Geschäfts- und Auskunftsstellen (entsprechend den Einrichtungen von Lloyds in London) zugänglich sein.

Die Durchführung eines derartig wichtigen Unternehmens erfordert erhebliche flüssige Geldmittel, und wenn auch heute schon, den bereits erfolgten Beitrittserklärungen und gezeichneten Geldbeträgen nach zu urteilen, auf einen Erfolg gerechnet werden kann, so ist doch Voraussetzung für das vollständige Gelingen, daß alle an der Ausgestaltung unseres Wirtschaftslebens interessierten Kreise dem „Seedienst“ beitreten. Der Gründungsausschuß unterhält Geschäftsstellen außer in Hamburg und Bremen auch in Berlin NW 40, Alsenstraße 12, II., wo Interessenten über alles Wissenswerte Auskunft erhalten können.

Zur Stempelspflicht der englischen Share-Certificate in Deutschland. Seitdem das Reichsgericht mit Urteil vom 15. Mai 1896 der Ansicht des Berufungsgerichtes beigetreten ist, daß englische Share-Certificate stempelspflichtig sind, haben sich sämtliche deutschen Behörden auf den Standpunkt gestellt, daß diese Certificate bei Einführung in Deutschland mit dem Reichsstempel zu versehen sind. Nur vereinzelt wurde später, jedoch stets mit negativem Resultat, versucht, gegenteilige gerichtliche Entscheidungen herbeizuführen; zuletzt in einem Rechtsstreit gegen die Stempelbehörde, Hamburg. In diesem hat Landrichter Dr. Carl August Pauly sein Gutachten (veröffentlicht als Sonderdruck Carl Heymann Verlag, Berlin W 8) unter ausführlicher Begründung dahin zusammengefaßt, daß englische Share-Certificate nur Beweisurkunden und grundsätzlich ohne Bedeutung sind: für die Ausübung des Dividendenrechts, für die Ausübung des Rechts auf Teilnahme an Generalversammlungen und für die Verfügung über dieses Recht; denn die Share-Certificate verkörpern nicht das Recht des Inhabers im Sinne des deutschen Wertpapierbegriffs, sondern es kommt ihnen nur die Bedeutung von Beweisurkunden zu.

Ich kann mich dieser Ansicht nur anschließen, daß englische Share-Certificate keine Wertpapiere sind. Diese Auffassung findet auch eine formelle Bestätigung in den Verordnungen der englischen Regierung bei Kriegsausbruch. Danach durfte das in England auf Namen eingetragene und feindlichen Ausländern gehörende Eigentum (also Shares) nicht mehr übertragen werden. Ferner wurde der Public Trustee ermächtigt, solchen Besitz zu veräußern, sowie die erforderlichen Rechtshandlungen, wie Übertragung des Eigentums, vorzunehmen.

Durch dieses Vorgehen wurden vollständig neue Gesichtspunkte in die reichsgerichtliche Entscheidung hineingetragen, ob Share-Certificate wirklich Wertpapiere sind, und es scheint, daß das oben erwähnte Urteil nicht weiter aufrecht erhalten werden kann, wenn es neuerdings angefochten wird.

Um das englische Vorgehen und seine Konsequenzen drastisch darzulegen, diene das Beispiel des Zwangsverkaufs des deutschen Besitzes an Pacific Phosphate Shares (s. Wirtschaftsdienst Nr. 32 S. 523). Durch diesen Eingriff der englischen Behörde und des ihr unterstellten Public Trustees ist erwiesen, daß der bloße Besitz eines Share-Certificate keinen Rechtstitel darstellt; denn die englische Behörde hat auch, ohne selbst im tatsächlichen Besitz solcher „Fehlen Papier“ zu sein, das darin aufgeführte Eigentum veräußert und sich den Gegenwert angeeignet. Dies ist bekanntlich in weiteren zahlreichen Fällen zum Nachteil des deut-