

mitten im Kampfe steht“; aber schließlich hätte es doch noch andere Berührungspunkte gegeben, wie z. B. die von beiden geliebte „weidmännische“ Jagd und Anderes mehr. Wilczek erhielt zwar alle ihm gebührenden Auszeichnungen bis zum Geheimen Rats-Titel und Goldenen Vliese, aber seelische Bindungen zwischen beiden scheinen vollkommen gefehlt zu haben.

Das Bild dieser markantesten Persönlichkeit des francisco-josefinischen Zeitalters kann man nicht besser zeichnen, als es eine einfache Frau aus dem Volke an seiner Bahre in der Michaelerkirche getan hatte. Sie fragte, wer da aufgebahrt sei? „Der Wilczek“, hieß es. Da sagte sie: „Gott vergelte dir alles, was du den Menschen Gutes getan hast!“

Kleinere Mitteilungen.

Zum Gipfel der Welt (4. Mount Everest-Expedition 1933).

(Überfliegung des Mount Everest.)

Am 20. Januar 1933 ist die 4. englische Mount Everest-Expedition nach dem Weltkriege von London nach Indien abgefahren, mit der Hoffnung, daß ihr gelingen werde, was den drei bisherigen großen englischen Expeditionen versagt geblieben war: die Bezwingung des Mount Everest, mit seinem tibetischen Namen „Tschomolungma“, d. i. Göttinmutter des Landes. Nach einer ersten Erkundungsfahrt im Jahre 1921 unter C. K. Howard Bury wurde, wie erinnerlich, auf der zweiten Expedition 1922 eine Höhe von 8326 m erreicht, dann sahen sich aber General C. G. Bruce und Kapitän Finch 510 m unter dem Gipfel zur Umkehr genötigt. Damals unternahm man zum ersten Male Versuche mit der Verwendung von Sauerstoff als Waffe gegen den niedrigen Luftdruck in großen Höhen. General C. G. Bruce war auch der Leiter der Expedition des Jahres 1924, an der als zweiter Leiter Oberst Norton, ferner Dr. Somervell, George Leigh Mallory und Andrew Irvine, welche zu den kühnsten jungen Bergsteigern zählten, teilnahmen. Oberst Norton und Dr. Somervell mußten, nachdem sie bereits bis zur Höhe von über 8000 m vorgedrungen waren, wegen Schneebblindheit und Höhenkrankheit ihr Vorhaben, den Gipfel zu bezwingen, aufgeben. Die großen zu überwindenden Schwierigkeiten bildeten jedoch für G. L. Mallory und A. Irvine nur den Ansporn für einen neuen Angriff auf den Gipfel des Mount Everest. Welche Höhe sie bei diesem letzten Angriff erreicht haben, deckt der Schleier des Geheimnisses, da beide so wagemutigen Männer nicht zurückgekehrt sind. Sie sind zuletzt am 21. Juni 1924 etwa 300 m unter dem Gipfel in etwa 8540 m ü. M. gesehen worden. Bisher haben die britischen Versuche, den Gipfel zu bezwingen, wohl Rekordleistungen erzielt, ihre schönsten Hoffnungen aber ganz nahe dem Ziele enttäuscht gesehen und dennoch 13 Menschenleben gekostet. Die vierte englische Expedition, über deren Leiter, Hugh Rutledge, dessen letzte und berühmteste Ersteigung die des Nanda Devi (Sommer 1932) war, und einen Teil seiner

Begleiter, darunter F. S. Smythe, der an der Dyhrenfurthschen Erkundungsfahrt teilgenommen hat, bereits in Heft 9/12 dieser Mitteilungen des vorigen Jahrganges berichtet wurde, zählt ferner zu ihren Teilnehmern die Capitäne C. H. J. Birnie und J. E. Boustrad, dann C. R. Greene, E. G. Shipton, W. W. Mc Lean, P. Wyn Harris, J. L. Longland, E. O. Shebbeare und G. W. Johnson. Sie will den Angriff auf den Gipfel spätestens im Mai beginnen. Ihre Ausrüstung ist die denkbar beste.

Am 3. April dieses Jahres haben zwei englische Flugzeuge mit den Fliegeroffizieren Fellowes, Lord Clydesdale, Mc. Intyre und Blacker erstmalig den Mount Everest überflogen. Die beiden Flugzeuge stiegen um 8 Uhr 15 von Lalbalu auf, erreichten um 9 Uhr eine Höhe von 10.000 bis 11.000 m, in welcher eine Windgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern beobachtet wurde. Um 10 Uhr 15 überflogen beide Flugzeuge den Gipfel des Mount Everest in nur 35 m Höhenabstand und umkreisten ihn dann etwa eine Viertelstunde lang, während welcher von den Bordphotographen, bei sehr guter Sicht, zahlreiche Aufnahmen gemacht wurden. Um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr erfolgte dann die Landung beider Maschinen in Lalbalu. Die bereits im Aufstieg begriffene 4. englische Mount Everest-Expedition unter Führung von Ruttledge ist von den Flugzeugen nicht gesichtet worden. Eine zweite erfolgreiche Überfliegung (ohne dem erkrankten Expeditionsleiter Fellowes) wurde am 19. April vom Flugplatz in Purnea aus durchgeführt.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahnen und Kraftwagenverkehr in Großbritannien.

Wie in einer Reihe anderer Staaten leiden auch in Großbritannien die Eisenbahnen schwer unter der allgemeinen Wirtschaftskrise, aber man glaubt für einen großen Teil des Verkehrsrückganges auf denselben den starken Wettbewerb des überaus rasch angewachsenen Kraftwagenverkehrs verantwortlich machen zu müssen. Diese Konkurrenz erstreckt sich sowohl auf den Güter- als auch auf den Personenverkehr, und zwar die gleichzeitige Beförderung einer größeren Anzahl von Reisenden auf regelmäßigen Linien und zu touristischen Zwecken. Von dem gewaltigen Umfang des britischen Kraftwagenverkehrs gibt ja schon der „Roadway“, Fahrplan des Kraftwagen-Expresdienstes, ein gutes Bild, der auf 155 Seiten alle irgend notwendigen Auskünfte für Reisen in Kraftomnibussen durch ganz England erteilt. Manche Straßenzüge haben Tag und Nacht einen so dichten Kraftwagenverkehr, daß an besonders schwierigen und gefahrvollen Straßenkreuzungen Lichtsignale in drei Farben (rot, weiß und grün) in Betrieb sind, um den Verkehr zu regeln.

Die überaus rasche Verbreitung, welche der Kraftwagenverkehr in Großbritannien gefunden hat, ist wohl in erster Linie in der geringen Ausdehnung der Insel begründet, liegt doch z. B. Birmingham im Innern Englands nur in 175 km Entfernung vom Hafen der Hauptstadt, in etwa 140 km Entfernung von Liverpool, 140 km von Bristol, 210 km von Hull. Sowohl Einfuhr- als auch Ausfuhrgüter haben daher nur einen verhältnismäßig kurzen Landtransport zu ertragen, für den das Kraftfahrzeug besondere Eignung besitzt, da es die Ware ohne weitere Verladenotwendigkeit von Tür zu Tür bringt. Aber auch der Personenverkehr hat sich der billigeren Tarife halber vielfach dem Kraftwagenomnibusverkehr zugewandt (Eisenbahntarif London—Liverpool III. Kl. = 24 sh., Autobustarif = 15 sh.), obwohl dieser etwas mehr Zeit in Anspruch nimmt.

Die hohen Bahntarife sind aber eine Folge der großen Lasten, welche auf den meist in Händen von privaten Unternehmern liegenden Eisenbahnbetrieben ruhen, und des Wunsches, daß sich das angewendete Kapital entsprechend verzinsen möge, während die Lasten der Kraftwagenunternehmungen nur geringe sind, da die Steuer nicht nach den zurückgelegten Kilometern bemessen und zur Instandhaltung der Straßen das ganze Land herangezogen wird. Um dem Wettbewerb zu begegnen, erhielten die Eisenbahngesellschaften 1928 durch die Railway Acts (Road Transport) die Vollmacht, gleichfalls Kraftwagenlinien zu betreiben und entweder in Arbeitsgemeinschaft oder durch finanzielle Beteiligung mit den wichtigen Kraftwagenunternehmungen zusammen zu arbeiten. Ende 1931 belief sich das von den Eisenbahngesellschaften in den Kraftwagen-Verkehrsdiensten angelegte Kapital bereits auf 9 Millionen Pfund Sterling. Dieses Zusammenarbeiten ermöglichte es den Eisenbahngesellschaften, gewisse unrentabel gewordene lokale Linien aufzulassen, und gab dem Verkehr größere Elastizität. Im Frachtenverkehr wurde eine ähnliche Zusammenarbeit durch die große Zahl der Frächter sehr erschwert. Daher haben die englischen Eisenbahngesellschaften einen eigenen Kraftwagenfrachtdienst weitgehend ausgebaut. Die Great Western z. B. betreibt seit 1931 in 619 Bahnhöfen einen Lastkraftwagen-Frachtdienst, dem über 1330 Lastkraftwagen, 3700 Pferdewagen und 2380 Pferde zur Verfügung stehen. Die Einführung der sogenannten „container“, d. S. Güterwagen mit abhebbarem Dach, welche mittels Elevatoren leicht bedient werden können, die zwischen Paris und London schon lange in Verwendung waren, hat sich sehr bewährt. Dieser sogenannte Railhead Service, der alle Transporte unter 20 km Entfernung durchführt, ist vorzüglich organisiert. Die gesetzlichen Bestimmungen für seinen Betrieb sind in dem Road Traffic Act aus dem Jahre 1930 festgelegt. (Vgl. auch Ch. Boegner, La Concurrence entre le Rail et la Route en Grande Bretagne in Ann. de Geogr. XLII. Jhg., 1933, S. 74 ff.)

Der Außenhandel Sowjetrußlands.

Die Art der Organisation des russischen Außenhandels im Verein mit der Unabhängigkeit desselben von Einflüssen der Kapitalbewegung sind die Ursache, daß der russische Außenhandel der übrigen Welt ziemlich ungebunden gegenübersteht, wengleich auch er trotz der Planwirtschaft von der allgemeinen Weltkrise nicht unberührt geblieben ist. Die für den industriellen Aufbau der Sowjetunion notwendige außerordentlich große Einfuhr von Produktionsmitteln wurde mit Erzeugnissen der Feld- und Waldwirtschaft und später, gezwungen durch mittelmäßige Ernteergebnisse, unter Heranziehung industrieller Rohstoffe und Halbfabrikate für die Ausfuhr bezahlt, aber die fallenden Preise auf dem Weltmarkte bewirkten eine außerordentliche Steigerung des notwendigen Ausfuhraufwandes für die unentbehrliche Einfuhr an Produktionsgütern und zwang so auch die Sowjetunion zu Einschränkungen der Anschaffungen aus dem Auslande. Gleichzeitig ist aber festzustellen, daß die gesteigerten Anstrengungen in der Durchführung des Fünfjahrplanes gute Erfolge erzielt haben, was aus dem Verschwinden zahlreicher Güter auf Seite der Einfuhr in der Außenhandelsstatistik hervorgeht, deren Einfuhr durch die Erzeugung im Inlande entbehrlich geworden ist. Dadurch ist die Ausfuhr um jeden Preis, wie sie in den letzten Jahren bei den meisten großen russischen Außenhandelstransaktionen geübt worden war, wesentlich beschränkt worden.

Auch das direkte Tauschgeschäft, mit dem günstigere Bedingungen erzielt werden konnten, hat an Boden gewonnen (z. B. mit Kanada Erdöl und Kohle gegen Zuchtvieh). Die Wirkungen des Fünfjahrplanes auf die Entwicklung der russischen Handelsbilanz zeigt folgende Übersicht:

	1929		1930		1931		1932	
	Menge Mill. t	Wert Mill. Rbl.	Menge Mill. t	Wert Mill. Rbl.	Menge Mill. t	Wert Mill. Rbl.	Menge Mill. t	Wert Mill. Rbl.
Einfuhr	1·94	880·6	2·85	1058·8	3·56	1105·0	2·30	693·6
Ausfuhr	14·15	923·7	21·49	1036·4	21·87	811·2	17·54	561·0
Bilanz		+ 43·17		- 22·4		- 293·8		- 132·6

Läßt sich 1930 die Steigerung der Einfuhr noch durch weitestgehende Steigerung der mengenmäßigen Ausfuhr ausgleichen, so erfordert die mengenmäßige Abnahme der vorhandenen Exportware und der Preisverfall zur Abdeckung des 1931 entstandenen großen Passivums der Handelsbilanz eine beträchtliche Beschränkung der Auslandbestellungen. Hierzu ist aber zu bemerken, daß die russischen statistischen Aufzeichnungen einen durchaus nicht unbedeutenden Aktivposten unvermerkt lassen, nämlich die Ausfuhr von Edelmetallen, die das Passivum der Handelsbilanz recht wesentlich vermindern dürfte, wird ja die Goldproduktion der Sowjetunion im Jahre 1932 auf 80 Millionen Rubel geschätzt, welche wesentlich zur Begleichung der Auslandsverbindlichkeiten genützt werden dürften.

Außenhandel nach Warengruppen (in Millionen Rubel):

	Einfuhr:				Ausfuhr:			
	1929	1930	1931	1932	1929	1930	1931	1932
Lebensmittel	72·8	93·3	46·8	51·7	224·7	354·6	302·3	136·6
Rohstoffe u. Halbfabrikate	463·0	374·5	351·7	193·6	600·7	581·3	413·9	330·7
Lebendes Vieh	12·6	22·6	26·1	18·4	3·2	0·4	0·4	0·3
Fertigfabrikate	332·2	568·4	680·4	429·9	95·2	100·1	89·6	93·4

Während sich, wie ersichtlich, die Einfuhr von Fertigwaren noch recht hoch hält, ist die an Rohstoffen und Halbfabrikaten stark zurückgegangen, was auf die fortschreitende Erweiterung des Erzbergbaues und der Eigenerzeugung von chemischen und Textilwaren im besonderen zurückzuführen sein dürfte, die wohl bald eine Selbstversorgung ermöglichen werden. Die Ausfuhr besteht auch heute noch zu 48 v. H. aus Rohstoffen und Halbfabrikaten. Infolge noch nicht überwundener Organisationsschwierigkeiten bei Sowchosen und Kolchosen, Aufbringungsschwierigkeiten und der Erweiterung des freien Marktverkehrs, ist die Getreideausfuhr stark rückläufig, während es der Ausfuhr in Fertigwaren gelungen ist, ihre Stellung zu behaupten. Die Abnahme des Ausfuhrwertes ist in den meisten Fällen auf Preisverfall zurückzuführen. Die Fertigwarenausfuhr beliefert hauptsächlich die angrenzenden Länder mit Baumwollgeweben, wovon 1932 für 12,2 Mill. Rubel in die Mongolei, für je 11,2 Mill.

Rubel nach Hsingkiang und nach Westchina, für 11 Mill. Rubel nach Afghanistan, für 8,7 Mill. Rubel nach Persien, für 1,6 Mill. Rubel nach der Türkei usw. gehen.

Die wichtigsten Ein- und Ausfuhr Güter (in Millionen Rubel):

	Einfuhr:			Ausfuhr:	
	1931	1932		1931	1932
Weizen	77·1	18·1	Weizen	—	6·2
Roggen	31·9	13·2	Reis	9·9	14·3
Gerste	26·9	11·7	Tee	12·6	7·7
Flachs	13·1	13·0	Fische	7·5	7·8
Butter	24·3	15·9	Lebendes Vieh	26·1	18·4
Rauchwerk	56·2	41·7	Leder	14·0	7·3
Holz, bearbeitet	81·2	57·1	Kautschuk	13·9	7·7
Holz, unbearbeitet	32·3	21·3	Chemische Produkte	14·1	4·2
Zucker	32·7	12·8	Bleche	26·2	24·9
Ölkuchen	14·1	13·7	Formeisen, Stahl	43·7	30·6
Benzin	49·1	48·0	Bandeisen	12·3	8·2
Kerosin	22·5	20·7	Buntmetalle	49·3	29·1
Masut	16·1	12·0	Eisenwaren	90·9	42·7
Baumwollwebware	46·4	49·8	Maschinen und Apparate	240·7	213·9
			Landw. Maschinen	97·5	0·6
			Maschinenteile	98·8	60·0
			Motorfahrzeuge	37·6	8·4
			Schiffe	11·6	8·1
			Elektr. Maschinen und Apparate	32·2	23·9

Bezugs- und Absatzländer:

	Einfuhr aus: in Mill. Rubel			Ausfuhr nach: in Mill. Rubel	
	1931	1932		1931	1932
Großbritannien	73·4	90·9	Großbritannien	266·1	134·3
Deutschland	410·6	324·4	Deutschland	129·3	98·1
Vereinigte Staaten v. A.	229·9	31·7	Italien	39·7	26·0
Persien	46·5	49·9	Mongolei	37·3	41·4
Tschechoslowakei	35·7	10·3	Persien	32·5	25·4
Italien	29·8	27·1	Holland	29·3	20·8
Mongolei	28·3	19·3	Frankreich	28·3	28·5
Norwegen	18·9	14·1	Lettland	27·8	9·6
Schweden	15·6	21·5	China	25·0	23·8
Frankreich	15·0	3·9	Vereinigte Staaten v. A.	22·7	17·0
Japan	12·7	4·8	Japan	19·8	10·0
Afghanistan	11·6	11·8	Belgien	18·2	18·8
Westchina	10·2	12·3	Afghanistan	11·5	14·6
			Griechenland	10·1	9·2

Die Übersicht läßt vor allem einen starken Rückgang der russischen Ausfuhr nach Großbritannien erkennen, der zum Teil auf die Auswirkung der Beschlüsse von Ottawa, zum Teil auf die Aufhebung des Handelsvertrages zurückzuführen ist. Der direkte Bezug der benötigten Rohstoffe und Lebensmittel schaltet den mitteleuropäischen Zwischenhandel fast ganz aus und die fortschreitende Industrialisierung trägt immer mehr zur weiteren Lockerung der Handelsbeziehungen der Sowjetunion mit den Weststaaten bei. Umso stärker wendet sich Rußlands Interesse gegen Osten, sucht es seine Handelsbeziehungen dahin zu stärken. Wie die Tabelle zeigt, ist der Einfuhranteil aus asiatischen Ländern 1932 gegenüber dem Vorjahre um 10,9 v. H. auf 15,6 v. H. der Gesamteinfuhr angewachsen, der Ausfuhrposten von 17 v. H. auf 21,5 v. H. Bemerkenswert ist die Steigerung der russischen Ausfuhr nach der Mongolei, wo die russische Stellung gegenüber dem Vordringen des japanischen Einflusses gefestigt werden soll. (Vgl. Wirtschaftsdienst, Weltwirtschaftliche Nachrichten, XVIII. Jhg. Heft 10, 1933.)

Der Verkehr im Suezkanal 1932.

1932 ist der Schiffs- und Güterverkehr durch den Suezkanal, wenn auch etwas langsamer als in den zwei vorhergegangenen Jahren, so doch weiter zurückgegangen. Schiffs- und Güterverkehr sind im Verlaufe des letzten Jahres so ziemlich gleich stark gesunken, die durchschnittliche Nutzung des Laderaums hat sich somit nicht stärker verschlechtert, doch muß berücksichtigt werden, daß die durch den Suezkanal verkehrenden zahlreichen Linienfahrzeuge an einen festen Fahrplan gebunden sind und nicht aus den Verkehr gezogen werden können.

Gesamtverkehr im Suezkanal:

	1913	1928	1929	1930	1931	1932
Schiffsverkehr in 1000 N R T	20.034	31.906	33.466	31.669	30.028	28.340
Schiffsverkehr Zahl der Fahrzeuge	4.979	6.084	6.274	5.761	5.368	5.032
Güterverkehr in 1000 t	25.775	32.622	34.516	28.511	25.332	23.632
t Ladung je N R T	1.25	1.022	1.031	0.900	0.843	0.843

Das letzte Vierteljahr 1932 ist durch eine beträchtliche Verstärkung der ständig wiederkehrenden Saisonbewegung gekennzeichnet, die in der durch die Pfundbaisse bewirkten stärkeren Weizenverschiffung Australiens nach Europa, wie auch in der Steigerung der Güterverladung von Europa nach den kriegführenden Staaten in Ostasien, nach China und Japan begründet sein dürfte, die also nur als vorübergehende Erscheinung zu werten ist. Bemerkenswert ist, daß nicht alle Länder gleichmäßig von dem Rückgang des Schiffsverkehrs betroffen worden sind. Die Länder mit unterwertiger Valuta haben ihren Schiffsverkehr besser behaupten können als die Goldwährungsländer. Am schwersten wurde Deutschland betroffen, dessen Schiffsverkehr durch den Suezkanal um rund 25 v. H. zurückgegangen ist (bei der Linienschiffahrt hatten die Hansa-Linien und Hamburg-Amerika-Linie einen Rückgang um 31 bzw. 33 v. H. gegenüber 1931 zu verzeichnen, der Norddeutsche Lloyd von 18 v. H.);

Hollands Schiffsverkehr durch den Suezkanal erlitt eine Minderung um 16 v. H., jener der Vereinigten Staaten um 15 v. H., der Schiffsverkehr Englands nur um $5\frac{1}{2}$ v. H. Eine Zunahme haben Rußland um 55 v. H., Japan um 25 v. H., Dänemark um 20 v. H., Norwegen um 16 v. H., Italien um 13 v. H., Schweden um 5 v. H. Die französische Flagge zeigt keinen Verkehrsverlust; die italienische Flagge und die russische werden vom Staate subventioniert.

Anteil der verschiedenen Flaggen am Suezkanalverkehr (in 1000 NRT.):

	1913	1928	1929	1930	1931	1932
Großbritannien	12.952	18.124	19.114	17.600	16.624	15.722
Deutschland	3.350	3.330	3.455	3.389	3.315	2.506
Niederlande	1.287	3.330	3.544	3.313	2.848	2.364
Frankreich	928	1.927	2.166	2.002	2.084	2.037
Italien	291	1.650	1.525	1.503	1.424	1.609
Japan	344	940		539	1.153	1.440
Norwegen		687		968	746	861
Amerika	7.5	529		670	625	526
Dänemark				432	367	438
Schweden				354	383	411
Rußland				501	459	274
Andere	738.5	1.219				152
Zusammen	20.034	31.906	33.466	31.669	30.028	28.340

Verkehrsrichtung der Güter im Suezkanalverkehr (1000 t):

	1913	1928	1929	1930	1931	1932
Europa—Asien	11.320	11.963	12.869	9.434	7.377	6.314
Asien—Europa	14.455	20.659	21.620	19.077	17.955	17.319
Zusammen	25.775	32.622	34.516	28.511	25.332	23.633

Nach Herkunfts- und Bestimmungsländern in Außeneuropa verteilt, ergibt sich beim Schiffsverkehr eine Zunahme nur im Tankschiffverkehr nach dem Persischen Golf (+0,26 Mill. NRT) und im Orderverkehr (+0,22 Mill. NRT). Einen sehr starken Rückgang erlitt der Schiffsverkehr nach Britisch-Indien und nach Ceylon (—1,13 Mill. NRT), einen geringeren der nach Ostasien (—0,14), nach Australien (—0,27), Insulinde (—0,35), nach Ostafrika (—0,13 Mill. NRT). Im Verkehr nach Indochina ist eine Steigerung um 12.000 NRT zu vermerken. Die Zunahme im Ballastverkehr (er belief sich 1930 auf 2,8 Mill. NRT, 1931 auf 3,17 Mill. NRT, 1932 auf 3,54 Mill. NRT) entfällt auf die Trampschiffe, die den Kanal auf der Suche nach Fracht durchfahren oder ohne Ladung nach Europa zurückkehren. Fast der ganze Rückgang des Güterverkehrs durch den Suezkanal fällt zu Lasten der verminderten Warenverladung von Europa nach Asien, die seit 1929 um über 50 v. H. gesunken ist, während der Rückgang im Ost—Westverkehr, also von Asien nach Europa, nur 20 v. H. betrug.

Güterverkehr im Suezkanal (in 1000 t):

Nord-Süd- verkehr	1913	1930	1931	1932	Süd-Nord- verkehr	1913	1930	1931	1932
	Metallwaren	2.033	2.034	1.511		1.431	Ölfrüchte, Öle	2.860	3.871
Künstliche Düngemittel	205	679	702	362	Mineralöle	—	4.062	3.310	3.823
Maschinen		579	394	317	Getreide	5.535	2.154	2.840	2.441
Papier, usw.		368	387	403	Textilroh- stoffe, Jute- säcke	1.950	2.120	1.818	1.572
Mineralöl	510	398	367	515	Erze und Mineralien	2.560	2.089	1.316	1.049
Zement	439	552	343	270	Kautschuk		775	707	604
Zucker, raff.	187	182	338	174	Ölkuchen		339	462	451
Kohle	1.192	450	296	179	Rohrzucker	53	389	412	484
Salz	449	431	258	255	Tee	393	384	385	408
Eisenbahn- material	865	425	229	126	Früchte		257	244	
Gewebe		280	159	149	Tapioka u. a.		171	222	
Andere Waren	5.440	3.056	2.398	2.133	Gefrierfleisch		125	175	94
					Düngemittel		226	161	
					Holz		201	141	
					Tabak		117	114	
					Kaffee		81	94	
					Butter		41	72	
					Kohle		15	72	
					Melasse- zucker		291	39	
					Andere Ware	1.104	1.369	1.254	
Zusammen:	11.320	9.434	7.377	6.314	Zusammen:	14.455	19.077	17.955	17.319

Unter den den Kanal passierenden Gütern stehen Metallwaren auch weiterhin an erster Stelle. Die Menge der verladenen Güter ist mit Ausnahme von Petroleum, Holzmasse und Papierwaren gegenüber 1931 gesunken. Die Zunahme der Petroleumverladung um 90 v. H. beruht auf der russischen Ausfuhr, wobei, wie die Flaggenanteile zeigen, russische Schiffe in stärkerem Maße beteiligt sind. Im Ost—Westverkehr von Asien nach Europa haben die Verladungen von Mineralöl, Rohrzucker und Tee etwas weniger zugenommen, die von allen übrigen Gütern sind zurückgegangen. (Vgl. Le Canal de Suez. Bulletin Decadaire de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, Nr. 1981, 15. März 1933.)

Rohseidenwirtschaft in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die ersten Versuche, die Seidenraupenzucht in den Vereinigten Staaten von Amerika einzubürgern, fallen schon in das 17. Jahrhundert. Eine Verordnung aus dem Jahre 1619 schrieb den Bewohnern die Anpflanzung von Maulbeerbäumen vor und die Regierung setzte für deren Pflege hohe Prämien aus, die aber nicht verhinderten, daß diese ersten Versuche in Karolina, Georgien,

Pennsylvanien und später auch in New Jersey, Connecticut, Massachusetts und in Kalifornien wieder aufgegeben wurden. 1830 bemächtigte sich dann die Spekulation des Gedankens, die Seidenraupenzucht hoch zu bringen, was zur Gründung von etwa 40 Aktiengesellschaften für Seidenzucht führte, die aber wenige Jahre später schon zusammenbrachen. Welche Bedeutung dem Gelingen der Versuche für die Weltwirtschaft zukäme, läßt sich ermessen, wenn man ins Auge faßt, daß ja die Vereinigten Staaten etwa 70 v. H. der gesamten Weltproduktion an Rohseide aufnehmen. Von klimatischen Gesichtspunkten aus betrachtet, ist die ganze südliche Zone von Florida bis Kalifornien für die Kultur von Maulbeerbäumen sehr gut geeignet. Eine von der American Silk Factory Inc. bereits seit mehreren Jahren betriebene Versuchsfarm zu San Marco in Kalifornien hat 250.000 Maulbeerbäume angepflanzt, große Mengen Seidenraupeneier aus Frankreich und Italien bezogen und ein Versuchslaboratorium eingerichtet, an das alle sonst erforderlichen Bauten angeschlossen sind. Eine zweite Farm soll im Tale des Sacramento angelegt werden, obwohl die bisherigen Ergebnisse nicht für eine wirkliche Rentabilität dieses Industriezweiges in der Zukunft sprechen, weil selbst durch stärkste Mechanisierung und Rationalisierung in den vereinsstaatlichen Betrieben und trotz niedriger Grundpreise die Auswirkungen des japanischen Überangebotes an Rohseide und der verkehrsgeographisch günstigen Lage der ostasiatischen Produktionsgebiete sowie deren geringe Arbeitslöhne nicht ausgeglichen werden können.

Die vereinsstaatliche Seidenindustrie ist mit einem Verbrauch von 70 v. H. der gesamten Rohseidenproduktion die bedeutendste der Welt¹. Sie verdankt ihre überragende Stellung vor allem dem allgemeinen industriellen Aufschwung der Vereinigten Staaten, mit dem der Verbrauch an Seidenwaren infolge des hohen Lebensstandards ungewöhnlich stark zugenommen hat, sowie einer zielbewußten Schutzpolitik, welche die Konsolidierung und Organisation förderte, wie sonst in keinem Staate. Ihre Anfänge finden wir in dem Staate New Jersey, wo Alexander Hamilton im Jahre 1839 in Paterson, unweit der Passaic-Fälle, das erste Unternehmen dieser Art gründete, da ihm dieser Ort wegen der Möglichkeit, die Wasserkräfte zu nützen, besonders geeignet erschien. Nicht weit von New York gelegen, das ihm einen aufnahmefähigen Absatzmarkt für seine Erzeugnisse sicherte, war Paterson auch für aus europäischen Ländern einwandernde Seidenarbeiter leicht zu erreichen. Die in den folgenden Jahrzehnten durchgeführten günstigen Verkehrsanschlüsse brachten es dann mit sich, daß Paterson heute nahezu die Hälfte aller in den Vereinigten Staaten bestehenden seidenindustriellen Betriebe vereinigt. An der Spitze der Seidenwarenerzeugung, an dem Werte der erzeugten Ware gemessen, steht aber nicht der Staat New Jersey, sondern Pennsylvanien, wo Scranton, Wilkesbare, Allentown und Easton, in der Nähe großer Antrazitlagerstätten, die bedeutendsten seidenindustriellen Zentren sind, deren männliche Arbeiterbevölkerung im Bergbau tätig ist, während die Frauen die Seidenfabriken bevölkern. Seidenindustrie findet sich ferner in den Staaten New York, Connecticut, Massachusetts und Rhode Island. Die Vereinigten Staaten zählten 1929 insgesamt 1648 Betriebe mit 136.978 Arbeitern, die Seidenwaren im Werte von 750,123.705 Dollar erzeugten. Die Zahl der 1929 in Betrieb stehenden Seidenwebstühle belief sich auf 106.225, die der Spindeln

¹ Gerhard Jacobi, Wirtschaftsgeographie der Seide, Berlin 1932.

auf 2,793.437, davon allein 44.895 bzw. 1,797.993 im Staate Pennsylvania und 31.692, bzw. 265.938 im Staate New Jersey.

	Zahl der Betriebe	Arbeiterzahl	Produktionswert in 1000 Dollar
Pennsylvania	490	62.839	306.524,0
New Jersey	819	27.275	163.967,0
New York	181	12.388	100.447,5
Connecticut	35	9.991	47.498,3
Massachusetts	33	7.808	38.220,1
Rhode Island	31	6.780	32.511,1
Andere Staaten	59	9.897	60.955,6

Die Seidenwarenfabriken decken ihren Bedarf überwiegend aus den ostasiatischen Produktionsgebieten, besonders in Japan¹ und in China, neuerdings auch in Italien und in Frankreich. Den raschen Anstieg desselben zeigen nachfolgende Verbrauchszahlen: 1871/72 399,2 t; 1901/02 4490,6 t; 1910/14 10.750,3 t; 1919/20 21.364,6 t; 1925/26 29.121,1 t; 1927/28 34.382,9 t; 1928/29 76.040,5 t; 1929/30 77.324,9 t.

Rohseideneinfuhr der U. S. A. in den Jahren 1928/29 und 1929/30.

Aus	1928/29		1929/30	
	in Tonnen	Wert in 1000 Dollar	in Tonnen	Wert in 1000 Dollar
Japan	27.359·6	289.579·2	28.757·3	326.959·8
China	5.526·0	47.367·9	5.582·5	54.328·2
Italien	1.512·3	11.928·0	647·9	5.214·1
Frankreich	65·9	738·5	56·7	727·8
Anderen Ländern	51·7	510·2	30·7	297·8

Während die Rohseidentransporte aus den ostasiatischen Produktionsländern (Ausfuhrhäfen für Rohseide sind besonders Yokohama, Kobe, Schanghai und Kanton) nach Europa ausschließlich auf dem Wasserwege erfolgen, bedienen sich jene nach den Vereinigten Staaten entweder gleichfalls nur des Wasserweges durch den Stillen Ozean und durch den Panama-Kanal nach New York, der wohl mehr Zeit in Anspruch nimmt, aber erheblich geringere Frachtkosten verursacht, oder aber des Wasserwegs und der Eisenbahn, u. zw. des ersteren bis Vancouver, wo dann die Seide von der Eisenbahn übernommen wird. Diese die Rohseide von Vancouver nach New York schaffenden Güterzüge, die schnellsten der Welt, „Seidenexpresß“ genannt, setzen sich bereits 2½ Stunden nach Ankunft des Dampfers in Vancouver in Bewegung und legen die 5300 km lange Überlandstrecke, bei einer mittleren Stundengeschwindigkeit von 80 km, in 3 Tagen zurück, so daß der ganze Transport von Yokohama nach New York nur 13 Tage

¹ Die bereits eingangs erwähnte Spitzenorganisation der amerikanischen Seideninteressenten überwacht die Seidenraupenzucht in Japan, der sie auch die erforderlichen Geldmittel zu deren Verbesserung zur Verfügung stellt, und wacht über die Seidenhaspeleien, neuerdings auch in China.

benötigt. Die Wagen dieses Seidenexpresses sind ganz aus Stahl gebaut und hermetisch gegen Luft und Feuchtigkeit abgeschlossen.

Der Kapitalreichtum des Landes ermöglichte die technisch vorzügliche Ausrüstung der Betriebe und stärkste Rationalisierung des Produktionsprozesses, die bereits so weit geht, daß für eine Steigerung des Produktionswertes von 176 Mill. Dollar auf 580 Mill. Dollar nur eine Steigerung der Zahl der Webstühle um etwa 25 v. H. erforderlich war, von denen je vier von einem einzigen Arbeiter bedient werden.

Der Produktionswert der vereinsstaatlichen Seidenfabriken belief sich 1921 auf 583·4 Mill. Dollar, 1925 auf 809 Mill. Dollar, 1927 auch 750·1 Mill. Dollar.

Die heimische Erzeugung dient fast zur Gänze dem Inlandsbedarf; nur etwa 1 v. H. geht nach Kanada, den mittel- und südamerikanischen Staaten. Die Einfuhr von Seidenwaren aber ist unter dem Einflusse der hohen Schutzzölle stetig gesunken. Während sie 1880 (Wert 17·9 Mill. Dollar) $2\frac{1}{2}$ mal so groß war als die heimische Erzeugung, machte sie 1900 (Wert 14·9 Mill. Dollar) nur mehr etwas mehr als $\frac{1}{4}$ derselben aus, 1914 (Wert 10·2 Mill. Dollar) etwa 7·4 v. H., 1921 (Wert 23·9 Mill. Dollar) 7 v. H., 1927 (Wert 17·8 Mill. Dollar) 3·6 v. H. Was die Seidenwareneinfuhr in der jüngsten Zeit anlangt, so steht auch darin Japan an erster Stelle mit 1928/29: 6·98 Mill. Dollar, 1929/30: 4·78 Mill. Dollar; dann folgen Frankreich mit 4·14, bzw. 4·83 Mill. Dollar, die Schweiz mit 1·37, bzw. 1·15 Mill. Dollar, Italien mit 1·04, bzw. 1·15 Mill. Dollar, China mit 0·84, bzw. 0·85 Mill. Dollar, andere Länder mit zusammen 1·75, bzw. 1·53 Mill. Dollar. Während aber Japan, das rund 90 v. H. seiner Erzeugnisse in den Vereinigten Staaten absetzt, meist rohe Gewebe liefert, so die andern Länder gefärbte und bedruckte Reinseidenwaren, aber auch Samte und Plüsch (1929/30 im Werte von 4·3 Mill. Dollar). Obwohl der Fabriksverbrauch in den Vereinigten Staaten nicht sehr beträchtlich zurückgegangen ist (er belief sich 1929 auf 37.176 t, 1930 auf 34.920 t, im ersten Halbjahr 1931 auf 17.530 t), sind die japanischen Rohseidenvorräte, weil die amerikanischen Fabrikanten ihre Vorratslager infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise nicht in gleichem Maße wie früher aufgefüllt haben, beträchtlich angewachsen. Sie sind von 2640 t Ende Dezember 1929 auf 7871 t Ende 1930 gestiegen, während die amerikanischen Lagerbestände in den Fabriken von 5448 t Ende Dezember 1929 auf 3504 t Ende 1930 und 1800 t Ende Juni 1931 zurückgegangen sind.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1933

Band/Volume: [76](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. 65-75](#)