

Irreführungen der Handelsstatistik.

Von

Dr. Bruno Heinemann - Berlin.

Allgemein bekannt ist, daß unser Außenhandel in beträchtlichem Umfange seinen Weg über Belgien und die Niederlande nimmt und die bedeutende Stellung Antwerpens und Rotterdams im Welthandel zum größten Teil auf der Entwicklung des deutschen Hinterlandes beruht. Weniger bekannt dürfte sein, in welchem Umfange diese Beziehungen in der Handelsstatistik anderer Länder, besonders mancher Balkanstaaten, in Erscheinung treten.

Für das Jahr 1911 — in den späteren Jahren wurde der Handel infolge der Balkankriege aus den normalen Bahnen gedrängt — verzeichnete die rumänische Handelsstatistik folgende Ausfuhrziffern:

Belgien	263 468 000	Lei (213 409 000 M)
Holland	76 907 000	" (62 295 000 ")
Oesterreich-Ungarn	62 874 000	"
England	55 980 000	"
Italien	49 592 000	"
Frankreich	48 879 000	"
Deutschland	33 008 000	" (26 736 000 ").

Der erste Blick auf diese Zahlen zeigt den Einfluß, den die Durchfuhr durch Belgien und Holland nach dem deutschen Zollgebiet auf die handelsstatistischen Aufzeichnungen ausübt. Hinzu kommt, daß auch ein allerdings verhältnismäßig geringer Teil rumänischer Güter über Oesterreich-Ungarn und Italien zu uns gelangt. Dementsprechend verzeichnet die deutsche Handelsstatistik, die auf die richtige Erfassung der Herkunftsländer besondere Sorgfalt verwendet, im Jahre 1911 eine Einfuhr von 107,9 Millionen Mark aus Rumänien. In Wirklichkeit übersteigt die rumänische Ausfuhr nach Deutschland auch noch diese Zahl beträchtlich, so daß das Deutsche Reich der Hauptabnehmer der rumänischen Erzeugnisse ist. Weizen ist die wichtigste Ausfuhrware Rumäniens, die über die Donauhäfen Galatz und Braila und den Seehafen Konstanz auf dem Seewege und dann den Rhein hinauf nach Mannheim geht, das der Haupthandelsplatz für rumänisches Getreide in Deutschland ist. Zwei andere rumänische Ausfuhrartikel, die Petroleumprodukte Naphtha und Benzin, kommen zum großen Teil die Donau aufwärts zu uns.

Im gleichen Jahre betrug der Wert unserer Ausfuhr nach Rumänien 91,4 Millionen Mark, entsprach ungefähr unserer Ausfuhrziffer nach Spanien und übertraf z. B. den Wert unserer Ausfuhr nach Australien und Neuseeland zusammen. Unsere Ausfuhr nach Rumänien ist in den letzten Jahren entsprechend der wesentlichen Rolle des deutschen Kapitals im rumänischen Wirtschaftsleben und des ausschlaggebenden Einflusses unserer Bezüge aus Rumänien sehr stark im Steigen. Diese engen wirtschaftlichen Beziehungen haben, wie wir aus den verschiedensten Anzeichen erkennen konnten, nur geringen Einfluß auf Rumäniens politische Haltung ausgeübt; noch immer herrscht in Rumänien die lateinische Phrase. Trotzdem werden sie Wert und Einfluß für die Zukunft behalten.

Auch in der bulgarischen Ausfuhrstatistik steht Belgien an der Spitze, und das Deutsche Reich, wiederum der Hauptabnehmer des betreffenden Staates, erscheint erst an vierter Stelle. Die Ausfuhrzahlen für 1911 lauten:

Belgien	53 789 000	Frs. (43 031 000 M)
Türkei	29 209 000	"
England	24 236 000	"
Deutsches Reich	22 911 000	" (18 329 000 ")
Griechenland	12 649 000	"
Frankreich	11 119 000	"
Oesterreich-Ungarn	10 567 000	"
Holland	2 210 000	"

Die Verhältnisse liegen hier ähnlich wie bei der rumänischen Ausfuhr, mit der Abweichung, daß ein großer Teil der bulgarischen Ausfuhr bisher über türkische und griechische Häfen ging und diese Länder daher in der bulgarischen Ausfuhrstatistik stark hervortreten. Die deutsche Handelsstatistik verzeichnet für das Jahr 1911 nur eine Einfuhr von 10,6 Millionen Mark aus Bulgarien. Sicherlich ist der Anteil des deutschen Zollgebietes an der bulgarischen Ausfuhr größer und übertrifft mit einer an Gewisheit grenzenden Wahrscheinlichkeit den aller anderen Länder. Nur der Umstand, daß die bulgarischen Ausfuhrartikel in großen Mengen mehrere Durchfuhrländer hintereinander zu durchfahren haben, hat eine genaue handelsstatistische Erfassung verhindert.

Der Wert unserer Ausfuhr nach Bulgarien betrug 1911 ungefähr 24 Millionen Mark; nach der bulgarischen Statistik belief sich im gleichen Jahre die Einfuhr aus dem Deutschen Reich auf ungefähr 31,8 Millionen Mark. Die Abweichung der deutschen und bulgarischen Statistik erklärt sich zum Teil daraus, daß zum Wert der deutschen Ausfuhrwaren in den Bestimmungsländern Fracht- und Verladekosten, Speditions- und Versicherungsgebühren hinzuzurechnen sind und vielfach eine an und für sich höhere Bewertung stattfindet. Auch spielt Oesterreich-Ungarn als Durchfuhrland für unsere Ausfuhr nach Bulgarien eine gewisse Rolle in der statistischen Aufnahme. Während die Rohstoffe des Balkans zum weitaus größten Teile den Seeweg gehen, benutzen unsere Ausfuhrwaren als Halbfabrikate und Fertigerzeugnisse mehr den Schienenweg. Oesterreich-Ungarn und Deutschland stehen in der bulgarischen Einfuhrstatistik mit 24 pCt. und rund 20 pCt. an erster Stelle. Die Handelsbeziehungen zwischen Bulgarien und den Zentralmächten waren, wenn man von den Kriegsjahren absieht, außerordentlich stark steigend, eine Entwicklung, die sich nach dem Kriege wahrscheinlich in erhöhtem Maße fortsetzen wird.

In Rußland geht man mit der Behauptung krebzen, daß Rußland durch den deutschen Handel und die deutsche Industrie wirtschaftlich „ausgebeutet“ würde, und sucht diese Behauptung damit zu begründen, daß die Zahlen der russischen Einfuhr aus Deutschland nach der russischen Statistik beträchtlich höher sind, als die Ausfuhr aus Rußland nach Deutschland. Die Ziffern der deutschen Statistik ergeben das umgekehrte Bild, nämlich, daß wir von Rußland weit mehr beziehen als dahin ausführen; sie treffen ungefähr das Richtige. Die russische Statistik berücksichtigt in ihren Anschreibungen bei der Ausfuhr nur den Löschungshafen und bei der Einfuhr nur den Verschiffungsort des betreffenden Transportdampfers. Der Seeweg von den Häfen des Schwarzen Meeres nach Rotterdam und Antwerpen ist aber für die Ausfuhr der südrussischen Agrarprodukte wie des Petroleums des Kaukasus von erheblicher Bedeutung. Andererseits gibt die russische Einfuhrstatistik die Fabrikate anderer Länder, die auf dem Schienenwege durch Deutschland nur durchgeföhren werden oder durch die außerhalb des deutschen

Zollgebietes liegenden Freihafengebiete gehen, als deutsche Waren an.

Nebenbei bemerkt, brauchen wir uns durch die englische Schiffsstatistik nicht täuschen zu lassen, wenn sie immer wieder angibt, daß in der letzten Woche so und soviel Schiffe mit dem und dem Tonnengehalt in den englischen Häfen ein- und ausgelaufen, von den deutschen U-Booten aber nur so und soviel vernichtet worden wären. Es ist leicht erklärlich, daß bei der reichen Gliederung und Ausdehnung der englischen Küsten sowie der stark entwickelten Küstenschiffahrt viele Fahrzeuge mehrfach gezählt werden und sich auf diese Weise kein richtiges Bild über den Einfluß der U-Boottätigkeit gewinnen läßt.