NR. 4
HAMBURG / DEN 28. JANUAR 1921

WIRTSCHAFTSDIENST

DEUTSCHER VOLKSWIRT

HERAUSGEGEBEN
VOM
HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIV
HAUPTSCHRIFTLEITUNG: DR. PAUL HEILE UND DR. KURT SINGER

INHALT

China . . . . . *F. W. Mohr*
Die wirtschaftliche und politische Lage Chinas 1919—1920
Das deutsche Kali auf dem Weltmarkt *Alfred Schmidt-Essen*

LÄNDER-BERICHTE

England . . . . . *Th. Plaut*
Außenhandel und auswärtige Probleme
Britisch-Indien . . . . . *L. Plessen*
Wirtschaftlicher Aufschwung — Aussichten für den deutschen Handel
Schweden . . . . . *G. Wistén*
Rückblick vor dem Jahresabschluß — Weitere Konjunkturverschlechterung

WELTWIRTSCHAFTLICHE ÜBERSICHTEN

Geld und Kapital
Schiffahrt und Schiffbau

VI. JAHRGANG
DER WIRTSCHAFTSDIENST ERSCHEINT DIE WOCHE EINMAL

HEFT 2 MARK

Besuchet
die
II. Internationale Prager Mustermesse
in den Tagen vom 28. Februar bis 8. März 1921.

Auskünfte bei der **Handels-Vereinigung Tschechoslowakischer Banken,** Hamburg, Schauenburgerstraße 14, welche sich gleichzeitig zur Durchführung sämtlicher bankgeschäftlichen Transaktionen zur Verfügung stellt. Informationen betr. Transportdurchführung, Verzollung usw. erteilen die offiziellen Spediteure **Jos. Srnec & Neffen,** Filiale Hamburg, Rödingsmarkt 70.

Girozentrale Hamburg

Zweiganstalt der Girozentrale Hannover

Öffentliche Bankanstalt :: **Mündelsicher**

Devisen und Akkreditierungen auf alle Plätze des Auslandes

Anfragen erbeten

Übernahme von Depositen auf kürzere oder längere Termine

Auskünfte bereitwilligst

Geschäftsräume: Neubau Hamburg-Amerika Linie, Eingang Ferdinandstrasse 56 :: **Drahtanschrift:** Girozentrale
Briefanschrift: Postschliessfach 137 Hamburg 36 :: **Fernsprecher:** Vulkan 6083, 6084, 6085, 6086 und 6087

Nordische Bank- und Handels-Kommandite
Hamburg 11 — Sick & Co. — Laeiszhof

Fernsprecher: Elbe 1056/58
Elbe 1894, Vulkan 6191

Drahtanschrift: Nordkontor

Bank und Waren == Einfuhr und Ausfuhr
An- und Verkauf von Wertpapieren jeder Art
Sorten und Devisen
Spez.: Kolonial- u. Schiffahrtswerte, in- u. ausländische Renten

DEUTSCHE BANK
Kapital und Reserven 505 Millionen Mark
Filiale Hamburg
Adolphsplatz 8 : Alterwall 37/53

Die **Deutsche Bank Filiale Hamburg** widmet ihre Tätigkeit neben der Pflege des inländischen Bankgeschäftes **insbesondere der Förderung und der Erleichterung der Handelsbeziehungen Deutschlands zu den übrigen europäischen und den überseeischen Ländern.** Sie befasst sich u. a. mit

Führung von laufenden Rechnungen jeglicher Art
Ausschreibung von Wechseln und Schecks
Einziehung und Diskontierung von Wechseln und Einziehung von Verladungspapieren
Vorschussgewährung auf Wechsel und übertragbare Lager- und Ladescheine
Gewährung von Remburs- und sonstigen Krediten
Vermittlung von telegraphischen und brieflichen Auszahlungen
Verwertung von gemünztem Silber sowie von Erzen
Ausstellung von Handels- und Reisekreditbriefen
Ankauf, Verkauf und Verwaltung von Wertpapieren

HAMBURG / DEN 28. JANUAR 1921

WIRTSCHAFTSDIENST

DEUTSCHER VOLKSWIRT

HERAUSGEGEBEN VOM HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIV

JAHRESPREIS BEI DER POST UND IM BUCHHANDEL 72 MARK :: IN KOMMISSION BEI OTTO MEISSNERS VERLAG/HAMBURG :: SCHRIFTLEITUNG: HAMBURG 36/ROTHENBAUMCHAUSSEE 5

FERNSPRECHER HANSA 2447-51 UND ELBE 5052

VI. JAHRGANG

NR. 4

Die wirtschaftliche und politische Lage Chinas 1919—1920

Während Japan infolge einer seltenen Kriegskonjunktur seinen Handel nach allen Richtungen ausdehnen und in Handel, Schiffahrt und Industrie unermeßliche Reichtümer aufhäufen konnte, fühlte China politisch und wirtschaftlich nur die üblen Folgen eines Weltkrieges. Die altgewohnten guten Waren aus Deutschland blieben völlig aus und konnten, wie z. B. Farben, nur in geringen Mengen und zu teuren Preisen aus neutralen Ländern herangeholt werden, während andere, nicht weniger unentbehrliche, wie die englischen Baumwollwaren, von Jahr zu Jahr in der Einfuhr zurückgingen. Mit dem Steigen der Frachtraumnot und des Frachtraumbedarfs wurden immer mehr Schiffe aus dem Ostasiendienst zurückgezogen und verringerten die Verschiffungsmöglichkeiten. Einfuhrbeschränkungen der europäischen Staaten, der Hauptabnehmer der chinesischen Rohstoffe und Bodenerzeugnisse, hemmten die Ausfuhr. Die unaufhaltsame Steigerung des Silberpreises mit seinen ungeheueren Schwankungen erschwerte die Lage noch mehr. So zeigten die chinesischen Seezollstatistiken während der Kriegsjahre nur ein unansehnliches Steigen des Handels, dessen Wert 1913 bereits 937 Mill. Taels betrug, 1914 ging er auf 925 Mill und 1915 auf 873 Mill. Taels herab, um dann langsam wieder anzuziehen. 1916 übertraf er mit 998 Mill. Taels den Wert von 1913 und stieg dann über 1012 Mill. Taels im Jahre 1917 auf 1040 Mill. Taels im Jahre 1918, der beste Beweis, wie wenig Vorteile Chinas Handel und Industrie aus der für Japan doch so günstigen Kriegskonjunktur zog, obwohl seine unermeßlichen Bodenschätze und Bodenprodukte es wohl dazu befähigt hätten. Erst mit dem Kriegsende trat eine merkliche Wandlung zu Chinas Gunsten ein. Der lange Krieg hatte Europas Vorräte an Rohstoffen für die Friedensindustrie und an Lebensmitteln vollständig erschöpft. Kein Wunder, daß sich die Aufmerksamkeit in Europa wieder mehr nach dem Fernen Osten lenkte, aus dem so wertvolle Erzeugnisse zur Auffüllung der Märkte bezogen werden konnten und der selbst nach den guten europäischen Fabrikaten lechzte. Freiwerdende Schiffe wurden dementsprechend in steigender Zahl wieder in die Ostasienfahrt eingestellt. Die Folge war, daß der Handel Chinas im ersten Friedensjahr 1919 einen enormen Aufschwung nahm und die Zahlen von 1918 um 237 Mill. Taels oder 25 % und die des letzten Rekordjahres 1913 um 30 % übertraf. Tee und Seide, die schon längst ihre Monopolstellung auf dem Weltmarkt eingebüßt hatten, interessieren hier weniger als die Steigerung der sonstigen Ausfuhrgüter, die vor 10, 15 Jahren zum Teil noch völlig unbekannt waren oder doch nur eine sehr geringe Rolle spielten. Der Export von Sojabohnen und ihrer Nebenprodukte betrug 1919 nicht weniger als 100 Mill. Taels gegen 10 Mill. im Jahre 1906. Der Export von Rohbaumwolle stieg — immer für dieselben Jahre — von 11 auf 31 Mill., von Eiern und Eierprodukten von 3 auf 25 Mill., von Mehl von nichts auf 10 Mill., Erdnüsse von 500 000 Taels auf 6 Mill., der verschiedenen Öle von 5 auf 50 Mill., der verschiedenen Samen von 6 auf 20 Mill., der Häute von 15 auf 30 Mill. und der von Wolle von 5 auf 14 Mill. Taels, während Rohseide für 90 Mill., andere Seidensorten für 55 Mill. und Tee für 23 Mill. Taels ausgeführt wurden. Nicht weniger als 300 Exportartikel erscheinen in der chinesischen Seezollstatistik, die zum großen Teil sehr erhebliche Zukunftsaussichten besitzen, eine Tatsache, die deutscherseits die ernsteste Aufmerksamkeit verdient, da der Bezug von Rohstoffen aller Art aus China keiner feindseligen Volksstimmung oder Sperrmaßnahmen der Regierung begegnen wird. Auch die Baumwollindustrie hat sich gut entwickelt. 1919 waren in den drei Hauptzentren Hankou, Schanghai und Tientsin nicht weniger als 100 Spinnereien in Betrieb, deren Jahresproduktion an Garnen 1919 nicht weniger als 70 Mill. Taels betrug gegen 14,5 Mill. im Jahre 1913, während für weitere 25 Mill. Taels gröbere Fabrikate hergestellt wurden. Der weitaus größte Teil der produzierten Garne wurde in China selbst verarbeitet, nur ein geringer Teil ging ins Ausland. 250 000 weitere Spindeln sollten Anfang 1920 in Betrieb genommen werden.

Für die Einfuhr nach China, ihre Möglichkeiten und Ausdehnungsfähigkeiten gestatten die Statistiken noch keine sicheren Rückschlüsse. Sicher ist, daß die Vorherrschaft der japanischen Ware, die während des Krieges im ganzen Osten bis nach Vorderasien und Südamerika einen seltenen Siegeszug machte, sehr bald wieder gebrochen wird, wenn erst die Industrien der verschiedenen europäischen Staaten, darunter auch der Zentralmächte, sich wieder völlig auf den Export nach Ostasien einstellen können und werden. Erfreulich aus hygienischen und ethischen Gesichtspunkten ist zunächst die auffallende Abnahme der Opiumeinfuhr, die 1907 noch 54 475 Kisten zu 28,6 Mill. Taels betrug, 1919 auf gesetzlichem Wege nur noch 156 Kisten im Werte von 246 000 Taels. Freilich wurden noch riesige Mengen durch japanische Händler von Tsingtau und Dalny aus nach China geschmuggelt, doch sieht zu hoffen, daß auch hier bald Wandel eintritt. Baumwoll-

waren wurden für 210 Mill. Taels eingeführt, das ist dem Werte nach mehr als in den vorhergehenden Jahren, aber der Menge nach weniger, Petroleum für 47 Mill. Taels gegen 13 im Jahre 1906 und Metalle aller Art für 56 Mill. im Jahre 1919 gegen 17 Mill. im Jahre 1909. An größeren Einfuhrwerten sind noch anzuführen: Zigaretten mit 21, Kohlen mit 12, Maschinen mit 14, Papier mit 10, Zucker mit 35 und Eisenbahnmaterial (Lokomotiven und Wagen) mit 15 Mill. Taels.

Daß während des Krieges der englische Anteil am Chinahandel stark abnahm und dem japanischen das Feld räumen mußte, ist durch die ganzen Verhältnisse gegeben. Abnahme und Zunahme des Anteils der verschiedenen Länder zeigt folgende Zusammenstellung, berechnet nach den Zahlen der chinesischen Seezollstatistik, die ja bekanntermaßen englisch gefärbt sind und kein völlig objektives Bild geben, so daß in Wirklichkeit der englische Anteil mit Hongkong noch immer zu günstig, der deutsche Anteil für 1907, 1910 und 1913 als viel zu gering erscheint.

Darnach war der Anteil der einzelnen Länder prozentual wie folgt:

	1907	1910	1913	1918	1919
Britisches Weltreich	57,4	51,7	49	38,5	38,2
Japan mit Formosa und Korea	14,7	16,9	20	41	37
Ver. Staaten m. Hawai u. Philipp.	9,7	6,8	7,8	13,5	16,8
Rußland (Land und See)	2,5	7,3	7	2	2,8
Frankreich mit Indo-China	6,5	5,8	5,1	3,4	3,3
Deutschland	3,2	4,11	4,7	—	—

Daß in diesem Verhältnis merkliche Schwankungen eintreten werden, wenn zum Beispiel England und Deutschland wieder in vollem Umfang exportieren und so den an Japan und Amerika verlorenen Boden zurückerobern können, ist sicher.

Die außerordentlich günstige Aufwärtsbewegung des chinesischen Außenhandels hielt auch im ersten halben Jahre 1920 an, so daß man für 1921 schon mit Bestimmtheit auf weitere Rekordziffern schließen konnte. Alle diese Erwartungen wurden bald getäuscht. Im Frühsommer trat ein bedauerlicher, aber nachhaltiger Umschwung ein, der ausgedehnte Teile des chinesischen Wirtschaftslebens erfaßte. Die Ursachen sind teils politischer, teils wirtschaftlicher Art. Die Trennung zwischen Nord und Süd dauerte an, die langersehnte Einigung ist noch immer nicht erfolgt. Im Gegenteil, die Lage im Süden wurde noch verworrener, als auch hier schwere Mißhelligkeiten ausbrachen, die zu Kämpfen zwischen den verschiedenen Provinzen, oder richtiger, unter ihren militärischen Machthabern führten. Kuanghsitruppen kämpften mit Kuangtungtruppen um die Herrschaft in Kanton. Die Truppenkommandeure in Kueichon und Yünnan suchten ihre Macht auch nach Szechuan auszudehnen. Nachhaltiger aber als im Süden wurde das Wirtschaftsleben im Norden beeinflußt durch den erneuten Umsturz in Peking. Die nordchinesische Militärpartei, die unter Führung des Marschalls und des ehemaligen Ministerpräsidenten Tuan Chi jui seit Jahren eine stark japanfreundliche Politik betrieb, im japanischen Solde die japanischen Interessen vertrat, durch Aufnahme zahlreicher unproduktiver Anleihen und Gewährung wichtiger Eisenbahn- und Wirtschaftskonzessionen an Japan die Interessen Chinas stark gefährdete und die Zukunft Chinas stark belastete, hatte sich in dem sogenannten Anfuklub — benannt nach der Straße, in der er tagte — eine politische Organisation geschaffen, die die Regierung in ihrem Sinne zu besetzen und in ihrem japanfreundlichen Sinne zu leiten suchte. Mit der für China so ungünstigen Lösung der Schantungfrage im Versailler Frieden, der bekanntlich Deutschlands Rechte auf Japan übertrug, setzte in allen Kreisen des chinesischen Volkes eine ungeheure Erbitterung gegen Japan ein, die in einem lange sich hinziehenden, für Japan sehr empfindlichen Boykott zum Ausdruck kam. Diese japanfeindliche Stimmung führte letzten Endes zum Sturz der japanfreundlichen, im Anfuklub organisierten Militärpartei durch die kommandierenden Generale von Mukden (Chang Tso Lin) und Tientsin (Tsao Kun). Die militärischen Operationen brachten durch die starke Inanspruchnahme der nordchinesischen Eisenbahnen und die willkürliche Requirierung zahlreichen rollenden Materials den ganzen Verkehr in Unordnung. Im Norden wie im Süden verlor der Kaufmann in den Vertragshäfen das Vertrauen zu größeren geschäftlichen Transaktionen, da er das Risiko nicht laufen wollte, große Summen in Waren anzulegen, bei denen er nicht mit Bestimmtheit darauf rechnen konnte, daß sie bei der Unsicherheit auf den Straßen tatsächlich auch ihren Bestimmungsort im Innern erreichten. Der plötzliche Sturz im Silberkurs erschwerte die Lage, besonders die der Baumwollwarenimporteure. Bei steigendem Silberwert hatten sie enorme Gewinne gemacht, jetzt traten die Verluste ein, die in Schanghai allein auf 50 Mill. Taels geschätzt wurden. Ihre Lage schien ihnen so bedenklich, daß sie auf Grund gemeinsamer Beratung die englischen und amerikanischen Händler um Annullierung aller Kontrakte auf Baumwollwaren ersuchten. Die englische und amerikanische Handelskammer sprachen sich indes gegen derartige Maßnahmen aus, indem sie betonten, daß man die Heiligkeit der Verträge im Interesse des ganzen Geschäftslebens nicht antasten dürfe, daß die chinesischen Kaufleute nach den früheren Gewinnen nun auch die Verluste tragen müßten. Die chinesischen Kaufleute gaben sich damit zufrieden, wie bei ihrer bekannten und allgemein anerkannten Ehrenhaftigkeit auch nicht anders zu erwarten war. Ein Teil der chinesischen Firmen indes, die nur eine günstige Spekulation hochgebracht hatte, brach zusammen, ein Teil konnte von den fremden Firmen gehalten werden, aber die Geschäftsfreudigkeit fehlte allenthalben, weil eben bei den ständig schwankenden Kursen eine feste Preisbildung unmöglich ist. Hinzu kam, daß infolge der schweren Wirtschaftskrisis in Japan auch der japanische Kaufmann unter der allgemeinen Geldknappheit stark zu leiden hatte und darum zur größten Zurückhaltung bei Einkäufen gezwungen war.

Zu diesen politisch-wirtschaftlichen Momenten kam die ungeheure Naturkatastrophe in Nordchina. Eine alles verzehrende Dürre — Monate und Monate waren die Niederschläge vollständig ausgeblieben — suchte die weiten Ebenen Nordchinas heim, deren Bevölkerung bei dem Fehlen jeder Industrie zu ihrer Existenz lediglich auf die Erträge der Landwirtschaft angewiesen ist. Jede Ernte von geringerem Ertrag bringt Sorgen, jede Mißernte Hunger und Elend, eine Dürre, wie die diesjährige, Hungersnot und Tod allen davon betroffenen Gebieten. Große Teile der Provinzen Tschili, Schantung, Honan, Schansi und Schensi sind in Mitleidenschaft gezogen, fast 60 Mill. Menschen sind der Hungersnot mit all ihren grausamen Wirkungen ausgesetzt. Überall sind Hilfsaktionen ins Leben getreten, überall werden Notstandsarbeiten wie Bau von neuen Straßen von der Regierung eingeleitet, aber sie können immer nur in beschränktem Maße helfen. Daß die fehlende Produktion eines Gebietes von mehr als der Größe Deutschlands und die ausfallende Kaufkraft von 60 Mill. Menschen sich im Einfuhr- und Ausfuhrhandel unliebsam bemerkbar macht und die Entziehung der zur Linderung der Not unentbehrlichen großen Bargeldsummen den Geldmarkt weiter ungünstig beeinflußt, ist eine selbstverständliche Begleiterscheinung einer Katastrophe, wie sie selbst China in diesem Umfang seit Jahrzehnten nicht mehr erlebt hat.

In den Beziehungen zwischen Deutschland und China ist

eine Änderung bisher nicht eingetreten, da China als Protest gegen die Regelung der Schantungfrage den Friedensvertrag noch immer nicht unterzeichnet hat. China erstrebt die Wiedergewinnung seiner vollen, durch die Handelsverträge bisher vielfach stark gebundenen Souveränität, insbesondere die Zolltarifautonomie und die Abschaffung der Konsulargerichtsbarkeit. China verweigert allen Staaten, die mit ihm einen neuen Handelsvertrag wollen, den bisherigen nominell 5 %igen Wertzoll und will ihnen gegenüber einen neuen, in Vorbereitung befindlichen autonomen Zolltarif zur Anwendung bringen. Bis zum Inkrafttreten desselben hat es für die Angehörigen der ehemals feindlichen sowie der sonstigen vertragslosen Staaten durch Erlaß der Reichszollbehörde vom 15. 1. dieses Jahres besondere Zollsätze eingeführt, die für nicht unbedingt notwendige Waren, wie elektrische Materialien, Lampen und Beleuchtungskörper, Nadeln, Papier, Telegraphen und Telephonmaterial, Baumwolldecken, Halbwollfabrikate, Wollwaren, Eisenfabrikate und Federboas, 10 % betragen und für Luxuswaren, wie Emaillewaren, Litzen und Besätze, Seifen, Büroartikel und Schreibwaren, Öfen und Roste, Kandiszucker, Motorwagen, Biere, Tuche, Knöpfe, Porzellane und Kleidung, Stiefel, Hüte und Handschuhe nicht weniger als 20 %. Für die Ausfuhrzölle ist mit Rücksicht auf die chinesische Produktion, die eines gesteigerten Absatzes nach dem Auslande bedarf, von einer Erhöhung der 5 %igen Sätze Abstand genommen worden. Die Beibehaltung der Konsulargerichtsbarkeit, die faktisch seit 1917 nicht mehr besteht, und deren allgemeine Beseitigung nur eine Frage der Zeit ist, ist keine Lebensfrage für den deutschen Handel nach China. Ein Verzicht auf sie ist ohne Gefährdung deutscher Interessen wohl möglich. Dagegen ist eine unterschiedliche Zollbehandlung, welche die deutschen Waren erheblich schlechter stellt, als die anderer Länder, für die Zukunft des deutschen Handels unannehmbar oder doch mindestens eine so starke Belastung, daß ihr entsprechende Erleichterungen auf anderen Gebieten, wie etwa Wegfall aller Aufenthaltsbeschränkungen im Innern, gegenüberstehen müssen, um unsere Zustimmung finden zu können. Wir wollen im Interesse einer ungestörten deutschen Betätigung im Chinahandel hoffen, daß China baldmöglichst den Kriegszustand mit Deutschland beendet und daß es der Einsicht und den Anstrengungen der deutschen zurzeit in China weilenden Kommission gelingt, einen neuen Handelsvertrag mit China abzuschließen oder doch wenigstens vorzubereiten, der den gleichlaufenden Interessen und wirtschaftlichen Bedürfnissen Chinas und Deutschlands in gleicher Weise gerecht wird.

Dr. F. W. Mohr

Das deutsche Kali auf dem Weltmarkt

Es ist noch nicht allzulange her, daß der preußische Landwirtschaftsminister ein Sinken der Inlandspreise für Kali voraussagte. Die Landwirte haben es daraufhin für richtig gehalten, ihre Kalibezüge einzuschränken. Und nun stellt das deutsche Kalisyndikat den Antrag, diese Preise um nicht weniger als 50—55 % zu erhöhen!

Die Gründe, die dafür vorgebracht werden, sind von Gewicht. Die Kalipreise sind bis jetzt nur um das 5—6fache gegen die Friedenszeit heraufgegangen, die Preise für Stickstoff dagegen um das 9fache, für Phosphorsäure um das 10—32fache und die Preise für landwirtschaftliche Produkte durchschnittlich um das 10¼fache.

Auch der Hinweis des Kalisyndikats auf das Anschwellen der Selbstkosten leuchtet ein. So wird mitgeteilt, daß die Rohbraunkohlen und Braunkohlenbriketts heute gegen 1913 das 20fache kosten und die Steinkohlen das 13fache und daß die Löhne um das 10fache angewachsen sind. Am 1. 3. 20 trat durch Verdoppelung der Frachten eine neue Belastung ein. Diese fällt umso schwerer in die Wagschale, als den Steinkohle verfeuernden Kaliwerken durch das Abkommen von Spa die Ruhrkohlen überhaupt entzogen wurden. Diese Werke sind zur Erzielung derselben Heizwirkung nach erfolgter kostspieliger Umstellung ihrer Feuerungsanlagen gezwungen, die dreifache Menge Rohbraunkohlen aus Entfernungen bis zu 250 km zu beziehen. Dadurch wird auch der Eisenbahnwagenpark in unrationeller Weise in Anspruch genommen.

Wenn gleichwohl das Ergebnis des letzten Geschäftsjahres so gut war, daß reichliche Ausschüttungen von Dividenden erfolgen konnten, so rührt das von den Gewinnen aus dem Auslandsabsatz her. Diese Gewinne sind allem Anschein nach in zu großem Umfange an die Aktionäre ausgezahlt worden. Im „W.-D." wurde schon mehrfach darauf hingewiesen, daß die Mischung von Goldmark und Papiermark in den Bilanzen heutzutage eine ganz besonders vorsichtige Dividendenpolitik notwendig macht. In erster Linie müssen Abschreibungen vorgenommen und Reserven gebildet werden. Wäre dies im letzten Geschäftsjahre in größerem Umfange geschehen, so würde die jetzt eingetretene Krisis dadurch gemildert werden. An und für sich erscheint es ja verständlich, daß die Aktionäre eine Entschädigung für zahlreiche magere Jahre wünschen.

Freilich würde man auch bei zurückhaltenderer Gewinnverteilung kaum auf eine Heraufsetzung der Inlandspreise verzichten können. Denn den Ausschlag gibt durchaus die Lage auf dem Weltmarkt. Die Inlandsverluste konnten im Jahre 1920 noch mit 80 % aus den Auslandserlösen gedeckt werden. Im Jahre 1921 ist dies angesichts des Darniederliegens der Geschäfte auf dem Weltmarkt, wie es scheint, ausgeschlossen, und so muß das Inland Opfer bringen.

Der nordamerikanische Farmer sitzt auf seinem Getreide und auf seiner Baumwolle fest, die trotz des Preissturzes von 40 auf 14½ cents für das englische Pfund keine Abnehmer findet. Er ist nicht in der Lage, die Tratten der Düngergesellschaften einzulösen. Die Folge davon ist eine Verminderung der Anbaufläche, also auch eine Einschränkung des Bezuges von Düngemitteln. Was den Mais anbetrifft, so wurde 1920 infolge günstiger Witterung eine Rekordernte erzielt. (3199 Mill. bu gegen 2917 bzw. 2538 Mill. bu in den Vorjahren.) Diese Ernte wäre zweifellos bei reichlicherem Gebrauch von Kali noch größer gewesen, aber es ist begreiflich, daß man bei Absatzschwierigkeiten solche weitere Steigerung gegenwärtig entbehren zu können glaubt.

Vor allem leidet auch Argentinien unter dem Maisüberfluß. Die dortigen Plantagenbesitzer erklären, daß sie bei dem Export von 11,2 Mill. Quarter, die seit 1. 5. 20 aus Argentinien nach Europa verschifft worden seien, weniger verdient hätten, als bei dem vorjährigen Export von nicht ganz 7 Mill. Da die Preise für Frachten stark gefallen sind, wird eine solche Überfüllung der europäischen Häfen mit Mais erwartet, daß die neue Ernte, die Ende April bis Anfang Mai 1921 in Argentinien beginnt, einen wenig oder gar nicht lohnenden Verkauf vermuten läßt. Unter solchen Umständen haben die Pflanzer wenig Neigung, ihre Erzeugung durch Kunstdünger zu steigern, zumal Argentinien vor dem Kriege so gut wie keinen Kaliverbrauch hatte. Der im Kriege getriebene rück-

sichtslose Raubbau läßt allerdings auf die Dauer eine Auffrischung durch künstliche Düngung geboten erscheinen. Kuba leidet ähnlich unter Zucker- und Brasilien unter Kaffeeüberfluß.

Was die Stockung im Auslandsabsatz für uns bedeutet, geht aus einer Betrachtung der Entwicklung seit Kriegsende hervor. Im Juli 1918 begannen die ersten Verschiffungen nach Großbritannien und den überseeischen Ländern. Der Auslandsabsatz nahm von 1 419 479 dz im Jahre 1918 auf 1 749 698 dz 1919, also um 330 219 dz zu. Auch noch im ersten Vierteljahre 1920 hielt diese Aufwärtsbewegung an. Das deutsche Inland dagegen verbrauchte 1919 nur 6 370 326 dz gegen 8 597 164 dz 1918; das ist ein Rückgang von 2 226 838 dz. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, daß die deutsche Landwirtschaft 1913 erst 5 361 026 dz Kali konsumierte, so daß sich für 1919 immerhin eine Zunahme von 14 % gegen die Friedenszeit feststellen läßt.

In den letzten Wochen ist es dem Kalisyndikat gelungen, mit Italien einen größeren Abschluß zu einem verhältnismäßig günstigen Preis zustande zu bringen. Er bewegt sich zwischen 120 bis 130 Lire frei oberitalienischer Station für 80%iges Chlorkalium. Im Dezember 1920 wurde berichtet, daß auch mit den Donaustaaten Verhandlungen angeknüpft seien, die mit Rumänien ziemlich sicher zu einem Abschluß führen würden.

Die weitaus wichtigste Frage aber ist, ob es gelingt, mit den Vereinigten Staaten von Amerika Verkäufe zu tätigen. 1913 hat Nordamerika einschließlich Hawai 2 482 948 dz Kali bezogen. Der Krieg brachte dann eine völlige Unterbrechung des Absatzes, und erst 1919 wurde wieder dorthin geliefert. Im ganzen Jahre 1919 erhielt Nordamerika einschließlich Hawai 701 288 dz deutsches Kali, fast die Hälfte des gesamten Auslandsabsatzes. Die Preise für die ersten 30 000 t betrugen 76 $ je Einheit. Es entwickelte sich schnell lebhaftere Nachfrage, und die Preise stiegen bis 95 $. Schließlich verlangte das deutsche Kalisyndikat 150 $, bis dies den Amerikanern zuviel wurde.

Mit Nachdruck muß darauf hingewiesen werden, daß der im Augenblick weniger dringende Bedarf in den Vereinigten Staaten und den anderen Ländern die Schwierigkeiten des Absatzes für das deutsche Kali nur zu einem Teil erklärt. Das Ausland scheut sich vor allem, in einer Zeit allgemeiner Absatzstockung hohe Kosten aufzuwenden, um die Erzeugung zu heben. Wäre eine Produktionssteigerung und eine Heilung der im Kriege durch Raubbau entstandenen Schäden unter Aufwand geringerer Mittel zu erreichen, so ließe es zweifellos weit eher mit sich reden. Denn auf die Dauer ist das Kali ja nicht zu entbehren.

Das deutsche Kalisyndikat muß also seine Erzeugnisse zu wesentlich niedrigeren Preisen anbieten, wenn es Geschäfte machen will. Inzwischen sind die Preise für 80 %iges Chlorkalium fob Hamburg auf 90, ja sogar 60 $ herabgesetzt worden, ohne daß es zu Abschlüssen kommen konnte. Die richtige Grenze scheint also noch nicht gefunden zu sein. Es ist keineswegs nötig, sich durch Hinweise der Amerikaner auf angeblich vorhandene große Lager aus früheren Einkäufen bluffen zu lassen. Aber daß die Preispolitik des Kalisyndikats dem Ausland gegenüber grundsätzlich umgestellt werden muß, ist unschwer einzusehen.

Das Trägheitsmoment muß überwunden werden. Es muß eingesehen werden, daß die Stellung Deutschlands auf dem Weltmarkte für Kali grundverschieden ist von derjenigen vor dem Kriege. Damals besaß Deutschland ein Monopol, das durch die spanischen Vorkommen kaum bedroht war. Während des Krieges wurde die Auffassung mit Liebe gehegt, daß nach Friedensschluß das Kali eine der stärksten Waffen Deutschlands zur Erzwingung neuer Geltung auf dem Weltmarkt darstellen würde. Es ist anders gekommen. Das deutsche Monopol ist durch den Verlust des Elsasses dahin. Das elsässische Kali hat begonnen, Deutschland seine Position streitig zu machen und wird dies in immer steigendem Maße tun. Deutschland ist nicht mehr imstande, Monopolpreise zu fordern. Es steht im Konkurrenzkampf und muß sich anpassen. Dies umsomehr, als überhaupt seine handelspolitische Stellung infolge des verlorenen Krieges und des Versailler Vertrages so schwach wie nur möglich ist. Deutschland muß zu niedrigeren Preisen anbieten als das Elsaß, wenn es sich auf die Dauer behaupten will. Von der aufblühenden Entwicklung der elsässischen Kaliindustrie soll ein anderes Mal die Rede sein.

Einen gewissen Ausgleich für eine Herabsetzung der Auslandspreise schafft der in den letzten Monaten verstärkt eingetretene Rückgang der deutschen Valuta, wie ja überhaupt die Valutagewinne beim Kaligeschäft eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. Auf sie sind nicht zuletzt die günstigen Abschlüsse der Gesellschaften im letzten Geschäftsjahr zurückzuführen.

Ein Verlust durch niedrigere Preise kann durch infolge solcher Preisstellung vergrößerten Umsatz wieder wettgemacht werden. Dies sollte überhaupt von jetzt an der leitende Gedanke sein: Den Absatz auszudehnen und jedes Mittel dazu, auch das Preisinstrument, energisch anzuwenden.

Die Fähigkeit der Kaliindustrie zu erfolgreichem Wettbewerb kann endlich durch innere Reformen erhöht werden. Es geht nicht mehr an, daß infolge der eigenartigen Organisation der Gesamtindustrie die minder leistungsfähigen Werke von den potenten gewissermaßen mitdurchgeschleppt werden. Wie in anderen Industriezweigen ist eine Zusammenlegung, eine Konzentration aller Kräfte notwendig. Die früheren Maßstäbe sind auch hier veraltet. Denn auch der jetzige Aufbau der Kaliindustrie verdankt seine Entstehung in erster Linie der Erwägung, daß das deutsche Kalivorkommen ein Weltmonopol bildete.

Dr. Alfred Schmidt-Essen

England

Außenhandel und auswärtige Probleme

Wenn man einen Blick auf den Außenhandel Englands während des Jahres 1920 wirft und die einzelnen Zahlen mit denen des Vorjahres vergleicht, wird man überrascht sein, wie günstig für England die Entwicklung vor sich gegangen ist.

Außenhandel im Jahre 1920
Wertziffern in 1000 £

I. Klasse: Nahrungsmittel, Getreide und Tabak:	Einfuhr 1919	Einfuhr 1920	Britisch. Ausfuhr 1919	Britisch. Ausfuhr 1920
a) Getreide und Mehl	151 676	231 713	3 381	2 779
b) Futtermittel	11 811	8 899	305	1 017
c) Fleisch	175 416	141 557	619	861
d) Schlachtvieh	—	—	—	14
e) Andere (nicht steuerpflicht.) Nahrungsmittel u. Getränke	162 613	171 759	24 289	37 092
f) desgl. (zollpflichtig)	175 918	174 768		
g) Tabak	41 654	35 677	5 167	9 130
Zusammen I. Klasse	719 119	767 373	33 771	50 893

	Einfuhr		Britisch. Ausfuhr	
II. Klasse: Rohstoffe u. Halbfabrikate:	1919	1920	1919	1920
a) Kohle	1	27	83 214	99 627
b) Andere nichtmetall. Minen- u. Bergwerkserzeugn. usw.	5 125	9 694	867	2 405
c) Eisenerze und Eisenabfälle	11 985	20 800	321	630
d) And. Metallerze u. M'abfälle	13 942	17 712	73	2 204
e) Holz	72 306	82 165	862	1 012
f) Baumwolle u. B'wollabfälle	190 771	256 765	—	3 099
g) Wolle, W'abfälle u. W'lump.	104 753	93 957	7 287	8 787
h) Seide	3 164	4 071	133	94
i) Andere Textilrohstoffe	25 654	32 727	520	635
j) Ölsaaten, Nüsse, Öle, Fette, Harz und Gummi	91 570	82 225	11 848	13 598
k) Felle und Häute	29 508	31 977	1 626	4 032
l) Material für Papierbereitg.	16 549	33 278	906	2 517
m) Kautschuk	26 490	26 769	241	521
n) Verschiedenes d. Klasse II	14 963	19 335	3 394	6 495
Zusammen II. Klasse.	606 784	711 501	111 291	145 655
III. Klasse: Fertigfabrikate und bearbeitete Artikel:				
a) Koks und Briketts	4	11	9 084	20 692
b) Töpferwaren, Glas usw.	3 862	10 113	7 919	18 324
c) Eisen, Stahl u. Waren daraus	11 613	29 006	64 424	128 943
d) Nichteisenmet. u. W. daraus	33 578	39 222	14 370	25 866
e) Schmiedewaren, Instrumente und Werkzeuge	9 051	10 606	7 945	13 611
f) Elektr. Waren u. Apparate	1 205	1 826	5 708	11 604
g) Maschinen u. Maschin'teile	15 020	19 961	30 742	63 458
h) Waren aus Holz	4 310	8 631	1 152	2 836
i) Baumwollgarne u. B'waren	5 367	9 826	238 845	401 683
j) Wollene Garne u. W'waren	3 171	17 702	95 634	134 969
k) Seide und Seidenwaren	22 945	36 916	3 691	15 198
l) Waren aus and. Textilrohst.	11 711	23 118	26 680	45 037
m) Konfektionswaren	7 446	15 033	23 829	48 888
n) Chemikalien, Farbstoffe, Medikamente und Farben	21 042	35 315	27 015	40 730
o) Öle, Fette, Harze (verarbeitet)	43 587	77 001	13 227	13 616
p) Leder und Lederwaren	38 103	20 515	7 146	11 673
q) Papier und Pappe	13 021	30 252	4 231	12 818
r) Wagen, einschl. Lokomobile, Schiffe, Luftfahrzeuge	9 816	27 233	13 931	60 166
s) Kautschukwaren	3 001	7 103	7 352	11 549
t) Verschiedenes d. Klasse III	38 199	31 433	38 560	49 070
Zusammen III. Klasse	295 955	456 823	641 484	1 120 732
IV. Klasse: Tiere (kein Schlachtvieh)	405	402	1 815	4 814
V. Klasse: Paketpost (nicht zollpflichtige Waren)	3 894	2 644	10 278	13 470

Die Nahrungsmitteleinfuhr hat unter Berücksichtigung des Preisniveaus nicht wesentlich, wenn überhaupt zugenommen, und das gleiche gilt von den Rohstoffen; die Einfuhr von bearbeiteten Materialien und Fertigfabrikaten ist zwar erheblich gestiegen; aber die Ausfuhr in allen Produkten mit einziger Ausnahme von Lebensmitteln hat ganz bedeutend, die an Fertigfabrikaten ganz erstaunlich zugenommen. Trotzdem sind die Mengen von 1913 auch in dem verflossenen Jahr, soweit man sehen kann, noch nicht erreicht. Eine Zusammenstellung des „Board of Trade Journal" gibt hierüber Aufschluß. Auf Grund der tatsächlich eingeführten Mengen wird nämlich im Handelsamt regelmäßig der Wert der Gesamteinfuhr zu Vorkriegspreisen berechnet, und diese Berechnung ergibt nachstehende Gesamtübersicht:

Vergleichende Außenhandelsstatistik (Werte in 1 Mill. £)

	Gesamtausfuhr 1920 laut Statist.	Gesamtausfuhr 1920 berechn. auf Basis von 1913	Gesamtausfuhr 1913 laut Statist.	Wiederausfuhr 1920 laut Statist.	Wiederausfuhr 1920 berechn. auf Basis von 1913	Wiederausfuhr 1913 laut Statist.	Brit. Ausfuhr 1920 laut Statist.	Brit. Ausfuhr 1920 berechn. auf Basis von 1913	Brit. Ausfuhr 1913 laut Statist.
1. Quartal	520,6	186,8	196,3	75,1	34,1	31,1	295,4	140,8	127,3
2. „	502,8	176,2	182,5	60 8	26,5	28,0	341,9	95,4	129,8
3. „	467,9	162,1	179,0	44.6	18,5	23.3	369 8	98,4	133,7
4. „	435,6	154,1	211,0	41,9	19,7	27,2	3 8,3	88,0	134,5

In keiner Rubrik dieser Zusammenstellung zeigt sich eine Zunahme gegenüber 1913, mit einziger Ausnahme der Wiederausfuhr im ersten Vierteljahr.

Von noch größerem Interesse als diese Zusammenstellung der Gesamtwarenmengen ist vielleicht die nachstehende Tabelle, die die Verschiebungen in der Rohstoffeinfuhr (Waren der zweiten Klasse) und die Ausfuhr von Fertigfabrikaten (Waren der dritten Klasse) gegenüberstellt.

Werte in 1 Mill. £

	Einfuhr v. Waren d. II. Kl. ohne Wiederausfuhr 1920 laut Statist.	1920 berechn. auf Basis von 1913	1913 laut Statist.	Ausfuhr von Waren der III. Kl. 1920 laut Statist.	1920 berechn. auf Basis von 1913	1913 laut Statist.
1. Quartal	184.2	53,2	59,9	233,2	74,2	102,5
2. „	154,3	4 ,9	42,2	288,5	82,3	103,3
3. „	127,6	45,1	40,2	3 0,8	85.6	105,4
4. „	122,5	49,6	63,9	278,2	74,2	102,6

Während die Einfuhr von Rohstoffen im Verlauf der ersten drei Quartale des ganzen Jahres die Mengen von 1913 weit hinter sich gelassen hat, blieb sie im letzten erheblich hinter der von 1913 zurück, und hat auch dem tatsächlichen Werte nach die Summe der Vorquartale nicht erreicht. Daß sie diese der Menge nach übertroffen hat, liegt, wie die genauere Untersuchung ergibt, nur an dem Ergebnis der beiden ersten Monate des letzten Quartals, während der Dezember einen starken Rückgang aufwies. Die Ausfuhr an Fertigfabrikaten (Waren der dritten Klasse), läßt, wenn auch nicht so ausgeprägt, die gleiche Tendenz erkennen. Doch nimmt in dieser der Monat Dezember keine Ausnahmestellung ein. Die Folgen dieser Zusammenhänge, die eine Wirkung der Weltdepression sind, haben Bedeutung für die Zahlungsbilanz.

Der Einfuhrüberschuß ist im verflossenen Jahr von 663 Mill. des Vorjahrs auf 378 Mill. £, also um etwa 42 %, zurückgegangen.

Passivsaldo und Handelsbilanz in 1000 £	Außenhandel in 191	in 1920	Zunahme + oder Abnahme — in 1920	Desgl. in %
Gesamteinfuhr	1 626 156	1 936 742	+ 310 586	+ 19.1
Britische Ausfuhr	798 638	1 335 569	+ 536 931	+ 67,1
Wiederausfuhr	164 746	222 406	+ 37 660	+ 34,9
Gesamtausfuhr	963 385	1 557 975	+ 594 590	+ 61,8
Einfuhrüberschuß	662 772	378 767	— 284 004	— 42,6

Das Handelsamt hat im vorigen Jahr (allerdings bei höheren Frachtraten) die englische unsichtbare Ausfuhr für 1920 auf 640 Mill. £ geschätzt. Durch den Rückgang in den Frachtraten hat sich die Zahl sicher vermindert. Dazu kommt aber die Ausfuhr an Gold, die in der Handelsstatistik ja nicht erscheint und die im verflossenen Jahr bei einer Einfuhr von 50,7 Mill. 92,6 Mill. £ betragen hat — der Ausfuhrüberschuß rührt aus den Koffern der Privatbanken her — es ist mithin fraglos im verflossenen Jahr eine sehr günstige Zahlungsbilanz erzielt worden und die Schätzung des „Economist" von 200 Mill. £ scheint unter Berücksichtigung der Goldausfuhr eher zu niedrig als zu hoch gegriffen. Das günstige Ergebnis ist im wesentlichen im zweiten Halbjahr erzielt worden, in dem der Einfuhrüberschuß des Außenhandels (z. B. im Juli) bis auf 8 Mill. £ herunterging.

Erstaunt wird man fragen, wie ist es möglich, daß trotz dieser günstigen Zahlungsbilanz das Pfund Sterling während des ganzen Jahres einen schlechten Kurs aufgewiesen, und daß der Kapitalexport Englands noch nicht wieder eingesetzt hat. Die Antwort auf diese Frage lautet: der Kapitalexport hat tatsächlich eingesetzt, aber nicht zum Zwecke nutzbringender Anlagen sondern zur Abzahlung von Auslandsschulden, die während des Krieges die Regierung und Privathäuser im Ausland aufgenommen hatten und zur Begleichung von Zinsen. Diese Rückzahlung von Schulden dürfte dazu beigetragen haben, daß der Kurs des Pfundes im ganzen Verlauf des Jahres 1920 sich nicht dauernd zu heben vermochte. Nach einem anfäng-

lichen Aufschwung ging er in der zweiten Hälfte wieder erheblich zurück.

Neben der Tilgung von alten Verpflichtungen und der Zahlung von Zinsen, kommt noch ein anderes Moment in Betracht, das einen Druck auf den Pfundkurs ausübt. Nach wie vor findet Englands Einkauf in den Rohstoffländern der Neuen Welt statt, während der Verkauf zum erheblichen Teil in Europa geschieht. Daher müssen die Rohstoffe prompt bezahlt werden, während der Erlös für die Fertigfabrikate nicht oder nur langsam eingezogen werden kann — die Folge der finanziellen Lage Europas. Dadurch wird die scheinbar günstige Zahlungsbilanz sehr unvorteilhaft beeinflußt.

Wie erklärt sich nun das sprungweise In-die-Höhe-gehen des Pfund Sterling in den ersten Tagen des neuen Jahres, das in etwa zwei Wochen 20 cts gewann? (Am 31. 12. betrug der Kurs des Pfundes in New York 3,54¼, am 17. 1. 3,74⅞.) Der Verlauf der wirtschaftlichen Konjunktur gibt den Schlüssel zu dieser Frage. Die Absatzstockung in Großbritannien hat die Folge gehabt, daß im Dezember die Ankäufe von Rohstoffen in den Ländern der Neuen Welt erheblich zurückgegangen sind. Dagegen geht die Ausfuhr von Waren noch weiter und so hat die Zahlungsbilanz auf einmal eine wesentliche Besserung erfahren; dazu kommt, daß die Krise in den Vereinigten Staaten und die dortigen Absatzstockungen einen Rückgang im Wert des Dollars zur Folge gehabt haben. Beides kommt in den günstigen Kursen zum Ausdruck, diese sind also an sich keine ganz reine Freude. Überhaupt muß man dem „Common Sense" recht geben, daß noch niemals die Wolken sich am politischen Himmel schneller zusammengezogen haben als heute.

Die Zahl der Arbeitslosen wächst täglich um Tausende; die Handelsbeziehungen mit Rußland kommen nicht vorwärts und drohen zu scheitern; in Indien nimmt die Unruhe zu. Lord Reading hat seine staatsmännische Kunst zu beweisen schon oft Gelegenheit gehabt und es ist ihm geglückt, das englische Staatsschiff um manche Klippe geschickt herumzusteuern. Seine Wahl zum Vizekönig von Indien stellt ihn vor neue Aufgaben, deren Schwierigkeit am besten daraus ersichtlich ist, daß gerade er gewählt wurde. Lord Milners Beruhigungsversuche in Ägypten sind bis jetzt erfolglos. Die Erbitterung gegen England ist in Frankreich im Wachsen begriffen. Die Franzosen sehen in England nur die Rückkehr zu normalen Verhältnissen und übersehen die bereits eingetretene Krise, die man ja auch, wenn man will, als etwas Natürliches hinstellen kann. So machen sie der englischen Handelswelt die größten Vorwürfe, daß sie die französische Valuta künstlich entwerte, wobei allerdings der Grund zu einem solchen Vorgehen nicht recht verständlich wäre. Man fühlt eben in Frankreich die Depression kommen und sucht, wie dort üblich, nach einem Schuldigen. Die Beziehungen zu England werden dadurch nicht gebessert. Churchills asiatische Abenteuer kosten Unsummen und bringen weder Früchte, noch führen sie in absehbarer Zeit überhaupt zum Ziel. Die Lage in Mittel- und Osteuropa wird immer verwickelter und undurchsichtiger, anstatt sich zu bessern; in Brasilien drohen Moratorien, der englische Kaufmann hat auch im Innern Sorgen, Irland kommt nicht zur Ruhe; daß die Telephonspesen eine gewaltige Steigerung erfahren sollen, mag von untergeordneter Bedeutung sein, trägt aber zur allgemeinen Verärgerung und Enttäuschung bei, umsomehr, als sie allem Anschein nach ohne Befragung des Parlaments, einfach auf Verordnung des Postmaster General, durchgeführt werden soll. So trennt den Engländer von heute trotz der günstigen Handelsbilanzziffern noch eine Welt von dem „industriellen Paradies", das Lloyd George in den Wahlen in Aussicht gestellt hat. *H.*

Britisch-Indien

Wirtschaftlicher Aufschwung — Aussichten für den deutschen Handel

Das Hauptmerkmal des indischen Wirtschaftslebens ist, daß Indien nicht mehr ausschließlich unter dem wirtschaftlichen Einfluß Englands steht, sondern bereits in sehr erheblichem Umfange sich hiervon frei gemacht hat, und daß somit der indische Markt heute dem freien Wettbewerb offen ist. Daß diese Tatsache in erster Linie Japan und den Vereinigten Staaten zugute gekommen ist, liegt nicht nur an den gegebenen handelsgeographischen Bedingungen, sondern ist auch vollkommen in der Gestaltung des Weltmarktes begründet. Während des Krieges war Japan in Indien sehr in den Vordergrund gerückt; jetzt haben die Vereinigten Staaten es überflügelt und stehen in der Einfuhr an zweiter Stelle.

Die indische Handelsbilanz 1919/20 weist Rekordzahlen auf und läßt die Außenhandelszahlen der letzten Jahre weit hinter sich. Der Gesamtaußenhandel betrug 535 Mill. £; hiervon kommen 208 Mill. £ auf die Einfuhr und der Rest von 327 Mill. £ auf die Ausfuhr. Das starke Anwachsen der Außenhandelszahlen ist vor allem ein Zeichen für die immer mehr in den Vordergrund tretende und um sich greifende Industrialisierung des Landes. Aber nicht nur die Zunahme der Einfuhr um etwa 80 Mill. £ und das Anschwellen der Ausfuhr um 100 Mill. gegenüber den Vorjahren sprechen eine deutliche Sprache dafür, welchen Umfang die Bestrebungen Britisch-Indiens zur Schaffung einer nationalen Industrie bereits angenommen haben, sondern auch die Zahlen über Neugründungen und Kapitalvermehrungen von Unternehmungen zeigen zur Genüge, welch außerordentlich lebhafter Unternehmungsgeist das britisch-indische Wirtschaftsleben beherrscht. Im Jahre 1919/20 wurden 9060 Gesellschaften neu gegründet, gegenüber nur 2910 im Vorjahre. Diese Erscheinung ist besonders darum beachtenswert, weil in sehr großem Umfange indisches Kapital an den Investitionen beteiligt ist. Die über die einzelnen Industriezweige eingehenden Berichte zeigen immer deutlicher, daß Indien sehr stark auf dem Wege ist, seine Rohstoffe im Lande verarbeiten zu lassen und durch die Entwicklung seiner eigenen Industrie immer unabhängiger vom Auslande, vor allem von England, wird.

Die indische Regierung schreckt auch in diesen Selbständigkeitsbestrebungen nicht vor einschneidenden Maßnahmen zurück. Um die einheimische Industrie zu stützen und ihr die Schwierigkeiten, mit denen sie zu kämpfen hat, zu erleichtern, wurde Ende Juli 1920 die Kohlenausfuhr verboten. Ursprünglich nur für wenige Monate gedacht, besteht dieses Verbot vorläufig noch immer; es soll vor allem den einheimischen Betrieben zugute kommen und ihnen die Versorgung mit Kohle erleichtern. Interessant sind ferner die Pläne, die kürzlich in Simla auf einer Konferenz der Industriedirektoren beraten wurden, und bei denen es sich vor allem um die Errichtung von Industriebanken,

die eine direkte Finanzierung der einheimischen Betriebe vornehmen sollen, handelt. Neben diesem umfangreichen Banknetz denkt man auch an die Einrichtung von Banken, die kleineren Industriellen Barkredite gewähren wollen. Abgesehen von diesem Banksystem sollen aber auch von der Regierung direkte Beihilfen gegeben werden. Insbesondere werden während der Übergangszeit und bis zur Durchführung des Planes vielfach sich Möglichkeiten bieten, die einheimischen Kapitalkräften irgendwie nicht gesichert erscheinen, und hier soll die Regierung eingreifen. Alle diese Finanzfragen werden jetzt ganz besonders akut, denn nunmehr steht die Indian Coinage Bill zur Beratung, auf Grund welcher für den Sovereign als gesetzliches Zahlungsmittel ein fester Kurs von 10 Rupien bestimmt werden soll. Für den indischen Handel und die einheimische Industrie stehen in Verbindung mit dieser Frage große Interessen auf dem Spiele, so daß der Widerstand gegen diese Gesetzesvorlage nur zu erklärlich ist. Vor allem ist es die indische Textilindustrie, deren Auslands- und Inlandsabsatz durch die durch diese Kursfestsetzung neu geförderte englische Konkurrenz sehr gefährdet erscheint. Sodann wird aber auch eine Lebensmittelverteuerung und damit eine Erhöhung der Gestehungskosten der einheimischen Industrie unvermeidlich sein. Jedenfalls ergeben sich aus dieser Währungsfrage Rückwirkungen, die die alten Pläne bezüglich Erhebung von Einfuhrzöllen neu zum Wiederaufleben bringen werden.

Die Entwicklung Indiens dürfte heute jedenfalls leichter zu fördern sein als früher, da das Land — wie alle großen Rohstoffgebiete nach dem Kriege — wirtschaftlich stärker dasteht als vorher. Ob tatsächlich die durchschnittliche Wohlhabenheit des einzelnen Inders größer geworden ist als früher, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls ist Indien im Verhältnis zur alten Welt an wirtschaftlicher Bedeutung beträchtlich gewachsen.

Wie steht es mit den Aussichten für den deutschen Handel in Indien? Der Handel mit Deutschland ist frei, aber durch den Umstand erschwert, daß den Deutschen der Aufenthalt in Indien und Ceylon für die Dauer von fünf Jahren verboten ist. Jedoch bleibt es den indischen Firmen unbenommen, die Handelsbeziehungen mit Deutschland wieder aufzunehmen. Nach der „Times of India“ würde es die Regierung sogar gern sehen, wenn der indische Handel auf den mitteleuropäischen Märkten festen Fuß fasse. Dies geschieht auch allmählich immer mehr, und die genannte Zeitung bringt einige erfreuliche Ziffern über den Handel mit Deutschland während der sechs Monate April bis September 1920. Die direkte Einfuhr von Deutschland hatte in diesem Zeitraum einen Wert von 139 lakhs Rs gegenüber nur 8000 Rs in demselben Zeitraum des Jahres 1919 und 590 lakhs Rs im Jahre 1913. Dieses bedeutet 1 % der gesamten Einfuhr gegenüber 7 % vor dem Kriege. Die Ausfuhr nach Deutschland belief sich während derselben Zeit auf 3,22 lakhs Rs gegenüber 77 000 Rs in demselben Zeitraum 1919 und 11,41 lakhs Rs 1913. Somit betrug Deutschlands Anteil an der indischen Ausfuhr in den sechs Monaten 920: 2,4 % gegenüber 10 % im Jahre 1913. — An wichtigen während der sechs Monate 1920 ein- und ausgeführten Waren werden in der Einfuhr besonders Farbstoffe (6 506 000 lbs im Werte von 4 267 000 Rs gegenüber 1 747 000 lbs im Werte von 4 128 000 Rs im gleichen Zeitraum des Vorjahres) genannt. In der Ausfuhr sind Baumwolle (35 700 Tonnen im Werte von 25 620 000 Rs gegenüber 13 100 Tonnen im Werte von 14 286 000 Rs), Rohjute (561 000 Tonnen im Werte von 6 504 000 Rs) und Rapssamen (39 100 Tonnen im Werte von 4 128 000 Rs) die Hauptsorten.

Diese Zahlen zeigen, daß Deutschland bemüht ist, die Stellung im indischen Handel wieder einzunehmen, die es vor dem Kriege behauptet hat, und daß ihm dies immer mehr gelingt. Deutsche Waren werden in Indien oft den englischen vorgezogen, da sie als besser und billiger bekannt sind. Wenn sich Deutschland auch vorläufig im Handel mit Britisch-Indien neutraler Vermittelung bedienen muß, kann gute deutsche Ware immerhin auch auf diesem Wege allmählich wieder ihren Einzug in Indien halten.

L. Plessen

Schweden

Rückblick vor dem Jahresabschluß — Weitere Konjunkturverschlechterung

Die letzten Monate zeigten für Schweden nur Zeichen einer fortgesetzten Konjunkturverschlechterung. — Auf dem Geldmarkte und an der Börse herrschte im November Ruhe und gedrückte Stimmung, wenngleich auch die von den Banken bekanntgegebenen Zahlen über die von diesen verwalteten Spareinlagen Ultimo Oktober und November dieses Jahres verhältnismäßig günstiger sind als im Vorjahre. Für November d. J. ist gegen Oktober eine Erhöhung von 3 Mill. Kr eingetreten, während der Stand im November 1919 um 54 Mill. Kr geringer war. Das im November für neue Aktienunternehmungen gezeichnete Kapital betrug 18 Mill. Kr gegen 33 Mill. Kr im November 1919, bzw. 27 Mill. Kr als Durchschnittszahl für 1919. Neue Obligationsanleihen wurden im November nur in Höhe von 1 Mill. Kr ausgelegt gegen 23 Mill. Kr im Oktober d. J. und 8 Mill. Kr im November 1919.

Der Umsatz an der Fondsbörse ist weiter von 16 Mill. Kr im Oktober auf 11 Mill. Kr für November gesunken. Derselbe betrug im Jahre 1919 durchschnittlich 44 Mill. Kr je Monat und erreichte im November v. J. die Höhe von 31 Mill. Kr. Gleichzeitig mit dem Rückgang des Umsatzes trat ein äußerliches Sinken der Indexzahlen der Aktienkurse ein, welcher von 153,9 unter Oktober auf 143,9 unter November fiel. Die Durchschnittszahl für 1919 war 207,3. — Die gegen Ende Oktober eingetretene Verbesserung, welche nach dem Grundwert vom 16. 10. um 57 Mill. Kr aufstieg, vermochte sich nicht zu behaupten. Die Entwicklung während der verflossenen Monate des Jahres ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Veränderungen des Börsenwertes:

Januar	+ 272,52	Mill. Kr	Juli	— 49,46	Mill. Kr
Februar	+ 66,85	„ „	August	— 141,36	„ „
März	— 72,84	„ „	September	— 217,06	„ „
April	— 78,66	„ „	Oktober	— 70.75	„ „
Mai	— 158,90	„ „	November	— 177,44	„ „
Juni	+ 18,37	„ „			

In konkreterer Form tritt die Depression uns in der Lage der Roheisenproduktion entgegen; dieselbe ist bezeichnet durch die gefallenen Preise und die niedrigen Produktionszahlen. Die Ausfuhr von Stahl und Eisen befindet sich im Rückgang.

Die Zahl der Konkurse ist im Wachsen begriffen, wenn auch gerade nicht im katastrophalen Tempo. —

Der Exportpreis für Roheisen, welcher im Juni auf 360 Kr je Tonne stand, wurde im September auf 335 Kr herabgesetzt und fiel im Oktober weiter auf 310 Kr. Die Produktion von

Roheisen ist dagegen weniger zurückgegangen und zwar von 45 000 Tonnen im September auf 41 000 Tonnen für Oktober. Diese letzte Zahl ist gleichbedeutend mit der Durchschnittszahl für 1919. —

Der Export in Stahl und Eisen betrug im Oktober 19 000 Tonnen gegen 21 000 Tonnen im September und 30 000 Tonnen im Juni als höchste Zahl des Jahres. Die Durchschnittszahl ergab früher ca. 40 000 Tonnen. Die Zahl der Konkurse ist wie folgt angewachsen: August 130, September 203, Oktober 219 und November 239 Fälle.

Der Konjunkturrückgang macht sich ebenfalls auf dem Arbeitsmarkt bemerkbar. Während bis August Angebot und Nachfrage gleich waren, kamen auf durchschnittlich 93 ledige Stellungen im September durchschnittlich 98 Arbeitsuchende, im Oktober durchschnittlich 110 gegen 104 und im November 155 gegen 141.

Die bedeutsamste Veränderung der Zahlen ist in dem Rückgange der Ausfuhr von Sulfitmasse, Papier und Holzwaren zu erblicken. Gerade für diese Hauptartikel ist ein starkes Sinken wahrzunehmen. Früher sah es aus, als ob die schwedischen Wälder eine nie versiegbare Quelle darstellten, um dem Lande unermeßliche Reichtümer zuzuführen, denn bei der großen Nachfrage von Amerika und Europa wurden stets sehr hohe Preise erzielt. Die allgemeine Depression hat nun auch hier ihre schädliche Wirkung ausgeübt.

Die Ausfuhr von ungebleichter trockener Sulfitmasse hielt sich noch im gleichen Verhältnis bis Oktober. Die Zahl für September, 59 000 Tonnen, kann als normal angesehen werden (September 1913: 47 000 Tonnen). Im Oktober trat der Umschlag ein; es wurden nur 47 000 Tonnen ausgeführt gegen 56 000 Tonnen im Jahre 1913. Irgendwelche zuverlässige spätere Zahlen sind nicht bekannt.

Die Papierausfuhr ist nach und nach zurückgegangen, von 24 000 Tonnen im Juli bis auf 20 000 Tonnen für Oktober und die Ausfuhr von Planken, Bohlen, Brettern usw. ist gesunken von 641 000 cbm auf 341 000 cbm (1913: 508 000 cbm).

Der Wert des gesamten Außenhandels beläuft sich bis zum September wie folgt:

	Import	Export	Importüberschuß
Januar	238,0	126,8	111,2 Mill. Kr
Februar	282,1	106,0	176,1 „ „
März	301.0	150,5	159,5 „ „
April	266 9	163,7	103,2 „ „
Mai	314,2	227,1	87,1 „ „
Juni	283,3	223,6	59,7 „ „
Juli	331,1	267,7	63,4 „ „
August	307,6	229.8	77,8 „ „
September	324,5	232,8	91,7 „ „
Zusammen ...	2648,8	1728,0	920,7 Mill. Kr

Papiermasse-Markt. Die Flauheit am Holzmasse- und Zellulose-Markt hat auch während des November angehalten und ist die allgemeine Lage infolgedessen sehr geschwächt. Weder in den chemischen noch in den mechanischen Massen sind Abschlüsse getätigt worden. Es sollen Vorschläge betreffs Betriebseinschränkungen geprüft werden. Obgleich immerhin in der Papiermasseindustrie Aufträge für nächstes Jahr vorliegen, so hat man doch bei der gegenwärtigen stillen Lage kein großes Vertrauen für die nächsten Monate. Bei der Unsicherheit der Lage will man die Produktion lediglich nach der tatsächlichen Kauflust einstellen. Eine gänzliche Produktionseinstellung ist in der Schleifereiindustrie zu befürchten, da der Wasserstand der nördlichen Seen und Flüsse überraschend niedrig ist und die Stillegung vieler Betriebe durch den Mangel an Wasserkraft notwendig wird. Dies wäre umsomehr bedauerlich, da gerade Zeitungspapier noch einigermaßen von vielen Ländern verlangt wird. Dazu kommt noch, daß auch von Norwegen Wassermangel gemeldet wird.

Die Preise für feuchte Masse betragen 225 bis 240 Kr für schwedische Ausschiffungshäfen und für trockene Masse 525 bis 550 Kr für schwedische Häfen.

Auf dem Markt für Sulfitzellulose ist jetzt auch zum ersten Male seit Kriegsausbruch wieder Deutschland bemerkbar geworden, doch dürfte dies nicht allzu fühlbar werden, da Deutschlands Ausfuhrabgabe nicht mehr als 50 bis 60 000 Tonnen per Jahr zulassen dürfte, während Schweden und Norwegen zusammen 850 000 Tonnen zu liefern vermögen.

Auch auf dem Markt für Sulfatzellulose ist die Lage gedrückt; es sind nur geringe Anfragen vom In- und Auslande zu verzeichnen.

Auf dem Papiermarkt herrscht dieselbe Ruhe wie bisher, mit Ausnahme für Zeitungspapier, wofür besonders von den Vereinigten Staaten lebhafte Nachfrage gehalten wird.

Geldmarkt. Der Notenumlauf im November verringerte sich im Verhältnis zu den vorherigen Monaten. Die Durchschnittsbewegung von 740 Mill. Kr und dividiert mit dem Durchschnitt für die Novembermonate 1910 bis 1913, 206 Mill. Kr, ergibt die Indexzahl von 359 gegen 363 im Oktober und 360 im September. Die durchschnittliche Zahl im November 1919 war 725 Mill. Kr.

Die Einbezahlung der Steuern ist auf den Ausweis der Banken Ende November nicht ohne Einfluß geblieben; genaue Zahlen über die wirkliche Lage sind daher nicht festzustellen. Soviel scheint aber nach den vorliegenden Berichten der Reichsbank festzustehen, daß die Entwicklung sich nicht in ungünstiger Richtung bewegt und man neigt im allgemeinen zu dem Urteil, daß eine weitere Verbesserung vor sich gehen wird. Die Höhe der Inanspruchnahme für die Steuereinzahlungen ist auf 39 Mill. Kr zu bewerten. Dagegen ist hervorzuheben, daß seitens der Privatbanken an die Reichsbank verminderte Ansprüche gestellt worden sind. Der Vermehrung der Ausleihung von 43,1 Mill. Kr steht eine Vermehrung der Einlagen von 4,1 Mill. Kr gegenüber. Die allgemeinen Gründe zur Beurteilung der Lage haben sich in letzter Zeit insofern geändert, weil der Geldmarkt für gut angesehen wurde und nahm die Inanspruchnahme für Steuereinzahlungen keinen größeren Umfang an.

Als eine erfreuliche Tatsache verdient festgestellt zu werden, daß die Banken ihre ausländische Zahlungsbilanz verbessern konnten, nämlich mit 35,1 Mill. Kr gegen eine Verminderung von 3,8 Mill. Kr im Vorjahre. — Betrachtet man die verschiedenen Abrechnungen der Banken, so findet man auf der Seite für die inländischen Wechseldiskontierungen eine Vermehrung von 30 Mill. Kr, für ausländische Wechsel eine Vermehrung von 4,3 Mill. Kr und Darlehen mit 18,4 Mill. Kr, während Kredite und laufende Rechnungen auf 9,6 Mill. Kr gesunken sind.

Auf der Einlagenseite sind die Girokonten mit einer Erhöhung von 13,1 Mill. Kr vertreten und die Depositenrechnungen mit 12 Mill. Kr, während Sparkassen und laufende Rechnungen einen Rückgang von 8,8 Mill. Kr bzw. 12,2 Mill. Kr aufweisen — insgesamt genommen ganz natürliche Bewegungen in Anbetracht der vor sich gegangenen Steuereinzahlungen.

G. Wistén, Stockholm

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

		Hamburg 25. 1.	Berlin 25. 1.	Amsterdam 25. 1.	Zürich 25. 1.
		ℳ	ℳ	fl	fr
Amsterdam ..	100 fl	1865,—	1863,10	—,—	211,50
Barcelona ...	100 Pesetas	780,—	771,70	41,25	87,25
Berlin	100 ℳ	—,—	—,—	5,27	11,45
Brüssel	100 fr	435,—	438 55	22,80	49,50
Budapest	100 K	11,50	11,60½	—,—	—,—
Buenos Aires.	100 Pesos .	—,—	—,—	—,—	225,—
Helsingfors ..	100 FM ...	190,—	189,60	—,—	—,—
Kopenhagen .	100 Kr	1147,50	1143,85	61,25	129,—
Kristiania ...	100 Kr	1122,50	1088,90	58,50	124,—
London	1 £	212,50	213,—	11,40	24,05
Madrid	100 Pesetas	780,—	771,70	41 25	87,25
New York....	1 $	55,37½	56,56½	2,98½	632,50
Paris	100 fr	416,50	420,55	21,80	47,50
Prag	100 K.....	78,75	76,90	—,—	9,—
Rom	100 Lire ..	217,50	212,75	11,20	24,05
Stockholm ...	100 Kr....	1206,25	1211,25	64,40	138,—
Wien	100 K neu.	16,25	16,48	0,85	2,—
Zürich	100 fr.....	870,—	884,10	47,50	—,—

		Wien 24. 1.	Prag 24. 1.	Paris 24. 1.	London 24. 1.	New York 24. 1.
		K	K	fr	*)	$
Amsterdam.	100 fl	20350,—	—,—	463,—	11,39	—,—
Berlin	100 ℳ	1017,—	123,75	23,50	225,25	1,70
Kopenhagen	100 Kr	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
London	1 £	—,—	—,—	52,60	—,—	3,74 60 Tg.
New York ..	1 $	—,—	—,—	13,95	3,18¼	—,—
Paris	100 fr	—,—	—,—	—,—	52,16	7,31
Wien	100 K	9835,—	12,50	—,—	—,—	—,—
Zürich	100 fr	—,—	—,—	189,—	24,08	—,—

*) Die Notierungen in London werden angegeben für ausländ. Einheiten für 1 £

Abweichungen von der Münzparität in:

	Amsterd. 25. 1.	Zürich 25. 1.	Kopenh. 25. 1.	Stockh. 25. 1.	Wien 25. 1.
Reichsmark	−91,14	−90,60	−89,71	−90,72	+761,—
Dt.-österr. Krone	−98,31	−98,10	—	—	—
Französ. Frank.	−54,58	−52,50	−47,22	−51,39	—
Pfund Sterling .	— 5,86	— 4,75	+ 3,79	— 3,63	—
Dollar	+20,—	+22,04	+32,71	+23,32	—

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	15. 1.	22. 1.
Alexandrien.....	97 7/16 d pari	97 7/16 d pari
Bombay/Kalkutta.....	1 s 5 1/2 d—1 s 5 3/4 d	1 s 5 1/4 d—1 s 5 5/8 d
Hongkong	2 s 11 1/4 d—2 s 11 7/8 d	2 s 11 d—2 s 11 5/8 d
Schanghai	3 s 11 1/2 d—4 s 0 1/2 d	3 s 10 1/2 d—3 s 11 1/2 d
Singapore	2 s 3 5/8 d—2 s 3 7/8 d	2 s 3 21/32 d—2 s 3 15/16 d
Yokohama	2 s 6 3/8 d—2 s 6 5/8 d	2 s 6 9/16 d—2 s 6 5/8 d
Montevideo T. T.....	—	48 1/2 d—49 d
Rio de Janeiro	10 1/16 d	9 7/16 d
Buenos Aires T. T.....	50 d—50 1/2 d	50 d—50 3/8 d
Valparaiso 90 T.....	8 25/32 d	8 29/32 d

Neugründungen und Kapitalserhöhungen

im Dezember 1920

Aktiengesellschaften

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbegruppen	Neugründungen Akt.-Kap. in 1000 ℳ	Neugründungen Ausgabekurs in %	Kapitalserhöhungen in 1000 ℳ	Kapitalserhöhungen Ausgabekurs in %
Zippauer Dachstein- u. Braunkohlenw. A.-G.	Berlin	Tonwaren Chamotte	—	—	275	112
Richard Blumenfeld, Veltener Ofenf. A.-G.	„	Steingut, Ofenb.	—	—	1200	132
Bonner Kachelofenfbr. A.-G.	Bonn	„	300	100	—	—
Steingutf. Colditz A.-G.	Colditz	„	—	—	400	8)
Steingutwerke A.-G.	Breslau	„	—	—	1700	100

8) 200 000 ℳ zu 200 %, 200 000 ℳ zu 125 %.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbegruppen	Neugründungen Akt.-Kap. in 1000 ℳ	Neugründungen Ausgabekurs in %	Kapitalserhöhungen in 1000 ℳ	Kapitalserhöhungen Ausgabekurs in %
A.-G. Porzellanf. Limb.	Limbach	Porzellan	—	—	180	100
Meißner Ofen- u. Porz.-fabr. (vm. C. Teichert)	Meißen	„	—	—	1600	9)
A.-G. f. Glasf., vm. Gebr. Hoffmann, Bernsdorf	Hoyerswerda	Glas	—	—	870	120
A.-G. Glashüttenwerke Adlershütten	Penzig	„	—	—	1750	112
Bayer. Spieg.-u. Spieg.-glasfabr. A. G., Furth, vorm. W. Bachmann, vm. Ed. Kupfer Söhne	Fürth	„	—	—	4900	10)
Dent. Fensterglas-A.-G.	Berlin	„	—	—	2500	110
Hohlglashüttenwerk Ernst Witter A.-G..	Unterneubrunn	„	—	—	500	100
Ver. bayer. Spiegel- u. Tafelglaswerke, vrm. Schrenk & Co., A.-G.	Neustadt	„	—	—	2300	100
A.-G. für Hüttenbedarf Jessinghaus & Co...	Düsseldorf	Metallverarbtg.	—	—	700	100
Bing-Werke, vm. Gebr. Bing, A.-G.....	Nürnberg	„	—	—	20000	11)
Genzsch & Heyse, Schriftgießerei, A.-G.	Hamburg	„	—	—	800	115
David Grove A.-G....	Berlin	„	—	—	1500	132
Heddernheim. Kupferwerke u. Südd. Kabelwerke A.-G.....	Frankfurt	„	—	—	8000	107
Houbenwerke Aktien-gesellschaft.....	Aachen	„	—	—	2200	107
Gebr. Krüger & Co. A.-G	Berlin	„	—	—	1700	123
Metallwarenfabrik H. A. Erde A.-G....	Schmalkalden	„	—	—	750	100
Metallwarenfabrik H. A. Jürst & Co. A.-G...	Berlin	„	—	—	1100	110
Metallwke. Unterweser	Nordenham	„	—	—	3780	100
Moll-Werke A.-G.....	Scharfenst.	„	—	—	5000	110
Munitionsmaterial- u. Metallwk. Hindrichs Auffermann A. G...	Barmen	„	—	—	3000	110
Paradiesbettenfabr. M. Steiner & Sohn A.-G.	Düsseldorf	„	—	—	2300	115
Progreß-Werk Oberkirch A.-G.....	Stadelhaden	„	—	—	2200	12)
Sächs. Emaill.-u. Stanzwerke, vorm. Gebr. Gnichtel A.-G.	Lauter	„	—	—	1500	100
Schaeffer-Pichon A.-G.	Barmen	„	—	—	1400	100
E. S. Schmidt, Drahtwerke, A. G.....	Niederlahnstein	„	—	—	700	100
Südd. Drahtindustrie, A.-G.....	Mannheim	„	—	—	1700	100
Südd. Metallwerke A.-G	München	„	—	—	500	115
Südd. Sägen-, Feilen- u. Werkzeugfabr. A.-G.	Straubing	„	—	—	700	100
Ver. Riegel- u. Schloßfabriken A.-G.	Velbert	„	—	—	650	100
Weyersberg, Kirschbaum & Cie., A.-G. f. Waffen u. Fahrradth.	Solingen	„	—	—	2200	100
A.-G. Eisenh. Westfalia	Bochum	Maschinen- und Armaturenfabr.	—	—	600	110
A.-G. Kühnle, Kopp & Rausch.....	Frankenthal	„	—	—	2500	100
A.-G. vorm. Seidel & Naumann	Dresden	„	—	—	11000	105
Armatur. u Maschinenfabrik A.-G., vorm. J. A. Hilpert	Nürnberg	„	—	—	4000	122
Audiwerke A.-G.....	Zwickau	„	—	—	1500	100
Autowerke Peter & Moritz A. G.....	Zeitz	„	—	—	600	100

9) 1 300 000 ℳ zu 123 %, 300 000 ℳ V zu 100 %. 10) 4 600 000 ℳ zu 108 %, 300 000 ℳ zu 106%. 11) 10 Mill. ℳ zu 135%, 10 Mill. ℳ zu 150%. 12) 2 019 000 ℳ zu 107 %, 181 000 ℳ zu 100 %.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbegruppen	Neugründungen Akt.-Kap. in 1000 M.	Neugründungen Ausgabekurs in %	Kapitalserhöhungen in 1000 M.	Kapitalserhöhungen Ausgabekurs in %
Baumaschinenfabrik Bünger A.-G.	Düsseldorf	Maschinen- und Armaturenfabr.	—	—	550	115
Bayer. Landmaschinenfabrik A.-G.	Aschaffenbg.	„	2000	100	—	—
Benz & Cie., Rheinische Masch.- u. Motorfabr.	Mannheim	„	—	—	33000	110
Gebr. Demmer A.-G.	Eisenach	„	—	—	705	110
R. W. Dinnendahl A. G.	Essen	„	—	—	500	150
R. Dollberg, Maschin.- u. Feldbahnfbr. A.-G.	Rostock	„	—	—	3000	150
Dortmunder Vulkan A.-G.	Dortmund	„	—	—	2000	110
Dresdner Schnellpressenfabrik A.-G.	Naundorf	„	—	—	2000	110
Eisenbahn-Verkehrsmittel-A.-G.	Berlin	„	—	—	12500	200
Elbe-Werke Herm. Haelbig A.-G.	Dresden	„	—	—	1300	100
Elitewerke A.-G.	Br nd-Erbesdorf	„	—	—	8000	100
Hermann & Alfred Escher	Chemnitz	„	—	—	2000	115
Frankfurt. Masch.'bau A.-G., vorm. Pokorny & Wittekind	Frankfurt	„	—	—	4500	120½
Görl. Masch.'bau A.-G.	Görlitz	„	—	—	3500	118
Grade, Motorw. A.-G.	Magdeburg	„	—	—	4500	[13])
Georg Grauert A.-G.	Stralau	„	—	—	575	106
Hannoversch. Waggonfabrik A. G.	Hannover	„	—	—	16500	[14])
Hannov. Werkzeug- u. Maschinenfabr. A.-G.	„	„	1000	100	—	—
Hansa-Lloyd-W. A.-G.	Bremen	„	—	—	32000	107
Hille-Werke A.-G.	Dresden	„	—	—	4400	[15])
Horchwerke A.-G.	Zwickau	„	—	—	5300	[16])
Kaiser & Co. Maschinenfabrik A.-G.	Cassel	„	—	—	1600	100
Carl Kästner A.-G.	Leipzig	„	—	—	1050	125
Walter Kellner A.-G.	Barmen	„	—	—	3000	120
Landwirtschaftl. Maschinenfabrik A.-G.	Eisenach	„	—	—	2000	[17])
Locomotivfabrik Krauß & Co. A.-G.	München	„	—	—	4500	130
Maschinen- u. Kranbau A.-G.	Düsseldorf	„	—	—	5000	135
Maschinenbau A.-G., vorm. Starke & Hoffmann	Hirschberg	„	—	—	2000	118
Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe	Karlsruhe	„	—	—	10000	130
Maschinenfabrik Gritzner A.-G.	Durlach	„	—	—	4500	107
National, Automobil-Gesellschaft A.-G.	Berlin	„	—	—	10000	118
Ottensener Eisenwerk A.-G.	Altona	„	—	—	4000	115
Phönicia Werke A.-G.	Elsterwerda	„	—	—	300	118
Pommersch Eisengieß. u. Masch.'fabr. A.-G.	Barth	„	—	—	1250	100
Sondermann & Stier A.-G.	Chemnitz	„	—	—	4000	115
Stoewer-Werke A.-G., vorm. Gebr. Stoewer	Stettin	„	—	—	8000	125
Sudenburg. Masch'fbr. u. Eisengießer. A.-G.	Magdeburg	„	—	—	1500	115
Werkzeugmasch.'fabr. Union (vorm. Diehl)	Chemitz	„	—	—	1000	115
Wotan-Werke A.-G.	Leipzig	„	—	—	2600	125
Neptun, Schiffswerft u. Maschinenfabrik	Rostock	Schiffsbauanst.	—	—	500	110
Voigtländer & Sohn A.-G.	Braunschw.	Feinmechanik	—	—	900	108
Polyphonwerke A.-G.	Wahren bei Leipzig	Musikinstrum.	—	—	5500	132
Elektrizitäts-A.-G. Hydrawerk	Berlin	Elektrotechnik	—	—	500	100

[13]) 3 500 000 M. zu 115 %, 1 Mill M. zu 100 %. [14]) 13 500 000 M. zu 150 %, 3 000 000 M. zu 110 %. [15]) 3 600 000 M. zu 145 %, 800 000 M. V zu 100 %. [16]) 5 Mill. M. zu 124 %, 300 000 M. zu 100 %. [17]) 1 500 000 M. zu 110 %, 500 000 M. V zu 105 %.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbegruppen	Neugründungen Akt.-Kap. in 1000 M.	Neugründungen Ausgabekurs in %	Kapitalserhöhungen in 1000 M.	Kapitalserhöhungen Ausgabekurs in %
Elektrozeit A.-G.	Frankfurt	Elektrotechnik	—	—	700	100
Emag, Elektriz.-A.-G.	„	„	—	—	2000	110
Hackethal Draht- und Kabel-Werke	Hannover	„	—	—	8000	132
Kabelwerk Duisburg A.-G.	Duisburg	„	—	—	6000	100
Lech Elektriz'wk. A.-G.	Augsburg	„	—	—	30000	118
Lloyd Dynamowerke A.-G.	Bremen	„	—	—	2000	125
Rhein. Elektrawk. A.-G.	Berlin	„	—	—	17000	100
Süddt. Telephonappar. Kabel- u. Drahtwke.	Nürnberg	„	—	—	8000	110
Elektrizitätswerk Lahr A.-G.	Lahr	Elektrizitätswerke	—	—	1800	100
Elektrizitätswerk Westenwald Höhn	Höhn	„	—	—	7200	100
Kraftwerk Thüringen A.-G.	Gispersleben	„	—	—	15000	102½
Paderb. Elektrizitätsw. u. Straßenb. A.-G.	Paderborn	„	—	—	1500	107
Rhein. Elektrizitätswk. im Braunkohl'revier	Köln	„	—	—	56000	100
Sachsenwerke Licht und Kraft A.-G.	Dresden	„	—	—	20000	137
Sächsische Elektrizit. Lieferungs-A.-G.	Oberlungwitz	„	—	—	18500	148
A.-G. f. chem Industr.	München	Chemie	1000	100	—	—
A.-G. f. chem. Produkte v. A. Scheidemandel	Berlin	„	—	—	10000	120
Chem. Fabr. Eidelstedt vorm. Johs. Oswaldowski	Hamburg	„	1000	100	—	—
Chemische Fabrik von Heyden A.-G.	Radebeul	„	—	—	13000	130
Chemische Werke vrm. H. & C. Albert	Amöneburg	„	—	—	15450	100
Chemische Werke Schuster & Wilhelmy	Reichenbach	„	—	—	750	100
J. D. Riedel A. G.	Berlin	„	—	—	5000	300
Rüttgerswerke A.-G.	„	„	—	—	7500	100
Union, Fabrik chemischer Produkte	Stettin	„	—	—	6600	[18])
Ver. Chem. Fabr. A.-G.	Zeitz	„	—	—	4000	100
Westlignose A.-G.	Berlin	„	9000	108	—	—
Byk-Guldewerk, Chem. Fabriken A.-G.	Piesteritz	Farben, Bleistift	—	—	7000	100
Glasurit Werke M. Winkelmann A.-G.	Hamburg	„	—	—	2700	120
A.-G. f. restl. Vergasg.	Frankfurt	Gaswerke	—	—	1700	100
Gasbetriebsges. A.-G.	Berlin	„	—	—	5000	100
F. Seltsam Nflg. A.-G. f. chem. Industrie	Forschheim	Düngerfabrik	—	—	1100	100
Alfred Bloch A.-G. für Mineralölprodukte	Berlin	Öle, Fette	4000	100	—	—
Dtsch. Juergens Werke A.-G.	Hamburg	„	—	—	100000	100
Sunlicht Gesells. A. G.	Mannheim	„	—	—	6000	107
A.-G. Lichtenberger Wollfabrik	Berlin	Wollwäsch	—	—	2000	130
Wollwarenfabr. Merkur	Liegnitz	„	—	—	900	100
Concordia Spinnerei u. Weberei A.-G.	Bunzlau	Kammgarnspin.	—	—	4000	130
Kammgarnspinnerei Gautzsch b. Leipzig	Gautzsch	„	—	—	1650	[19])
Kammgarnspinnerei Kaiserslautern	Kaiserslautern	„	—	—	4000	100
Kammgarnsp. Meerane A. G.	Meerane	„	—	—	1375	100
Kammgarnspinnerei Wernshausen A.-G.	Niederschmalkald.	„	—	—	2500	100
Bautzn. Tuchfbk. A.-G.	Bautzen	Tuchfabr., Filz	—	—	1500	136
A.-G. Gruschwitz Textilwerke	Neusalz	Leinenweberei	—	—	1000	110
Duncans Lein.-Indust. A.-G.	Großschweidnitz	Leinenind.	—	—	2000	100

[18]) 4 099 200 M. zu 135 %, 2 500 800 M. zu 100 %. [19]) 1 500 000 M. zu 115 %, 150 000 M. zu 100 %. V = Vorzugsaktien.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbegruppen	Neugründungen Akt.-Kap. in 1000 M.	Neugründungen Ausgabekurs in %	Kapitalserhöhungen in 1000 M.	Kapitalserhöhungen Ausgabekurs in %
Erdmannsdorfer A.-G. f. Flachsg. Maschin.-Spinner. u. Weberb.	Zillerthal	Leinenind.	—	—	1500	[20]
Julius Lange, Leinenindustrie A.-G.	Waltersdorf	„	—	—	1350	100
Schles. Textilwerke Methner & Frahme A.-G.	Landeshut	„	—	—	6000	160
A. & W. Willmann A.-G.	Lulhörlha	„	—	—	450	117
Baumwollsp. Erlangen	Erlangen	Baumwollspinn.	—	—	6000	130
Baumwollspinnerei u. Weberei Lampertsmühle bei Kaiserslautern, vorm. G. F. Grohe Heinrich	Lampertsmühle	„	—	—	1600	100
Baumwollw. Mittweida	Mittweida	„	—	—	1000	115
Crefelder Baumwollsp. A.-G.	Crefeld	„	—	—	1600	100
Deutsche Textilwerke Mautner & Co.	Plauen	„	—	—	5000	100
F. H. Hammersen A.-G.	Osnabrück	„	—	—	9000	[21]
Haunstetter Spinnerei und Weberei	Augsburg	„	—	—	1257	125
Kulmbacher Spinnerei	Kulmbach	„	—	—	3000	100
M. Lamberts & May A.-G.	M.-Gladbach	„	—	—	2600	110
Georg Liebermann Nachflg.	Falkenau	„	—	—	3000	100
Mechan. Baumwollspinnerei u. Weberei	Bayreuth	„	—	—	1500	100
Spinn.-Industrie A.-G.	Berlin	„	—	—	2700	100
Erste Dtsch. Fein-Jute-Garn-Spinner. A.-G.	Brandenbg.	Jutespinnerei und -weberei	—	—	2400	100
Ver. Gothania-Werke A.-G.	Gotha	„	—	—	2000	[22]
Elberf. Textilw. A.-G.	Elberfeld	Text.-Spez.-Fb.	1000	100	—	—
Gebr. Simon, Verein. Textilwerke A.-G.	Berlin	„	50000	100	—	—
Christoph Walter A.-G.	Mühlhausen	„	—	—	1200	100
Stickereiwerke Plauen A. G.	Plauen	Spitzen-, Tüllf.	—	—	100	V100
Valenc. Spitzenfabrik A.-G.	Leuben b. Dresden	„	—	—	500	122
Aktienfärberei Münchberg, vorm. Knab & Linhardt	Münchberg	Färberei	—	—	1500	100
Leander Schuhf. A.-G. vorm. Carl Ochsenhirt & Behrens	Offenbach	Bekleidg.	—	—	3000	112
J. Sigle & Cie., Schuhfabriken A.-G.	Kornwestheim	„	—	—	15000	100
Bunt- u. Luxuspapierfabrik Goldbach	Bischofswerda	Papierfab.	—	—	193	100
Freiberger Papierfabr. zu Weißenborn	Weißenborn	„	—	—	2200	100
Hasseröder Papierfab. A.-G.	Heidenau	„	—	—	3000	[23]
Oberfalzische Papier- u. Pappenf. Rosenhof A.-G.	Rosenhof b. Graisthal	„	—	—	1700	100
Papierfabrik Sebnitz A.-G.	Sebnitz	„	—	—	2300	100
Paragon Kassenblock A. G.	Berlin	„	—	—	1200	107
G. Schaeuffelensche Papierfabrik	Heilbronn	„	—	—	1000	100
Schlesische Celluloid- und Papierfabrik	Hirschberg	„	—	—	4000	117
E. A. Schwerdtfeger A.-G.	Berlin	„	—	—	900	112
Paul Steinback jun., Papier- u. Zellulosefabrik A.-G.	Frankf./Oder	„	5000	100	—	—
F. W. Strobel A.-G.	Chemnitz	„	—	—	1300	100
Teisnacher Papierf.	Teisnach	Papierfab.	—	—	2000	135
Todesch. Papierf. A.-G.	Hainsberg	„	—	—	1900	[24]
Ver. Bautzner Papierfabriken A. G.	Bautzen	„	—	—	2500	100
Ver. Strohstoff Fabrik.	Dresden	„	—	—	4000	100
Anhidat Lederw. A.-G.	Hersfeld	Lederfabr.	—	—	2000	100
Lederfab. Hirschberg vorm. Heinr. Knoch & Co. A.-G.	Hirschberg	„	—	—	6000	100
A.-G. f. Bürstenindust. vorm. C. H. Roegner in Striegau u. D. J. Dukas-Freiburg	Striegau	Holzind.	—	—	2000	112
Hanseat. Stuhlrohrfbr. Rümcker & Ude A.-G.	Bremen	„	—	—	1700	[26]
Ruscheweyh A. G., Schles. Holzindustr.	Langenöls	„	—	—	2000	108
Süddeutsch. Intarsien- u. Holzmosaikf. A.-G.	Münster a. N.	„	600	100	—	—
Mittelland Gummiw.	Hannover	Gummiindustr.	—	—	300	V100
New York-Hamburger Gummiwaren Comp.	Hamburg	„	—	—	2001	100
Rheinische Gummi- u. Celluloidfabrik	Mannheim	„	—	—	300	V100
Rhein. Linoleumwerke	Redeburg	„	—	—	2300	[25]
A.-G. Wittener Walzmühle	Witten	Mühlen	—	—	1000	110
Hafermühle in Frankf. a. M. A.-G.	Frankfurt	„	—	—	1500	126
Rathenower Dampfm. A.-G., Rathenow E. Hübner Nachfl.	Rathenow	„	—	—	1500	100
Rhumemühle A.-G.	Northeim	„	—	—	372	105
A.-G. Zuckerf. Holland	Cöthen	Zuckerfb.	—	—	630	100
Aktien-Zuckerfabrik Bennigsen	Bennigsen	„	—	—	517	125
Aktien-Zuckerfabrik Braistedt	Braistedt	„	—	—	418	100
Aktien-Zuckerfabrik Schöppenstedt	Schöppenstedt	„	—	—	150	100
Zuckerfabrik Offstein	Neuoffstein	„	—	—	4900	100
C. T. Hünlich A.-G.	Wilthen	Sprit, Preßhefef.	—	—	3000	110
Friedr. Rückforth Ww. A. G.	Stettin	„	—	—	1100	125
A. G. Brauer. Englisch Brunnen	Elbing	Bierbrauereien	—	—	400	100
A.-G. Hackerbräu	München	„	—	—	1000	100
Aktienbrauer. Lübeck	Lübeck	„	—	—	200	110
Aktienbrauerei Neustadt-Madgeburg	Magdeburg	„	—	—	1500	[27]
Altenburger Aktienbr.	Altenburg	„	—	—	1000	170
Amberg. Bierbr. A.-G.	Amberg	„	—	—	100	100
Bürger- u. Engelbräu A.-G., früher Bürgerliches Brauhaus	Memmingen	„	—	—	500	100
Elbschloßbrauerei	Niensteden	„	—	—	2000	200
Hofbrauhaus Wolters und Balhorn A.-G., fr. Balhorns Brauerei	Braunschw.	„	—	—	2650	100
Regensb. Brauhs. A.-G.	Regensburg	„	—	—	920	110
Alpuroa A.-G.	Bießenhafen	Schokolade Konserven	—	—	2000	110
Sarotti Chokoladen- u. Cacao-Industrie	Berlin	„	—	—	6000	[28]
Verein. Pommersche Meiereien A.-G.	Berlin	„	—	—	1000	100
Margarinewerk Dr. A. Schroeder A.-G.	Berlin	Schmalz, Marg.	6000	100	—	—
Fränkisch. Nährmittelfabrik A. G.	Horchheim	Nahrungsmittel	—	—	1500	100
Nährmittelfab. Julius Penner A.-G.	Berlin	„	300	100	700	100
Trocken- und Futterwerke A.-G.	Taucha	„	—	—	500	120

[20] 759 000 M. zu 100 %, 750 000 M. zu 120 %. [21] 4 Mill. M. zu 195 %, 4 Mill. M. zu 200 %, 1 Mill. M. V zu 100 %. [22] 1 500 000 M. zu 125 %, 500 000 M. zu 175 %. [23] 2 500 000 M. zu 118 %, 500 000 M. zu 108 %.

[24] 1600000 M. zu 100 %, 300 000 M. V zu 100 %. [25] 2 Mill. M zu 110 %, 300 000 M. V zu 110 %. [26] 1 510 000 M. zu 16½ %, 200 000 M. V zu 100 %. [27] 750 000 M. zu 120 %, 750 000 M. zu 100 %. [28] 2 Mill. M. zu 140 %, 1 Mill. M. zu 100 %, 3 Mill. M. V zu 100 %.

Namen	Ort	Zweck nach Gewerbegruppen	Neugründungen Akt.-Kapt. in 1000 M.	Neugründungen Ausgabekurs in %	Kapitalserhöhungen in 1000 M.	Kapitalserhöhungen Ausgabekurs in %
Andreas Avramikos & Co. A.-G.	Düsseldorf	Zigarren, Zigaretten	8500	[29]	—	—
Brem. Zigarrenfabrik. vorm. Biermann & Schörling	Bremen	„	—	—	2600	[30]
Zigarettenfabr. Newel A.-G.	Düsseldorf	„	—	—	300	V100
Brenner Eisenbahnbau u. Tiefbau A.-G.	Berlin	Baugew.	300	100	—	—
Cibo Hochbau A.-G.	Düsseldorf	„	300	100	—	—
Huta Hoch- u. Tiefbau A.-G.	Breslau	„	—	—	2000	120
Industriebau A.-G.	Kattowitz	„	—	—	3000	100
A. G. Saardruckerei	Saarbrücken	Vervielfältig., Kunst usw.	—	—	600	120
Filma, Bayerisch. Filmwerk A.-G.	München	„	—	—	700	110
Gyldendalisch. Verlag A.-G.	Berlin	„	300	100	—	—
Lithograph. Anstalt München, vorm. Geb. Obpacha A.-G.	München	„	—	—	875	200
Georg Müller Verlag A.-G.	München	„	—	—	3000	118
National Film A.-G.	Berlin	„	—	—	3000	122
Pfälzer Volksbote	Kaiserslaut.	„	—	—	350	100
Terra Film A.-G.	Berlin	„	4000	100	—	—
Verlagsanst. vorm. G. J. Manz, Buch- und Kunstdruck. A.-G., München-Regensbg.	Regensburg	„	—	—	450	109
Bremer Kolonial-Handelsgesellsch., vorm. T. Oloff & Co. A.-G.	Bremen	Handel	—	—	1250	115
Dtsch.-Franz. Handels A.-G. Societe anon. de Commerce France Allemande.	Berlin	„	1000	100	—	—
Deutsche Italienische Handels A.-G.	Berlin	„	300	100	—	—
Dulo A.-G.	Velbert	„	4500	100	—	—
„Fugger", Handels-A.-G.	Berlin	„	100	100	—	—
Heimann & Co. A.-G. (früher Metallgroßhandel A. G., Frankf.)	Düsseldorf	„	—	—	2700	100
Medizin. Warenhaus A.-G.	Berlin	„	—	—	875	108
Mitteleuropäische Export u. Import A.-G.	Velbert	„	300	110	—	—
Nova A.-G.	Stuttgart	„	—	—	1200	100
Allg. Häuserbau A.-G.	Berlin	Immobil.	—	—	2015	115
Oberschlesis. Grundstücks- u. Bergwerks A.-G.	Myslowitz	„	300	100	—	—
A.-G. zur Erbauung billiger Wohnungen		„	—	—	300	100
Barmer Creditbk. A. G.	Barmen	Bank	—	—	3500	150
Braunschweig. Bank u. Kreditanstalt A.-G.	Braunschw.	„	—	—	5000	130
Deutsche Bank Berlin	Berlin	„	—	—	125 Mill.	[31]
Ermländ. Bank A.-G.	Warmditt	„			1200	[32]
Frankf. Kreditanstalt A.-G.	Frankfurt	„	12000	110	—	—
Geestemünd. Creditb.	Geestemünd.	„			1000	115
Gornaslowski Bank Handlawy A.-G.	Beuthen	„			2000	100
Nord. Bankverein A.-G.	Berlin	„			2400	100
Oberhausener Volksbank A.-G.	Oberhausen	„			500	110
Oldenburgische Spar- u. Leibbank A.-G.	Oldenburg	„			4000	100
Treuhandbank für das graph. Gewerbe A.-G.	Nürnberg	„	1000	100	—	—
Zärbiger Bankverein v. Schrader, Körner & Co., Kdt.-Ges.	Zärbig	„	—		1000	132
Allg. Treuhand A.-G.	Dresden	Treuhandges.			600	100
Merkur Treuhand-, Revisions- u. Steuerberechnungs A.-G.	Barmen	„			300	100
Bavaria, Versich.-A.-G.	Nürnberg	Versichg.	2000	110		
Cession Rückversicherungs A.-G.	Konstanz	„	—		1000	100
Deutsche Lebensversicherungsgesellsch.	Lübeck	„			720	191
Film-Transport-Versicherungs A.-G.	Berlin	„	300	110	—	—
Köln. Lloyd Vers.-A.-G.	Köln	„	—	—	500	135
Land- u. Seevers.-A.-G.	Mainz	„	1500	100		
Leipziger Allg. Vers.-A.-G., früh. Rückversicher.-A. G. v. 1919	Leipzig	„			1000	100
Progreß, Versich.-A. G.	Berlin	„	300	100	—	
Securitas Bremer Allg. Versicherungs-A.-G.	Bremen	„	—		2000	125
Kleinbahn A.-G., Kömern Rothenburg	Kömern	Kleinbahn		—	210	100
Wieles & Hardtmann A.-G.	Danzig	Verkehrsgew.	—	—	800	100
Spedit.-Verein Mittelbische Hafen- u. Lagerhaus A.-G.	Wallwitzhaf.	„	—		500	100
Hansen & Gowers A.-G.	Wilhelmshv.	Seeschiffahrt	200	100	—	—
Bugsier-, Reederei- u. Bergungs-A.-G.	Hamburg	Reederei Flußschiff.			15000	165
Hans J. Ritscher A.-G.	Hamburg	„	—	—	3935	100
Neue Nordd. Fluß-Dampfschiff. Ges.	Hamburg	„	—		100	V.100
Berlin. Hotelgesellsch.	Berlin	Hotel	—	—	3900	120
Oberbayerische Hotelaktiengesellschaft	Garmisch	„	—	—	1000	100
Groß. Volksoper Berlin Gemeinnützige A.-G.	Berlin	Theater	—	—	900	105
Renn- u. Sportpl. A.-G.	Rosenheim	Sonstiges	300	100	—	—
		Zusammen	158200		1231852	

[29]) 6 500 000 M. zu 100 %, 2 Mill M. zu 100 %, 100 000 M. V zu 100 %. [30]) 2 500 000 M. zu 112 %.

[31]) 50 167 000 M. zwecks Übernahme der Hannoverschen Bank, Privatbank in Gotha und der Braunschweigschen Privatbank zu 100 % und 74 833 000 M. zu 2.0 %. [32]) 600 000 M. zu 110 %, 600 000 M. zu 115 %.

Fab. Landau

Hamburgische Seeschiffahrt in den Jahren 1913, 1919 und 1920

Den vom Handelsstatistischen Amt bereits veröffentlichten Statistiken über die Größe des hamburgischen Seeschiffsverkehrs in den genannten Jahren folgen jetzt ausführlichere Angaben über die Gliederung dieses Verkehrs. Die Übersichten umfassen nur die aus See angekommenen und die nach See abgegangenen Schiffe, soweit sie ihre Reise zu Handelszwecken gemacht haben. Der Raumgehalt wird in Netto-Register-Tons angegeben.

Der einkommende und ausgehende Seeschiffsverkehr des Hamburger Hafens stellte sich wie folgt:

Angekommen:

	1913[1])		1919[1])		1920[2])	
	Schiffe	1000 R. T.	Schiffe	1000 R. T.	Schiffe	1000 R. T.
Insgesamt	16 427	14 242	2838	1570	4808	4486
Davon beladen	14 054	13 141	2517	1323	4013	3687

Abgegangen:

	1913[1])		1919[1])		1920[2])	
	Schiffe	1000 R. T.	Schiffe	1000 R. T.	Schiffe	1000 R. T.
	17 985	14 496	3310	1477	5097	4353
	13 745	19 324	4701	568	3929	3207

Das Verkehrsergebnis des letzten Jahres beträgt nahezu den dritten Teil des Verkehrs im letzten Vorkriegsjahr. (Nach den letzten Monatsergebnissen bemessen hat der Seeschiffsverkehr bereits wieder die Hälfte seines Vorkriegsumfanges erreicht.) Das Verhältnis der beladenen Tonnage zur Gesamträumte stellte sich im letzten Jahre im einkommenden Verkehr schlechter, im ausgehenden Verkehr besser als 1919 und 1913. Es entfielen auf die in Ladung gehenden Schiffe im einkommenden Verkehr 1913 92 %, 1919 84 %, 1920 82 %, im ausgehenden Verkehr 1913 71 %, 1919 38 %, 1920 74 % der Gesamtverkehrstonnage.

Über den Anteil der verschiedenen Flaggen am hamburgischen Seeverkehr der genannten Jahre unterrichtet folgende Aufstellung:

Bezeichnung der Flagge	Angekommen: 1913[1] Schiffe	1913[1] 1000 R.T.	1919[2] Schiffe	1919[2] 1000 R.T.	1920[2] Schiffe	1920[2] 1000 R.T.	Abgegangen: 1913[1] Schiffe	1913[1] 1000 RT.	1919[2] Schiffe	1919[2] 1000 R.T.	1920[2] Schiffe	1920[2] 1000 R.T.
Deutsche	10341	8637	1735	737	2919	1059	11523	8782	2242	712	3243	1076
Schwedische	354	164	18	25	28	51	420	179	17	27	27	51
Norwegische	593	405	77	70	201	212	611	417	73	67	186	198
Dänische	530	158	39	17	111	98	631	188	35	12	118	101
Britische	3501	4096	97	166	614	952	3524	4114	92	162	604	891
Niederländische	776	382	99	71	315	454	918	397	97	70	302	428
Belgische	33	46	3	5	51	57	37	52	3	5	50	57
Französische	132	120	29	36	97	172	129	112	25	30	99	166
Spanische	32	43	6	10	30	61	35	45	5	8	29	58
Portugiesische	—	—	—	—	6	16	—	—	—	—	6	16
Italienische	5	11	—	—	19	41	8	16	—	—	17	36
Nordamerikanische(V.St.)	1	3	114	361	276	1038	1	3	102	317	273	1021
Japanische	—	—	7	21	48	173	—	—	7	21	45	163
Andere	129	177	10	25	93	102	148	191	8	19	97	91
Zusammen	16427	14242	2838	1870	4808	4486	17985	14496	3310	1477	5087	4353

Es sind demnach während des letzten Jahres bereits sämtliche Flaggen wieder im Hamburger Hafen erschienen, die hier im letzten Vorkriegsjahre vertreten waren, und noch einige neue hinzugekommen. Die Anteilsquoten sind begreiflicherweise beträchtlich verändert. An erster Stelle steht zwar, da der Verkehr auch die Küstenfahrt mit ihren häufigen Ankünften und Abfahrten einschließt, auch jetzt noch die heimische Flagge. Welche innere Veränderung dieser Verkehr der heimischen Schiffe indessen erlitten hat, ergibt sich schon aus der Tatsache, daß die durchschnittliche Netto-Tonnage der deutschen Schiffe sich 1913 auf 796 Tonnen, 1919 aber auf 364 Tonnen und 1920 auf 348 Tonnen stellte. Unter den fremden Flaggen nimmt die amerikanische mit einer Tonnage von mehr als 1 Million Netto-Register-Tonnen den ersten Platz ein; sie war am Verkehr des letzten Vorkriegsjahres nur mit 1 Schiff von 3000 Netto-Register-Tons beteiligt. Ihr folgen die britische mit 952 000, die niederländische mit 454 000 Netto-Register-Tons. Der Verkehr der niederländischen Schiffe ist heute umfangreicher als in der Vorkriegszeit. Neu hinzugekommen ist die japanische und die portugiesische Flagge.

Nach Herkunfts- und Bestimmungsländern gliederte sich der hamburgische Seeverkehr wie folgt:

Herkunfts- bzw. Bestimmungsländer (Verkehrsgebiete)	Angekommen: 1913 Schiffe	1913 1000 R.T.	1919 Schiffe	1919 1000 R.T.	1920 Schiffe	1920 1000 R.T.	Abgegangen: 1913 Schiffe	1913 1000 R.T.	1919 Schiffe	1919 1000 R.T.	1920 Schiffe	1920 1000 R.T.
Deutsche Häfen	4455	1245	894	338	1067	349	5077	1305	1044	289	1209	351
Nordeuropa	2816	929	698	284	1415	538	3620	1075	1083	330	1731	656
Großbritannien und Irland	3979	3249	163	137	710	633	4769	4757	212	313	713	677
Niederlande und Belgien	726	654	253	169	735	623	701	682	222	168	485	265
Frankreich, Spanien, Portugal, Azoren	547	463	33	33	230	267	429	317	34	36	200	191
Italien, Öst.-Ung., Griechenl., europ. Türk.	103	147	10	19	52	54	131	169	11	14	59	55
Bulg., Rumän., europ. Rußld. a. Schw. Meer	227	533	1	2	15	21	48	89	4	9	22	35
Europa zusammen	12853	7220	2052	982	4224	2485	14775	8394	2610	1159	4419	2230
Britisch-Nordamerika am Atlant. Meere	22	57	12	20	10	37	23	68	3	4	10	27
Vereinigte Staaten am Atlantisch. Meere	451	2143	130	430	273	1061	355	1856	73	238	281	1040
Westind., Mexiko, Panama, Kolumb., Venez.	166	351	2	4	12	18	152	356	3	6	79	115
Brasilien	119	339	1	2	38	101	189	438	3	8	39	84
Argentinien und Uruguay	268	905	19	45	101	300	122	557	5	11	57	183
Süd-Georgien und Süd-Shetland Inseln	3	7	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—
Amerikas Westküste	186	528	5	20	28	102	167	475	2	5	33	111
Afrika am Mittelländischen Meere	64	89	3	6	15	22	37	49	1	1	4	4
Afrika am Atlantischen Meere	305	560	2	8	11	15	274	527	—	—	27	44
Afrika am Ind. Meere einschl. Br.-Südafrika	116	476	—	—	4	14	138	543	—	—	27	88
Asien am Mittelländ. u. Schwarzen Meere	104	202	—	—	5	6	66	121	3	8	7	10
Arabien und Persien	8	22	—	—	—	—	13	36	—	—	—	—
Ostindien mit den indischen Inseln	245	744	6	19	51	182	162	524	3	10	69	245
China, Japan u. Rußland am Stillen Meere	76	281	2	8	36	143	100	337	—	—	43	168
Australien mit den Inseln im Stillen Meere	87	261	—	—	—	—	53	156	—	—	1	4
Außereuropäische Länder zusammen	2220	6965	182	562	584	2001	1852	6045	96	291	677	2123
Im ganzen	15073	14185	2234	1544	4808	4486	16627	14439	2706	1450	5096	4353
Außerdem Hochseefischerei	1354	57	604	26			1358	57	604	27		

Der Verkehr mit den deutschen Häfen erreichte ungefähr ein Viertel, der mit Großbritannien ein Fünftel, der mit den Vereinigten Staaten etwa die Hälfte seines Vorkriegsumfanges. Der Verkehr mit den Niederlanden und Belgien hat einkommend bereits wieder seinen Vorkriegsstand angenommen, ausgehend betrug er erst wenig mehr als ein Drittel. *A. K.*

[1]) Einschl. des Hochseefischereiverkehrs. [2]) Ohne den Hochseefischereiverkehr, für 1920 stehen diese Zahlen noch nicht fest.

Schiffahrt und Schiffbau

Deutschland

Neue Überseelinien von Hamburg. Das bemerkenswerte Tempo, in dem sich der Ausbau hamburgischer Überseeverbindungen bisher vollzog, scheint sich auch angesichts des in den letzten Wochen mit besonderer Schärfe fühlbar gewordenen Frachtenrückganges nicht verlangsamen zu wollen, eine Reihe neuer Linien sind in Tätigkeit getreten oder werden in allernächster Zeit ihren Dienst aufnehmen.

Hamburg—Nordamerika

Die mit der Ankunft des Dampfers „Mount Clay" am 17. Januar eröffnete regelmäßige Passagierbeförderung auf der Route Hamburg—New York des gemeinsamen Dienstes der Hamburg-Amerika Linie und der United American Lines darf in doppelter Hinsicht als ein für Hamburgs Überseebeziehungen bedeutsames Ereignis vermerkt werden, einmal, weil sie den Anfang zum Wiederaufbau des durch den Krieg vernichteten hamburgischen Passagierverkehrs darstellt und zweitens, weil sie der trotz aller Schwierigkeiten der letzten Jahre unversehrt und aktionsfähig erhaltenen Passageorganisation der heimischen Großreederei wieder Gelegenheit zu neuer Betätigung gibt. Der Dienst, der zunächst monatliche Abfahrten vorsieht, später aber — nach Fertigstellung eigener Passagierschiffe der Hamburg-Amerika Linie — zu einem Wochendienst ausgestaltet werden soll, ist insbesondere auf die Beförderung von Fahrgästen dritter Klasse und den Auswandererverkehr eingestellt. Er wird von Spezialschiffen versehen, die nur Fahrgäste dritter Klasse befördern, sie teils in Kabinen, teils im Zwischendeck aufnehmen und ihnen sämtliche übrigen Passagiereinrichtungen wie Gesellschaftsräume, Speisesäle, Promenadendecks, Badeeinrichtungen usw. zur Verfügung stellen, mit der früheren Beschränkung dieser Fahrgäste auf das Zwischendeck also endgültig brechen. Außer dieser Passagierlinie unterhalten Hamburg-Amerika Linie und United American Lines zurzeit eine wöchentliche Frachtlinie Hamburg—New York, eine 14tägige Frachtlinie Hamburg—Philadelphia, Baltimore und einen halbmonatlichen Dienst Hamburg—Südamerika.

Größere Betriebssicherheit hat nach einer bisher amtlich noch nicht bestätigten Meldung der Dienst zweier ebenfalls für den Nordamerikaverkehr in Betracht kommender Linien durch den Erwerb eigener Kaistrecken im Hamburger Hafen erhalten. Der American Line soll ein Teil des Roßkais am Roßhafen (in der Nähe der Kuhwärderhäfen), der Royal Mail Steam Packet Co. eine Uferstrecke am Oderhafen pachtweise überlassen worden sein. Die beiden Pachtverträge sind angeblich auf die Dauer von 25 Jahren abgeschlossen worden und die nötigen Bauten, Schuppen, Kräne, Anschlußgeleise sollen auf Kosten der Reedereien vom Hamburgischen Staat ausgeführt werden. Die Kosten werden auf etwa 80 Mill. ℳ veranschlagt. Nach Ablauf der 25 Jahre sollen die Anlagen an den Hamburgischen Staat fallen. Jede der beiden genannten Gesellschaften ist im Hamburger Überseeverkehr zurzeit mit mehreren Linien vertreten. Die zur International Mercantile Marine Co. gehörige American Line unterhält regelmäßige Passagier- und Frachtdampferfahrten von Hamburg nach New York sowie Frachtlinien nach Baltimore, Boston und Philadelphia, während die Royal Mail bisher einen Dienst nach Westindien und Zentralamerika, eine 14tägige Linie nach Galveston und einen Dienst nach Brasilien eingerichtet und für das kommende Frühjahr die Aufnahme eines regelmäßigen Dienstes Hamburg—New York angekündigt hat.

Wegen Pachtung eigner Kais sollen noch einige andere fremde Schiffahrtsgesellschaften zurzeit unterhandeln, darunter die amerikanische Luckenbach-Linie und — die englische Cunard-Linie. Die letztgenannte Gesellschaft, deren Leiter jüngst äußerte, daß von seiten seiner Gesellschaft alles geschehen würde, was dazu dienen könne, eine Wiederaufrichtung der deutschen Schiffahrt zu verhindern, ist im hamburgischen Überseeverkehr bereits durch die ihrem Konzern angeschlossene Well Line vertreten, die regelmäßige Fahrten nach Indien unterhält. Von den zwischen New York und Danzig fahrenden Cunarddampfern sind verschiedentlich Passagiere in Cuxhaven gelandet worden. Vor kurzem wurde gemeldet, daß sie sich um die Konzession zur Auswandererbeförderung ab Hamburg bewerbe. Sie hat neuerdings unter dem Namen Cunard-Seetransport-Gesellschaft m. b. H. in Hamburg ein Unternehmen zum Betreiben von Seetransportgeschäften aller Art mit einem Kapital von 300 000 ℳ gegründet.

Einen monatlichen Frachtdienst ab Hamburg über Bremerhaven nach Galveston und New Orleans hat die amerikanische Reederei J. H. W. Steele Comp. Inc. eingerichtet. Der erste Dampfer dieser neuen Linie ist Mitte Januar expediert worden. Die genannte Gesellschaft hat ihren Sitz in Galveston, sie arbeitet mit vom Schiffahrtsamt überwiesenen Schiffen und unterhält Verbindungen von Galveston und New Orleans nach Liverpool, Le Havre usw.

Hamburg—Südamerika

Auch die Zahl der im Südamerikaverkehr tätigen Überseelinien hat sich neuerdings vermehrt. Von der Schiffahrtsgesellschaft Artus, Danzig, ist Mitte Januar eine regelmäßige vierwöchentliche Dampferverbindung von Danzig-Hamburg über Antwerpen nach Montevideo und Buenos Aires mit Frachtdampfern von 6 bis 12 000 Tonnen Tragfähigkeit eröffnet worden. Die Gesellschaft gehört dem Stinnes-Konzern an, der den Kreis seiner Interessen neuerdings auch nach Osten erweitert hat und außer Artus in Danzig auch die Schiffahrtsgesellschaft Poseidon in Königsberg umfaßt.

Einen weiteren regelmäßigen monatlichen Dienst von Hamburg nach Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo und Buenos Aires richtet die spanische Compania Naviera Sota y Aznar ein. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Bilbao. Die Dampfer, die sie für die neue Linie zu verwenden gedenkt, sind Schiffe von 6000 Tonnen Tragfähigkeit.

Hamburg—Pacificküste

Anfang Januar ist der gemeinsame Nordpacific-Dienst der Holland-Amerika Linie und der Royal Mail Steam Packet Co. von Hamburg nach den Häfen der Westküste Nordamerikas San Pedro, San Franzisko, Portland, Seattle, Vancouver durch den Panamakanal eröffnet worden. Die Abfahrten werden in monatlichen Abständen stattfinden.

Weiter hat die englische Gulf Line (zum Furness-Konzern gehörig) einen Dienst von Hamburg durch die Magellanstraße nach den Häfen der Westküste Südamerikas Punta Arenas, Coronal, Talcahuano, Valparaiso, Coquimbo, Antofagasta, Iquique, Arica, Mollendo, Callao angekündigt. Der erste Dampfer soll Ende Januar fahren.

Hamburg—Levante

In den Levanteverkehr von Hamburg ist neu die norwegische Rußland-Linie A. S., Kristiania, eingetreten. Die Gesellschaft wird mit Motorschiffen von 7000 Tonnen Tragfähigkeit regelmäßige Fahrten nach Piräus, Konstantinopel, Borgas, Varna, Konstanza, Galatz, Batum und Braila ausführen. Der erste Dampfer sollte am 22. 1. in Hamburg ladebereit sein. *A. K.*

England

Die englischen Reedereien und ihr Schiffsbesitz Anfang 1921. Folgende Übersicht über den gegenwärtigen Schiffsbestand der wichtigsten englischen Reedereien und den Umfang ihres Bauprogramms entnehmen wir dem englischen Fachblatt „Syren & Shipping":

Reederei	1. Januar 1921 Insgesamt Zahl d. Schiffe	Br. R. T.	Davon im Bau Zahl d. Schiffe	Br. R. T.	1. Januar 1915 Zahl d. Schiffe	Br. R. T.
1. British India	186	974 108	25	174 300	144	689 810
2. Furness Line (incl. Prince Line).....	186	873 742	22	113 800	166	600 482
3. Ellerman Lines, Ltd. (incl. Bucknall's) ..	139	756 077	30	189 410	138	642 561
4. Alfred Holt & Co...	85	604 837	10	87 500	77	520 333
5. P. and O. Company.	64	565 415	10	148 500	67	550 407
6. Anglo-Saxon Petrol. Company, Ltd.....	87	437 082	15	126 000	35	141 028
7. Elder, Dempster & Co., Ltd.	98	431 537	17	106 334	100	326 226
8. Cunard Line.....	34	427 493	13	211 800	27	344 057
9. The Royal Steam Packet Company..	58	388 808	5	41 500	63	353 688
10. Union Castle Line .	53	388 802	5	63 000	47	346 882

Reederei	1. Januar 1921 Insgesamt Zahl d. Schiffe	Br. R. T.	Davon im Bau Zahl d. Schiffe	Br. R. T.	1. Januar 1915 Zahl d. Schiffe	Br. R. T.
11. Lamport&Holt,Ltd.	57	361 021	9	78 300	43	245 364
12. White Star Line...	25	354 353	1	16 000	40	566 067
13. Canadian Pacific Ocean Serv., Ltd...	33	344 447	4	71 100	72	220 060
14. The Clan Line Steamers, Ltd.....	60	317 525	9	53 160	57	260 159
15. Thos.&Jas.Harrison	58	301 759	5	30 025	58	300 433
16. Eagle Oil Transport Company, Ltd.. ..	38	293 676	20	136 933	18	143 649
17. Commonwealth Government Line....	57	284 324	16	118 800	—	—
18. Pacific Steam Navigation Company ..	43	262 025	5	38 310	37	212 967
19. Hain Steamship Company, Ltd.....	49	230 746	2	10 000	39	145 268
20. Leyland Line	37	229 700	10	65 000	48	304 231
21. Commonwealth and DominionLine,Ltd.	29	224 066	6	50 400	24	160 495
22. Andrew Wire & Co.	42	217 945	10	69 500	30	140 182
23. Shaw, Savill & Albion Company,Ltd.	21	203 274	—	—	20	186 264
24. Brocklebank, Thos. & Inox, Ltd.....	29	202 529	3	29 500	12	81 802
25. Ellerman's Wilson Line, Ltd.....	76	197 258	15	39 670	91	212 012
26. Atlantic Transport Co., Ltd.	19	188 724	2	42 800	17	137 445
27. Sir W. R. Smith's Associated Comp..	33	172 000	2	13 000	9	35 659
28. New Zealand Shipping Co., Ltd. . ..	18	167 571	3	29 100	18	144 149
29. Anchor Line (Henderson Bros., Ltd.)	19	165 712	4	66 800	15	118 817
30. Anglo American Oil Company, Ltd. ...	42	151 518	2	8 009	19	87 506
31. Ellerman's CityLine	22	151 141	2	18 000	43	261 266
32. Federal Steam Navigation Co., Ltd....	15	145 669	—	—	15	117 023
33. Donaldson Bros., Ltd.....	22	138 478	8	61 300	14	77 867
34. Houlder Line, Ltd.	28	135 744	1	8 800	42	196 198
35. Blue Star Line (1920), Ltd.....	17	106 948	1	10 050	8	39 731
36. Houston Lines....	26	105 028	4	24 000	20	78 970
37. Indo-China Steam Navigation Co., Ltd.	42	101 595	5	16 000	40	94 887
38. Lloyd Royal Belge (Great Britain), Ltd.	21	95 218	—	—	—	—
39. Orient Steam Navigation Company, Ltd.	8	94 812	—	—	10	111 391
40. The Western Counties Shipping Co.,Ltd.	24	94 679	—	—	—	—
41. Sir R. Ropner & Co., Ltd.	24	92 876	—	—	85	189 346
42. J.C.Gould&Co.,Ltd.	12	90 851	—	—	—	—
43. Elders & Fyffes, Ltd.	17	90 202	4	21 600	20	97 019
44. Internat. Navigation Company, Ltd.....	5	83 252	1	16 600	5	71 625
45. Bibby Line	10	81 371	1	7 500	8	62 934
46. Lane and Macandrew, Ltd.....	15	81 109	2	16 800	17	73 694
47. Nelson, H. & W., Ltd.	12	79 058	—	—	16	108 239
48. The Aberdeen Line	7	79 000	2	25 000	5	41 819
49. Ben Line Steamers, Ltd.....	20	75 868	2	8 000	17	56 576
50. Asiatic Steam Navigation Co., Ltd....	16	75 030	1	5 200	17	77 477
51. The Britain Steamship Company, Ltd.	19	74 511	—	—	20	74 802
52. Booth Steamship Company, Ltd.....	18	72 248	—	—	28	115 800
53. Head Line and Lord Line.....	18	71 783	4	11 220	18	50 975
54. Bay Steamship Company, Ltd.....	22	70 111	—	—	—	—
55. Larrinaga & Company, Ltd.....	14	68 945	—	—	15	68 361
56. Dominion Line....	8	68 883	—	—	11	91 378
57. Hogarth & Sons ...	17	63 817	—	—	23	81 200
58. James Chambers & Co.....	13	62 484	—	—	11	50 378
59. Manchester Liners, Ltd.....	12	59 742	—	—	16	74 908
60. Nautilus Steamship Company, Ltd.....	13	58 904	2	9 240	13	51 314

Einige Schiffahrtsgesellschaften, die sonst regelmäßig in der Liste enthalten waren, fehlen diesmal, weil sie im vergangenen Jahre entweder mit anderen Reedereien verschmolzen oder aufgelöst worden sind, so die Allan Line, die von den Canadian Pacific Ocean Services übernommen wurde, die Reederei B. G. Sutherland & Co., deren 21 Dampfer mit 91 000 Br. R. T. jetzt zum Schiffsbestand der South Wales-Tramp-Reedereien gehören, die Argentine Navigation Co. (N. Mihanovich), die vom Royal Mail-Konzern erworben wurde, und die China Navigation Co. Andererseits sind ein paar Gesellschaften, wie die Bay Steamship Co., die Blue Star Line und der Lloyd Royal Belge, an dem britisches Kapital und britischer Schiffsraum in beträchtlichem Umfange beteiligt ist und dessen Einreihung in die Liste deshalb gerechtfertigt erscheint, neu hinzugekommen.

Ein Vergleich des gegenwärtigen Schiffsbestandes mit dem des Jahres 1915 zeigt, daß die meisten der angeführten Reedereien bereits jetzt oder doch nach Fertigstellung ihrer zurzeit im Bau befindlichen Tonnage über einen größeren Schiffsbestand als zu Anfang des Krieges verfügen. Unter den Gesellschaften, die ihre Kriegsverluste noch nicht ersetzen konnten, steht die White Star Line voran. Ihr Schiffsbesitz ist um 212 000 Br. R. T. geringer als ehemals und es besteht wenig Aussicht, daß der Verlust so bald ausgeglichen wird, da sich der Bau von Passagierschiffen vom hochwertigen Typ der White Star Liners zurzeit der hohen Kosten wegen verbietet. Auch die Booth Line hat viele ihrer hochwertigen Brasildampfer verloren, für die unter den gegenwärtigen Verhältnissen schwer Ersatz geschaffen werden kann. Die Houlder Line, die Nelson Line und Elders & Fyffes, deren mit Kühlvorrichtungen ausgerüsteten Dampfer dem Fleischtransport dienen, haben ebenfalls, wahrscheinlich im Hinblick auf die hohen Kosten, die der Bau solcher Spezialschiffe heute erfordert, noch von dem Ersatz ihrer verlorenen Tonnage abgesehen.

An der Spitze der englischen Reedereien steht nach dem Umfang ihres Schiffsbesitzes zurzeit die British India, die in den beiden letzten Jahren ihre Tonnage beträchtlich vergrößert hat und nach Durchführung ihres Bauprogramms über nahezu 1 Million Tonnen verfügen wird. Eine beträchtliche Vergrößerung ihres Schiffsraums bereitet die von starken Verlusten während des Krieges betroffene Cunard Line vor. Sie hat von allen englischen Reedereien das größte Bauprogramm, 13 Dampfer von 211 800 Br. R. T., was umsomehr Beachtung verdient, als es sich bei diesen Neubauten um hochwertige Schiffe, zumeist Passagierdampfer, handelt. Gewaltige Tonnagezunahmen weisen auch die Tankdampfergesellschaften auf, die Anglo Saxon Petroleum Co., die Eagle Oil Transport Co. und die Anglo-American Oil Co. Sie haben ihren Schiffsbesitz seit 1915 verdoppelt und der beträchtliche Umfang der Bautonnage der beiden erstgenannten läßt die kräftige Entwicklung erkennen, die ihnen die wachsende Bedeutung des Öls gebracht hat.

Insgesamt haben die in der Liste aufgeführten Reedereien 320 Schiffe von 2 480 861 Br. R. T. im Bau gegen 286 Schiffe von 2 197 150 Br. R. T. am 1. 1. 20. Ob angesichts der sich ankündigenden Krise in der Schiffahrt alle in Auftrag gegebenen Schiffe fertiggestellt werden, erscheint zweifelhaft, jedenfalls wird die Durchführung der verschiedenen Bauprogramme durch die niedergehende Konjunktur nicht gerade beschleunigt werden. *A. A.*

Versicherungswesen. Die Folgen des allgemeinen Rückganges der Preise auf dem Warenmarkte sind auch im Versicherungsgeschäfte bemerkbar geworden. Während für die Dauer des Krieges bei der enormen Steigerung der Werte die Deckung der Risiken im Londoner Markte kaum möglich war, und sich daher immer neue Gesellschaften auf das Transportversicherungsgeschäft warfen, ist jetzt ein Überangebot seitens der Versicherer vorhanden und zwei Gesellschaften haben sich bereits aus dem Geschäft zurückziehen müssen. *P. W.*

Frankreich

Auflösung der staatlichen Handelsflotte. Nach längeren, mehrere Monate dauernden Verhandlungen ist auch Frankreich dem Beispiel Englands und Amerikas gefolgt und ernstlich an die Auflösung der staatlichen Handelsflotte herangegangen. Der Unterstaatssekretär Bignon hat der Kammer einen Gesetzentwurf, der die Modalitäten dieser Auflösung festlegt, vorgelegt. Das Gerücht, daß Frankreich nur an eine Rückgabe der Handelsflotte an die Interessenten auf dem Wege der Regieübertragung und Vercharterung, wobei der Staat der eigentliche Eigentümer der Schiffe bleibt, denke, entbehrt somit der Begründung. In dem Gesetzentwurf ist zur Einführung zunächst des längeren auf die Zwangslage, die seinerzeit zur Schaffung einer Handelsflotte führte, hingewiesen. Die Gründe sind ausreichend bekannt. Außerdem ist bekannt, daß die staatliche Einmischung in einen Betrieb, der nur von privater Hand geleitet werden kann, zum Fiasko führen mußte und führte. Anstatt aber zur Zeit der Hochkonjunktur den Besitz abzustoßen, hat man damit gezögert, bis heute bei stark rückgängiger Konjunktur der Staat auf einer Flotte von 2,6 Mill. t sitzt. Die Liquidation weiter hinauszuschieben, verspricht wenig Erfolg, da das Angebot an Schiffsraum nur immer größer wird. Andererseits soll nach Möglichkeit nicht die ganze Flotte auf einmal zum Verkauf angeboten werden, sondern der Verkauf ratenweise vorgenommen werden. Grundsätzlich soll der ganze staatliche Besitz aufgelöst werden, nicht nur derjenige, der vom Unterstaatssekretariat für die Handelsflotte geleitet wird, sondern auch der von den Ministerien für Wiederaufbau und Ernährung verwaltete. Allerdings soll der Besitz an Kohlen- und Tankdampfern der Kriegsmarine zugeführt werden und bei den Passagierdampfern gewisse Rücksicht auf den Ausbau der Schiffahrt nach Korsika und den Kolonien genommen werden. Das Unterstaatssekretariat für die Handelsmarine ernennt gemeinsam mit dem Finanzminister und dem Minister für die öffentlichen Arbeiten ein Komitee, das zusammen mit einer aus Technikern und Juristen bestehenden Kommission den Verkauf leiten, und die Preise für die verschiedenen Kategorien von Schiffen festsetzen soll und zwar für die sogenannten interalliierten Schiffe, die staatlichen Schiffe, d. h. diejenigen, die während des Krieges vom Staat erworben oder angekauft wurden, und die Brasilienschiffe, die gemäß Vertrag mit Brasilien von Frankreich erworben wurden, bzw. erworben werden sollten.

Eine Liste der zum Verkauf stehenden Schiffe wird gleichzeitig mit den festgesetzten Preisen veröffentlicht und derjenige Bieter erhält den Zuschlag, der den höchsten Betrag über den festgesetzten Preis hinaus bietet.

Vorzugsweise in Berücksichtigung gezogen werden Reeder, die nicht gegen Kriegsgefahr versicherte Schiffe verloren haben, vorausgesetzt daß die Unterlassung der Versicherung auf höhere Gewalt zurückzuführen ist; zweitens Reeder, bei denen der Verlust durch die Bestimmungen des Gesetzes von 1877 erfolgt war, und schließlich solche Reeder, die vor dem Kriege nur ein einziges Schiff besaßen und den Verlust noch nicht ersetzt haben.

Hölzerne Schiffe unter 3000 t, Betonleichter usw. können auch an Ausländer verkauft werden. Käufer französischer Nationalität haben für diese Schiffe sogar das Recht, noch nicht geleistete Teilzahlungen bei etwaigem Verlust des Schiffes einzubehalten, wie überhaupt in den Zahlungsbedingungen größtmögliches Entgegenkommen gewährt wird.

Vom 30. 6. 21 ab sollen auf den Konten, die die Regierung für die Handelsflotte eingerichtet hat, nur Buchungen gemacht werden, die auf die Abwicklung Bezug haben. Ein Jahr später sollen die Konten überhaupt abgeschlossen werden. *P. W.*

Westafrika

Zusammenschluß der holländischen Afrikalinien. Unter der Bezeichnung Holländisch-Westafrikadienst haben sich die 4 im Afrikadienst beschäftigten holländischen Schiffahrtslinien, nämlich:

United Netherland Shipping Company,
Holland-Steamship Company,
Van der Eb und Drisselhuy's Navigation Company,
Königlich Hollandischer Lloyd

zusammengeschlossen. Die Gesellschaften werden monatlich zusammen 3 Linien nach Westafrika expedieren, eine Goldküsten-Linie, eine Kamerun-Linie und eine Kongo-Linie. Bei der Einteilung ist die Nachahmung des einstigen deutschen Dienstes deutlich zu erkennen. Hamburg wird von allen 3 Linien bedient werden. Die Goldküsten- und Kamerun-Linie laufen Bordeaux und die Kongo-Linie Antwerpen und Lissabon an. *P. W.*

Vermischtes

Staatliche Initiative im belgischen Kongo. Der Kolonialminister Franck hat sein Programm für die Entwicklung der afrikanischen Kolonie Belgiens dem Parlament vorgelegt, wobei er allerdings auf Widerstand seines Vorgängers Renkin traf, der eine so große staatliche Beihilfe in Anbetracht des Reichtums des Landes für unnötig hielt. Die Programmpunkte sind:

1. Eine neue Eisenbahnverbindung Matadi-Leopoldville. (Voraussichtliche Kosten 100 Mill. fr.)
2. Ausbau der Katangabahn, welche bisher von der rhodesischen Grenze nach Bukama führt, bis zu einem Punkt des oberen Kongos, der besser für die Flußdampfer auf dem Kongo zu erreichen ist als der bisherige Endpunkt der Bahn. (Voraussichtliche Kosten 30 Mill. fr.)
3. Bau einer Eisenbahnlinie Chilongo-Ruwe und Ausbau des belgischen Teiles der Lobito-Bay-Bahn nach Vollendung des portugiesischen Teiles. (Voraussichtliche Kosten 20 Mill. fr.)
4. Vermehrung des Eisenbahnmaterials und der Flotte der Upper - Congo - Great - Lakes - Railway. (Voraussichtliche Kosten 20 Mill. fr.)
5. Ausbau der Mayumbe-Eisenbahn und des Hafens von Boma. (Voraussichtliche Kosten 3 Mill. fr.)
6. Bau des ersten Teiles der Bahn vom unteren Kongo nach Katanga, die das Katangagebiet mit dem Kassai verbinden soll. (Voraussichtliche Kosten 215 Mill. fr.)
7. Bau einer Eisenbahn zur Verbindung des oberen Kongo mit den Goldminen von Kilo und Moto, deren erster Teil 125 Mill. fr erfordern würde und wofür zwei Pläne vorliegen; welcher von beiden zur Ausführung gelangt, wurde nicht erwähnt.
8. Bau einer Eisenbahnlinie Kabalo-Kongolo zur Schaffung einer Eisenbahnverbindung zwischen Kindu-Kongolo und dem Kabalo Tanganyika. (Voraussichtliche Kosten 20 Mill. fr.)
9. Weitere Betonnung der schiffbaren Flüsse und Ausrüstung der entsprechenden Häfen. (Voraussichtliche Kosten 30 Mill. fr.)
10. Der Ausbau der Flotte der Société Nationale de Transports Fluviaux und Verbesserung ihres Dienstes auf den kleineren Flüssen.
11. Straßenbau und Anschaffung von Lastautomobilen mit entsprechenden Unterkunftshäusern. (Voraussichtliche Kosten 40 Mill. fr und 10 Mill. fr extra für jede Provinz.)
12. Anlagen zur öffentlichen und gesundheitlichen Wohlfahrt in den zentralen Plätzen. (Voraussichtliche Kosten 30 Mill. fr.)

Im ganzen würden mindestens 660 Mill. fr erforderlich sein, um dieses Programm zur Ausführung zu bringen und es würden ca. zehn Jahre darüber hingehen. Natürlich wird aber der Ausbau der großen Eisenbahnlinien letzten Endes erheblich mehr erfordern.

Der Minister beabsichtigt 300 Mill. fr nach und nach auf dem Wege der Anleihe aufzubringen. *P. W.*

Hierzu ein Beiheft:

„Deutschland muß ein großes führendes Wirtschaftsblatt („Economist") haben".

Von Fabrikbes. ***Max Bahr,*** *Landsberg a. d. Warthe (M. d. R.)*

Verantwortlich für: Deutsche und österreichisch-ungarische Volkswirtschaft und allgemeine Redaktionsangelegenheiten: Hauptschriftleiter Dr. Kurt Singer; Ausländische Volkswirtschaften: i. V. Dr. Hans von Eckardt; Anzeigenteil: Horst Weyhmann, Geschäftsführer des W.-D.; sämtlich in Hamburg 36, Rothenbaumchaussee 5.
Druck von H. O. Persiehl, Hamburg 8.