

WIRTSCHAFTSDIENST

DEUTSCHER VOLKSWIRT

HERAUSGEGEBEN VOM HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIV

JAHRESPREIS BEI DER POST UND IM BÜCHHANDEL 200 MARK :: IN KOMMISSION BEI OTTO MEISSNERS VERLAG/HAMBURG :: SCHRIFTFÜHRUNG: HAMBURG 36/ROTHENBAUMCHAUSSÉE 5

FERNSPRECHER HANSA 2447-51 UND ELBE 5052

VII. JAHRGANG

AUS HAMBURG'S INDUSTRIE

Der Hafen

Wer dem immer unerbittlicher auftretenden Anspruch der wirtschaftlichen Arbeit gehorchend, ihr sein ganzes lebendiges Sein zuwendet, von dem kann kaum noch gefordert werden, daß er das stoßende und drängende Nebeneinander der Berufsarten und Berufsstellungen als ein sinnvolles Ineinander begreife. Überdies gehört es zur „List der Vernunft“, wie Hegel diese psychische Hilfskonstruktion nannte, den einzelnen in die Einbildung zu hüllen, daß gerade seine Arbeit die für das Ganze entscheidende, und also oberste einer Wertskala sei. Zu diesen, der Entwicklung eines Korporationsgeistes schon nicht sehr förderlichen Anlagen kommt noch jener moderne Hang, das eigene Selbst und seinen Lebenskreis nur noch aus Gegensätzen verstehen zu können. Der Blick des Schauenden, dem jedes Ding in eigener Schwere ruht, nach seinem eigenen Gesetz erkannt wird, ist dem hastigen Mitarbeiter am Werk des Weltkapitalismus nicht mehr vergönnt.

So bildet sich eine blind machende Weltanschauung des Wirtschaftskampfes heraus, die die Staatsmassen in planetarische Gegensätze verstrickt sein läßt, und die Qual und Streit auch innerhalb eines Volksganzen für die unerläßlichen Elemente des Daseins hält. Und da nach solcher Vorstellung auch im Großen wie im Geringen die Lenkung der Staaten, der Wirtschafts- und Arbeitspolitik versucht wird, so muß die Wirklichkeit notwendig den grauen Schatten dieser Betrachtungsweise immer ähnlicher werden.

Ihre außenpolitischen Folgen lassen sich nicht bannen, auch dann nicht, wenn ein Volk über die äußeren Attribute der Gewalt verfügt, so lange es nicht in sich selbst die vielzackige Bruchfläche geglättet, die Zusammengehörigkeit aller seiner Mitarbeiter sachlich und innerlich anerkannt hat. Wird dies ernsthaft versucht, so muß die Verzerrung von Einteilungsgründen zu Wertkontrasten aufhören, wie sie etwa mit der Gegenüberstellung von Industrie und Handel oft verbunden wird.

Dieser Interessengegensatz aus Bewußtseinsgehalte hat seinen Ursprung in den Differenzierungsvorgängen, die seit der Auflösung der mittelalterlichen Stadt ihren Abschluß noch nicht gefunden haben. So lange Bannrechte, Unsicherheit des platten Landes und mangelhafte Transporttechnik alle Gewerbe in der Obhut der Stadtmauer zusammenfaßten, gab es einen Gegensatz zwischen Handel und Industrie als Berufsständen nicht. Der hansische Kaufmann, der deutsche Erzeugnisse im Ausland absetzte, fremdes Gut von dort hereinbrachte, verkaufte und kaufte für seinen Mitbürger und Nachbarn.

Wirtschaftliche Gründe und jenes ungeheure Wachstum der Bevölkerung, das im Guten und Bösen dem 19. Jahrhundert

seine Signatur gab, nötigten zu einer Differenzierung des ökonomischen Aufbaues, vor allem zu einer Verlagerung der Industrie an neue Standorte, zu denen Rohstoffe, Arbeitskräfte und Absatzmöglichkeiten sie zogen. Diese Neugruppierung hat jedoch den alten Handelsstädten an der Reichsperipherie, von Frankfurt, Köln über Bremen, Hamburg, Lübeck nach Stettin, Königsberg bis Breslau vielfach die den Güteraustausch leitende Arbeit zurückgelassen. Trotz der räumlichen Auseinanderziehung ist diese Kaufmannschaft ein selbständiger Faktor für das industrielle Leben des Landes geblieben.

Die Auflösung des alten sinnfälligen Nachbarschaftsverhältnisses durch Kräfte, die einer höheren wirtschaftlichen Bewußtheit entsprechen, sollte dazu führen, daß sich neben dem aus Territorialgeist sehr langsam herauswachsenden Nationalgefühl auch ein wirtschaftliches Staatsbürgertum entwickelt, das in jedem Volksangehörigen noch den Nachbarn aus der Stadt des Mittelalters, jener höchsten Organisation gemeinschaftlicher Arbeit, wiedererkennt.

Solche neue Verschmelzung durch ihr Wesen verbündener, aber durch enges Bewußtsein sich oft wie getrennt erscheinender Elemente herbeizuführen, dafür ist der Hafen als Gebilde der Wirklichkeit wie als Symbol gleichermaßen geeignet. Denn als eine Pforte, eine porta germanica, liegt die Seestadt an der Grenze zwischen Binnenland und Meer, den Blick auf Heimat und Ausland gerichtet, in ihrem Wesen ein Übergang zwischen dem Eigenen und dem Fremden. Gewiß: dort, „wo in den Bergen ruht das Eisen“, sind mächtige Werkzeuge wirtschaftlichen Schaffens entstanden, mit einem berechtigten Gefühl von Macht und Herrschaft umkleidet. Aber auch der Hafen, in dem Schiff hinter Schiff an den Ladestraßen liegt, in dem die Hoheitszeichen vieler Länder friedlich nebeneinander gelten, in dem sich tausend Elemente des Lebens und der Welt der Güter mischen, ist ein würdiger Gegenstand alten Herrengefühls von vielleicht größerer Geschmeidigkeit, darum aber nicht geringerer Kraft und Zähigkeit.

Für die Bewährung des Wortes Marc Aurels, daß sich die Staaten der Erde verhalten sollten, wie die Häuser einer einzigen Stadt, scheint die Zeit noch nicht erfüllt. Aber wenn in diesen Tagen Industrielle und Kaufleute gemeinsam das Bild des Hafens, eines großen Beispiels weltwirtschaftlicher Zusammenarbeit, auf sich wirken lassen, mögen sie mit tiefem Ernst von der Frage ergriffen werden, ob angesichts der gegenwärtigen Maße aller Dinge sich die Berufsstände eines ganzen Volkes nicht so zueinander verhalten sollten, als ob das Gemeinschaftsgefühl einer großen Stadt sie umschlösse.

Probleme der Schiffbau-Industrie

Hamburgische Kreise richten seit geraumer Zeit und neuerdings im Zusammenhang mit der Groß-Hamburg-Frage ihr Augenmerk darauf, der Ansiedelung industrieller Betriebe auf hamburgischem Boden möglichst weitgehende Unterstützung zu gewähren.

Die Industrie Hamburgs gliedert sich in zwei große Gruppen, die der Landbetriebe und die des Hafens. Während jene sich aus den verschiedenartigsten Betrieben, wie Maschinenfabriken, chemischen Fabriken, Gießereien usw. zusammensetzt, wird diese, die Industrie des Hafens, im wesentlichen durch die Schiffswerften dargestellt, die eigentliche Großindustrie, und im gewissen Sinne Bindeglied zwischen der binnenländischen Industrie und der Schifffahrt.

Es ist natürlich, daß sich in einem entwicklungsfähigen, von der Schifffahrt stark benutzten Hafen auch die Schiffbauindustrie entfaltet und somit das Rüstzeug, das der Schifffahrt zum Erwerb dient, an Ort und Stelle entsteht. Damit ist den Erbauern Gelegenheit gegeben, ihr Produkt vor Augen zu behalten und im wechselseitigen Austausch von Erfahrungen mit der Reederei sich immer mehr den Bedürfnissen der Schifffahrt anzupassen und ihr dienlich zu sein.

In Hamburg ist die Entwicklung der Schiffbauindustrie diesen Weg jedoch nur langsam gegangen. Ihre Bedeutung lag ursprünglich mehr in der Wahrnehmung des Reparatur- und Dockgeschäfts als im eigentlichen Neubau; erst im Laufe der Jahre hat sich dies gewandelt und die einzelnen Werften haben sich ihre Stellung auch im Neubau im Verhältnis zum Ausland und den übrigen deutschen Werften an der Ost- und Nordsee errungen und behauptet.

Blohm & Voß schufen zuerst eine auf ganz bestimmte Ausbaupläne gestützte Großschiffswerft; der Stettiner Vulcan verlegte gegen 1909 seinen Hauptsitz von Stettin nach Hamburg und im Kriege begann die Deutsche Werft den Bau ihrer jetzt weit fortgeschrittenen Werftanlage bei Finkenwärder, der sie die auch im Kriege neu entstandene Hamburger Werft angegliedert hat. Die Werft von Janssen & Schmilinsky ging vom Kleinschiffbau auf einen neuen Werft zum Bau größerer Frachtschiffe über, während die alteingesessene Reiherstieg-Schiffswerfte, ebenso wie die dem Fischdampfer- und Kleinschiffbau dienende Werft von H. C. Stülcken Sohn sich bedeutend ausgedehnt und modernisiert haben.

Alle diese Firmen dienen aber mit ihren hochentwickelten Einrichtungen im bedeutenden Umfange auch weiter dem Reparaturgeschäft und bis auf eine verfügen sie über umfangreiche Schwimmdockanlagen, von denen freilich das größte und modernste Dock von 46 000 t Tragfähigkeit als Sühne für die mannhafte Tat eines pflichtgetreuen Seeoffiziers noch an den Feindbund abgeliefert werden muß.

Die im Frieden stark aufblühende deutsche Reederei hat an die hamburgische Schiffbauindustrie immer höhere Anforderungen stellen können und diese hat nicht nur mit diesen Anforderungen Schritt gehalten, sondern sie hat sich im scharfen Kampf gegen das Ausland, in eifrigem Wettbewerb mit dem Inland die Stellung errungen, die sie bei Kriegsbeginn inne hatte und die sie sich lebhaft bemüht, jetzt wieder zu schaffen. Auf jeden Fall bilden die Werften einen gewichtigen und sehr wesentlichen Faktor des vielgestaltigen Wirtschaftslebens Hamburgs.

Erscheinen somit für die Entwicklung einer Schiffbauindustrie die Voraussetzungen gerade für Hamburg günstig, so dürfen doch die großen Schwierigkeiten nicht verkannt werden, die sich ihr entgegenstellen und die sie in mancher Hinsicht

im Gegensatz bringen zu den sogenannten Landbetrieben und noch viel mehr zu den eigentlichen Hafenbetrieben. Dies führt auf die grundlegenden Probleme, wie sie sich aus der Eigenart der Hafenstadt ergeben, und die es fraglich machen, ob nicht deren Bedeutung und Entwicklung andere Wege weist und ob nicht gerade diese Eigenart industrieller Entwicklung hinderlich ist.

Ein klassisches Beispiel, wie schwierig es einer Industrie werden kann, sich dem Hafenbetrieb gegenüber zu halten, zeigt die Geschichte der englischen Schiffbauindustrie, soweit der Hafen in London dafür in Frage kommt. London hatte ursprünglich sehr bedeutende Werftbetriebe, deren Anlagen sich an der Themse entlang erstreckten und die mit zu den führenden englischen Schiffswerften gehörten. Unter dem Einfluß des Hafens und der Schwierigkeiten, die sich in bezug auf Entlohnung und gleichmäßige Beschäftigung ergaben, hat sich diese Industrie nahezu vollkommen von der Themse zurückgezogen und ist an andere Plätze übersiedelt.

Die Lohnkämpfe treten in heutiger Zeit viel sinnfälliger in die Erscheinung als früher und zeigen mit immer größerer Deutlichkeit die Schwierigkeiten, denen eine in sich so verzweigte Industrie, wie der Schiffbau im Verhältnis und im Gegensatz zu den übrigen industriellen Betrieben des Orts und dem Hafenbetrieb ausgesetzt ist.

Eine Werft umfaßt die verschiedenartigsten Gewerke: Schiffbauer, Maschinenbauer, Schlosser, Kesselschmiede, Kupferschmiede, Elektriker, Tischler, Zimmerleute, Maler usw., die alle Teile des Ganzen sind und sich aufeinander einstellen müssen, um das eigentliche Werftprodukt, das Schiff, zu schaffen. Die gleichen Gewerke bilden in der Stadt, jedes für sich, ein abgeschlossenes Etwas, und können unter vollkommen verschiedenen Verhältnissen und Bedingungen wirken. Unter dem Einfluß und der Herrschaft der Tarifverträge, die in schematischer, gedankenarmer, nur auf den Massenbeifall eingestellter Form, weder Leistung noch Erfahrung, noch Wertigkeit der einzelnen Gewerke gebührend berücksichtigen, macht sich diese Verschiedenheit besonders bemerkbar. Es kann gar nicht ausbleiben, daß, beeinflusst durch zeitweilige Konjunkturen, Dutzende kleiner Betriebe, die z. B. für den Export tätig sind oder die sonst für besondere Zwecke arbeiten, unbekümmert um die Verhältnisse der übrigen Industrie ihren Leuten Löhne zahlen, die für das einzelne Gewerk und für den besonderen Zweck vielleicht zeitweilig zu rechtfertigen sind, die aber im Rahmen eines viele Gewerke umfassenden Betriebes, wie einer Werft, einem einzelnen Gewerk ohne Schädigung des Ganzen nicht bewilligt werden können. Unvermeidlich ist unter diesen Umständen, daß durch das Einsetzen solcher Konjunkturen die Werften, deren Aufträge wohl die langfristigen sind, die man im Wirtschaftsleben kennt, sehr stark beeinflusst werden und daß ihre Belegschaften gewissermaßen das Reservoir bilden, aus dem die übrigen Industrien und der Hafen ihren zeitweilig stärker auftretenden Bedarf decken.

Gleiche und noch viel ernstere Wirkungen auf die industriellen Betriebe übt in dieser Hinsicht der Hafen selbst aus mit seinen vielen und plötzlich auftretenden Betätigungsmöglichkeiten.

Die Verdienstgelegenheiten im Hafen bringen es an sich, jetzt noch unterstützt durch eine gewisse Zügellosigkeit in der Tarifpolitik, mit sich, daß selbst alte gelernte Handwerker, um diese Konjunktur wahrzunehmen, ihren gelernten Beruf und ihre alte Arbeitsstätte verlassen. Tritt also im Verhältnis zu den Landbetrieben nur ein Wechsel im gleichen Beruf ein,

so geht im Verhältnis zum Hafen der Handwerker der Industrie unter Umständen dauernd verloren.

Gefördert wird diese bedauerliche, schon immer beobachtete Erscheinung durch die moderne sozialistische Gesetzgebung, die zwar dem Arbeitgeber Zwang auferlegt, unter dem es ihm erschwert wird, auch nur einen einzelnen Mann ohne weiteres zu entlassen, während es unter vollständiger Verletzung des paritätischen Grundsatzes den Arbeitern einzeln oder in Mengen frei steht, jederzeit ohne weiteres die Arbeitsstätte zu verlassen.

Viele Tausende von Arbeitern wechseln im Laufe eines Jahres auf den Hamburger Werften ihre Arbeitsstätte, häufig schon nach ganz kurzer Zeit, nach Tagen; Tausende andere treten an ihre Stelle. Die Betriebsmittel werden so unwirtschaftlich wie möglich benutzt, viele Millionen ebenso unwirtschaftlich ausgegeben, die Arbeit der übrigen Arbeiter wird ungünstig beeinflusst, Aufsichtspersonal wichtiger Arbeit entzogen und die Gesamtleistung bedeutend herabgedrückt. Eine Unsumme büroaumäßiger Arbeit ist überdies nötig, um die Führung der Arbeiterkartotheken, Steuerkarten, Kranken- und Invalidenmarken und vieler sonstiger Anschreibungen vorzunehmen; sie läßt sich zahlenmäßig kaum erfassen, bedeutet aber eine ganz ungewöhnliche Belastung des einzelnen davon betroffenen Betriebes.

Ein weiteres Problem für die Werften ist der schematische Achtstundentag, und zwar auch wieder in Beziehung zu manchen in den Landbetrieben verkörpert, wie auch zu den im Binnenland belegenen Industriezweigen einerseits und den Hafenbetrieben andererseits.

In Betrieben, in denen unabhängig von Tag und Stunde gleichmäßig fortschreitende, sich ständig wiederholende oder Massenfabrikation betrieben wird, ist die gewaltsame Herabsetzung oder Beschränkung der Arbeitszeit letzten Endes eine Frage der Konkurrenzfähigkeit und somit des ewig wahren über alle Revolutionen, Zwangswirtschaften triumphierenden Gesetzes von Angebot und Nachfrage und der Organisation. Ähnlich liegt es in den Hafenbetrieben.

Viel schwieriger sind die Verhältnisse auf den Werften. Ihre Einrichtungen bedingen im großen Maße, und zwar vornehmlich im Schiffbau den Platzbetrieb, und hierfür ist die beste Ausnutzung des Tageslichtes Haupterfordernis. Es läßt sich nicht beliebig schichtmäßig, ablösungsmäßig arbeiten, sondern gewisse Zweige des Werkes müssen in längeren, wechselnden Perioden vorarbeiten, damit andere rechtzeitig nachkommen können; zwischen Werkstätten und Platzbetrieb muß eine dauernde, dem jeweils Notwendigen angepaßte, dem Schema feindliche Wechselwirkung bestehen. Daraus ergibt sich auch, wie ein vorher geschildertes Entziehen von Arbeitskräften an einer Stelle von nachhaltiger Wirkung auf den Gesamtfortgang der Arbeiten sein muß. Auch eine richtige und nach wirtschaftlichen Grundsätzen durchgeführte Ausnutzung der wertvollen Werftanlagen ist im Rahmen des schematischen Achtstundentages nicht erreichbar, ganz davon zu schweigen, inwieweit die großen technischen Fortschritte, die

sich nicht zuletzt unter der Einwirkung des Krieges in der Werftindustrie gezeigt haben, eine viel intensivere Ausnutzung der kostspieligen Anlagen erfordern, als es unter der Herrschaft des Achtstundentages jemals möglich sein kann, wenn man konkurrenzfähig bleiben will.

Die Frage der Konkurrenzfähigkeit führt zu weiteren Problemen. Durch die verhängnisvolle Steuerpolitik wird es aufs äußerste erschwert, wenn nicht nahezu unmöglich, die Verjüngung und Erneuerung eines Werkes durch angemessene Rücklagen so sicherzustellen, wie es der rapiden Geldentwertung und den Fortschritten der Technik entspricht. Schneller und sicherer als alles andere greift dies in die Substanz ein und beeinträchtigt Konkurrenzfähigkeit und Schlagfertigkeit.

In erheblichem Maße wird dies noch verstärkt durch die den Schiffbau schwer belastende Verkehrspolitik mit den stetig wachsenden Frachten, die dadurch besonders nachteilig wirken, daß man dem Schiffbau auch die ihm früher berechtigterweise zugebilligten Vorzugstarife genommen hat. Es wird ferner verstärkt durch Kohlenknappheit, dauernd steigende Kohlenpreise und die noch verhängnisvollere Politik der Eisenpreisgestaltung.

Der gesamte deutsche Schiffbau hat jahrelang darauf hingearbeitet, sich frei zu machen von der Benutzung fremdländischen Eisenmaterials und konnte vor dem Kriege mit Stolz darauf hinweisen, daß auch nicht eine einzige Tonne englischen Schiffbaumaterials mehr in Deutschland eingeführt wurde. Dank der eben gekennzeichneten Bestrebungen ist der Schiffbau glücklich wieder so weit, wie in seinen Anfängen, Material aus dem Auslande beziehen zu müssen, wie er ebenso genötigt ist, englische Kohle zu verfeuern und alles dieses in stabiler Währung, d. h. Gold, zu bezahlen.

Die Beschäftigungsfrage bleibt für den hamburgischen wie den gesamten deutschen Schiffbau kritisch; unter den geschilderten Umständen ist es kaum möglich, irgendwelche Auslandsaufträge hereinzubekommen und die Beschäftigung für deutsche Rechnung geht rapide zurück!

Mit den beschränkten Mitteln, die das Reich den Reedern als Abfindung für die ihnen durch den Feindbund geraubten und ihnen im Kriege vernichteten Schiffe zur Verfügung gestellt hat, ist es infolge der immer fortschreitenden Geldentwertung nicht möglich, auch nur annähernd das Programm durchzuführen, das man sich ursprünglich zum Ziel gesetzt hat.

Im gesamten Schiffbau ist die Arbeiterzahl zwar schon zurückgegangen, trotzdem ist sie noch viel zu groß, weil der Kriegsschiffbau, der früher einen nennenswerten Teil der Werftlieferungen in Anspruch nahm, durch das Diktat von Versailles in Zukunft ganz in Wegfall kommt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß eine weitere Industrialisierung der Hafenstadt Hamburg auch ihre ernstesten Bedenken hat, daß die Werften, trotz einer äußerlich großen und günstigen Entwicklung, die sie vor, während und auch nach dem Kriege noch genommen haben, doch schwierigen Fragen gegenüberstehen, deren Herr zu werden ihre gespannte Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen wird.

Direktor Rosenstiel

Hamburgs Beziehungen zur Binnenschifffahrt und den Wasserstraßen

Hamburg verdankt seine Stellung als größter Seehafen des Kontinents seiner glücklichen Lage an der Elbe. Die Nordsee und damit das Weltmeer ist für die größten Schiffe leicht erreichbar. Die Oberelbe ist bis zur deutschen Grenze und weiter nach Böhmen hinein befahrbar. Zu ihrem Einflußgebiet gehört fast das gesamte mittlere und östliche Deutschland.

Die Lage an einem gut schiffbaren Fluß ist für die Entwicklung eines Seehafens von der überragendsten Bedeutung. Die Kosten der Beförderung auf dem Wasserwege sind im allgemeinen wesentlich geringer als per Eisenbahn.

Am günstigsten ist in dieser Beziehung Rotterdam gelegen, was daraus hervorgeht, daß im Jahre 1912 von den Gesamt-

anführen dieses Hafens trotz günstigster Eisenbahnverbindung 93 % wasserwärts weitergingen. Über einen so günstigen Strom wie den Rhein, dessen Wassertiefe für Rheinschiffe von 3600 t ausreicht, verfügt Hamburg leider nicht. Immerhin wird ein überragender Anteil der Hamburger Ein- und Ausfuhr auf der Oberelbe befördert. Die Hamburger Einfuhr zur See betrug im Jahre 1913 16,5 Mill. t, davon wurden im Flußschiff 7,2 Mill. t und zwar auf der Oberelbe 5,76 Mill. t befördert, während auf der Eisenbahn nur 2,6 Mill. t nach dem Inland weitergeleitet wurden. Die Ausfuhr zur See über Hamburg betrug im Jahre 1913 8,9 Mill. t, die Flußschiffahrt auf der Oberelbe war daran mit 4,65 Mill. t beteiligt.

Diese Ziffern zeigen klar, was die Elbe für Hamburg bedeutet. Es ist daher kein Wunder, daß die Beziehungen Hamburgs zur Binnenschiffahrt stets außerordentlich eng und rege gewesen sind und daß Hamburg stets seine vollste Aufmerksamkeit dem Ausbau der Wasserstraßen gewidmet hat.

Bisher hat Hamburg den Ausbau der Unterelbe allein vorgenommen, während die Oberelbe von den anliegenden Ländern unterhalten werden mußte. Das Fahrwasser der Elbe ist leider von Natur aus nicht tief genug, sowohl auf der Oberelbe wie auch auf der Unterelbe muß durch dauernde Stromregulierungen und Baggerungen für ein ausreichendes Fahrwasser gesorgt werden. Die hamburgischen Ausgaben für die Unterelbe betrugen bis zum 31. März 1920 rund 135 Mill. Goldmark.

Mit banger Sorge hat Hamburg daher die Vorschriften der Artikel 97, 101 und 171 der Reichsverfassung beobachtet, nach denen, wie alle deutschen Wasserstraßen, auch die Elbe zum 1. April 1921 auf das Reich übergegangen ist. Angesichts der trostlosen Finanzlage des Reiches ist es zu befürchten, daß das Reich nicht immer dem Bedürfnis des größten deutschen Seehafens Rechnung trägt.

Bei den Verhandlungen über den Übergang der Wasserstraßen auf das Reich hat dieses die Zusage abgegeben, daß es für die Erhaltung und Verbesserung der Unterelbe in derselben Weise sorgen wolle, wie Hamburg es bisher getan hat. In den §§ 18 und 19 des Zusatzvertrages ist folgende Bestimmung aufgenommen:

Hamburg hat bisher in der Elbe für ein derartiges Fahrwasser gesorgt, daß in der Regel die größten Seeschiffe Hamburg unter Ausnutzung des Hochwassers erreichen konnten. Das Reich wird das gleiche tun. Zunächst soll die Elbe auf eine Tiefe von 10 m bei mittlerem Niedrigwasser oberhalb Cuxhaven und von 11 m unterhalb Cuxhaven gebracht werden.

Es ist dringend zu hoffen, daß das Reich diese eingegangene Verpflichtung einhalten kann und sie in loyalster Weise ausführt, damit Deutschland in Hamburg ein Hafen ersten Ranges und damit der Schlüssel zur Welt erhalten bleibt.

Keinerlei Verpflichtungen liegen seitens des Reichs wegen des Ausbaus der Oberelbe vor. Während die Unterelbe dem Reiche in einer den Anforderungen der Überseeschiffahrt voll entsprechenden Tiefe übergeben ist, kann dieses von der Oberelbe leider nicht gesagt werden.

Für die Oberelbe ist noch heute die Elbeschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 und die Additionalakte hierzu vom 13. April 1844 maßgebend, nach der für das Fahrwasser zwischen Hamburg und Tetschen eine Tiefe von mindestens 3 Fuß rheinländisch (0,94 m) bei einem Wasserstand, der um 6 Zoll (0,16 m) höher ist, als der im Jahre 1842 beobachtete niedrigste Wasserstand, zu schaffen bzw. zu erhalten ist.

Die auf Grund der Vorschriften der Additionalakte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ausgeführten Bauten haben den Erfolg gehabt, daß der Forderung dieser Akte selbst bei niedrigem Wasserstand im allgemeinen entsprochen ist.

Infolge des Anwachsens der Schiffsgefäße, die auf der Elbe jetzt zum Teil über 1000 t Tragkraft haben, reicht aber dieser Wasserstand, der im Jahre 1842 vielleicht angemessen war, heute schon in Jahren günstigen Wasserstandes bei weitem nicht mehr aus.

Im Reichswasserstraßengesetz vom 24. Dezember 1911 war daher vorgesehen, eine weitergehende Verbesserung des Fahrwassers der Elbe vorzunehmen und es künftighin bei dem geringsten Wasserstand des Jahres 1904 oberhalb der Saale auf eine Tiefe von 1,10 m, unterhalb der Saale von 1,25 m zu bringen.

Die Durchführung dieser Arbeit, deren Kosten damals auf 90 Mill. Goldmark veranschlagt waren, unterblieb leider, weil Österreich mit Rücksicht auf die zur Aufbringung der Unkosten vorgesehene Erhebung von Schiffsabgaben seine, wegen bestehender Staatsverträge erforderliche Zustimmung versagte.

Dieses damalige Hindernis, die Zustimmung Österreichs, ist jetzt weggefallen. Trotzdem geschieht seitens des Reichs aber nichts, um die Niedrigwasserregulierung vorzunehmen.

Gerade der letzte Sommer hat gezeigt, wie verhängnisvoll der schlechte Zustand des Fahrwassers der Oberelbe für ganz Deutschland ist. Die Eisenbahnschwierigkeiten und die dauernde, wochenlange Verhängung von Gütersperren über Hamburg und andere deutsche Häfen mit ihren schädlichen Folgen sind noch frisch in der Erinnerung. Das Reichsverkehrsministerium hat das Versagen der Eisenbahn stets auf den ungünstigen Wasserstand der Elbe zurückgeführt. Es hat aber bisher nicht die erforderlichen Konsequenzen daraus gezogen und Schritte zur Verbesserung des Fahrwassers der Oberelbe unternommen.

Im Gegenteil geschieht in letzter Zeit gar nichts für die Elbe. Es werden nicht einmal mehr Baggerungen größeren Umfangs unternommen, mit dem Hinweis, daß dieses infolge der später zu erwartenden Niedrigwasserregulierung unnötig sei, während die Niedrigwasserregulierung andererseits wegen der schlechten Finanzlage des Reichs in ferne Zukunft verschoben ist.

Von den durch den Übergang der Wasserstraßen auf das Reich erstrebten Vorteilen, nämlich der Zentralisierung der gesamten Verkehrspolitik und dem Ausbau und der Unterhaltung der Ströme auf Kosten des Reichs, — selbst gegen den Widerstand einzelner Uferstaaten — ist bisher nicht viel zu merken, im Gegenteil wird anscheinend der Ausbau der Wasserstraßen vernachlässigt, weil in ihm eine Konkurrenz zur Eisenbahn und somit ein Hindernis in der Bilanzierung des Etats erblickt wird, während andererseits in Zeiten des Versagens der Eisenbahn gern auf die ungünstige Betriebslage der Wasserstraßen und der Binnenschiffahrt hingewiesen wird.

Vor dem Kriege war das Zusammenwirken zwischen Seeschiffahrt und Eisenbahn durch die Einführung der Seehafenausnahmetarife geradezu mustergültig. Ein engeres Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt ist nie erzielt worden, im Gegenteil wurde die Seehafentarifpolitik der Eisenbahn, die im allgemeinen deutschen Interesse natürlich außerordentlich zu begrüßen war, von der Binnenschiffahrt sehr lästig empfunden.

Auch heute hat die Binnenschiffahrt unter der Tarifpolitik der Eisenbahn erheblich zu leiden, da ihr das Stapeltarifsysteem, das bei den ihrer Natur nach der Binnenschiffahrt zufallenden Gütern der Klassen D und E außerordentlich stark ausgeprägt ist, Transporte in erheblichem Umfange genommen und der Eisenbahn zugeführt hat.

Im Jahre 1921 hat der Güterverkehr auf der Elbe nur bergwärts 2120 463 t und talwärts 1141 496 t betragen, während

der Eisenbahnverkehr die Ziffern des Jahres 1913 überschritten hat. Die geringe Beschäftigung der Binnenschifffahrt ist immerhin zum nicht unerheblichen Teil auf die angesichts des dringenden Bedarfs der inländischen Industrie zu langsame Beförderung und auf die Tarifpolitik der Eisenbahn, in der Hauptsache aber auf den ungünstigen Wasserstand des vergangenen Jahres, der noch schlechter als in den berückichtigten Jahren 1904 und 1911 war, zurückzuführen.

Die Verkehrsziffern aus dem wasserarmen Jahre 1911 zu den Jahren 1910 und 1912 zeigen, daß bei dem Ausfall der Binnenschifffahrt durchaus nicht alle Transporte auf die Eisenbahn übergehen. Ein großer Teil der Transporte unterbleibt offenbar, zumal die Eisenbahn nicht in der Lage ist, alles zu bewältigen, ganz, der Rest sucht sich andere Verkehrswege. Im Jahre 1911 betrug die landseitige Einfuhr nach Hamburg nur insgesamt 7 501 000 t netto, davon entfallen auf die Eisenbahn 4 666 000 t, auf die Oberelbe 2 835 000 t, während im Jahre 1910 8 350 000 t landseitig eingeführt wurden und zwar von der Eisenbahn 4 240 000 t und der Oberelbe 4 110 000 t. Die landseitige Ausfuhr ging im Jahre 1911 von 8 301 000 t des Jahres 1910 auf 7 246 000 t zurück.

Dieses Zahlenbild ergibt deutlich, daß die Eisenbahn nicht den Ausfall der Schifffahrt zu ersetzen vermag. Es geht daraus hervor, daß seitens des Reichs alles daran gesetzt werden muß, das Fahrwasser der Elbe auf die im Wasserstraßengesetz vom Jhre 1911 vorgesehene Tiefe zu bringen.

Während das mittlere und östliche Deutschland durch die Elbe und die ihr angeschlossenen Wasserstraßen für Hamburg in günstiger Weise erschlossen werden, ist nach westlicher Richtung leider eine empfindliche Lücke. Gerade der Westen Deutschlands mit seiner großen Industrie und dem Kohlengebiet ist für Hamburg von allergrößter Bedeutung. Die Herstellung einer Wasserverbindung erscheint deswegen dringend erforderlich. Von der Notwendigkeit derselben haben sich deswegen nicht nur alle wichtigen Seehafenplätze und das Industriegebiet, sondern auch ein großer Teil des Binnenlandes überzeugt. Es ist zwischen Essen, Hamburg, Bremen, Lübeck, Kiel, Hannover und anderen Städten eine Einigung auf das Hansakanalprojekt erfolgt, in der klaren Erkenntnis von der Bedeutung dieser Kanalverbindung.

Der Hansakanal verläuft, in einer Länge von 189 km, in der Gegend von Bramsche vom Mittellandkanal abzweigend, in nordöstlicher Richtung nach Hamburg, bei Achim auf einer Brücke die Oberweser überquerend. Eine Verbindung mit Hannover durch einen Zweigkanal oder unter Benutzung der zu kanalisierenden Weser und mit Stade ist vorgesehen.

Der Hansakanal wird zweifellos einen außerordentlich großen Verkehr aufweisen. Allein der Kohlenverkehr nach Hamburg und den Nachbarplätzen ist auf ca. 8 Mill. t, nach den Weserhäfen mit ca. 2,5 Mill. t berechnet.

Diese Ziffern sind kaum zu hoch gegriffen, wenn man davon ausgeht, daß Hamburg nebst Hinterland im Jahre 1913 über 5 Mill. t Kohlen, Briketts und Koks aus dem Ruhrgebiet auf der Eisenbahn erhalten und daß in den Seehäfen Altona, Hamburg und Harburg im gleichen Jahre insgesamt 5 639 000 t englische Kohlen eingeführt sind. Berücksichtigt man, daß ein Teil der Ruhrkohle, der früher über Hamburg nach Berlin ging, in Zukunft auf den Mittellandkanal abwandern wird (ca. 350 000 t) und daß die englischen Kohlen in großem Umfange durch Ruhrkohlen, deren Vorfracht nach Hamburg sich in Zukunft billiger stellen wird als auf dem Seewege, verdrängt werden, so dürfte mit Wahrscheinlichkeit

auf einen Kohlenverkehr mit 7—8 Mill. t für Hamburg und sein Hinterland auf dem Hansakanal gerechnet werden.

Außer diesem Kohlenverkehr ist auch noch mit einem starken Zuwachs anderer Güterarten von der Eisenbahn auf die Binnenschifffahrt zu rechnen. Sehr erheblich ist der Empfang der Seehäfen aus dem Ruhrgebiet in Braunkohlen, Briketts, Zement, Düngemitteln, Eisen- und Stahlbruch, Eisen und Stahl, Stab- und Formeisen, Schienen, Schwellen, Achsen und Rädern, eisernen Röhren, Eisen- und Stahldraht, Erden und Kies, gebranntem Kalk, Petroleum- und anderen Mineralölen, Steinen und Papier, insgesamt ca. 1 Mill. t gewesen. Im Versand nach dem Inland kommen vor allen Dingen große Mengen an Erz in Frage, sodann Eisen- und Stahlbruch, Nutz- und Werkholz, Petroleum und Mineralöle, Baumwolle, Getreide, Futtermittel, Öle, Fette, Düngemittel usw. Der Empfang und Versand nach dem mitteldeutschen Industriegebiet um Hannover ist, abgesehen von dem Kohlen- und Erzverkehr, der Menge nach ungefähr der gleiche wie nach dem Rheinland-Westfalen.

Deutschland wird voraussichtlich noch lange Jahre auf die Einfuhr fremden Getreides und zwar sowohl Brotgetreides als auch Futtergetreides angewiesen sein. Eines der Hauptversorgungsgebiete ist die Provinz Westfalen. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß Hamburg und Bremen durch den Hansakanal ihr Versorgungsgebiet bis an die Grenze Westfalens ausdehnen würden. Man beachte, daß im Jahre 1921, soweit sich die Ziffern schon jetzt übersehen lassen, etwa $4\frac{1}{2}$ Mill. t Getreide vom Ausland über Hamburg und Bremen eingeführt worden sind. Diese Ziffern zu stärken und die Einfuhr der belgischen und holländischen Häfen zu schwächen, muß das Hauptstreben Hamburgs und Bremens sein.

Die übrigen Angaben stellen aber nur den Verkehr dar, der zurzeit mit der Eisenbahn nach Hamburg geht, in Zukunft aber aller Voraussicht nach auf den Wasserweg übergehen wird.

Zu hoffen ist aber vor allem, daß nach Herstellung des Hansakanals auch ein großer Teil der Massengüter, die bisher über Rotterdam ihren Weg nach dem Westen oder Süden Deutschlands genommen haben, in Zukunft über die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen ein- und ausgeführt werden. In diesem Fall werden sich die Zahlen für den Berg- und Talverkehr noch erheblich erhöhen.

Die Hoffnung auf diesen Verkehrszuwachs für die deutschen Seehäfen ist durchaus nicht unbegründet, wenn man berücksichtigt, daß der Hansakanal ihnen ein neues Hinterland, das bisher im wesentlichen zu dem Bereich Antwerpens und Rotterdams gehört hat, erschließen soll.

Die angegebenen Verkehrsziffern sind so erheblich, daß der Bau des Hansakanals ohne weiteres gerechtfertigt ist. Die Baukosten betragen nur ca. 120 Mill. Goldmark, eine verhältnismäßig geringe Summe, wenn man berücksichtigt, daß die Vollendung des Mittellandkanalprojekts auf ca. 390 Mill. Goldmark veranschlagt ist.

Allein bei dem Kohlenverkehr ergibt sich eine Frachtersparnis um ca. 36,75 Mill. Goldmark gegenüber den Eisenbahnfrachten im Jahre, so daß durch Abgaben die Verzinsung und Amortisation des Baukapitals leicht aufgebracht werden kann.

Der Hansakanal wird für Hamburg und Bremen ein überaus günstiges Hinterland erschließen, wie es die Elbe jetzt für Hamburg tut, sowohl im Interesse der Industriebedeutung wie auch der deutschen Seehäfen ist sein Bau unbedingt erforderlich.

Die Finanzierung muß in ähnlicher Weise wie bei den süd-deutschen Kanalprojekten von einer Gesellschaft unter finanzieller Beteiligung des Reichs, der Interessenten und des Privatkapitals durchgeführt werden.

Durch die geforderte Verbesserung des Wasserstraßen-

netzes, nämlich die Vertiefung des Fahrwassers der Oberelbe und Bau des Hansakanals wird Hamburg auch in Zukunft der größte Seehafen des Kontinents bleiben, trotz aller Anstrengungen der außerdeutschen Seehäfen, es zu überflügeln.

Dr. Duecker

Die chemische Groß-Industrie

Die chemische Großindustrie ist in Hamburg mit etwa 150 Betrieben vertreten, die etwa 10 000 Arbeiter beschäftigen. Eng an die Hamburger Betriebe angeschlossen und vielfach durch gemeinsame Interessen mit den Hamburger chemischen Fachverbänden vereint, ist eine nicht minder bedeutende chemische Industrie in der nächsten Umgegend Hamburgs, jedoch auf preussischem Gebiet, tätig.

Die chemische Industrie und die ihr nahestehenden bedeutendsten Grenzgruppen sind die folgenden:

Gummi-Industrie,	Wachs-Industrie,
Seifen-Industrie,	Lack- und Farben-Industrie,
Glätten-Industrie,	Düngemittel-Industrie,
Sprengstoff-Industrie,	Gerbstoff-Industrie,
Mineralöl-Industrie	Pharmazeutische Industrie.

Diese Gruppen sind teils in eigenen Fachverbänden zusammengefaßt, welche ihrerseits Gruppen der großen zentralen Fachverbände bilden, teils liegen ihre Interessenvertretung in gemischt-gewerblichen Verbänden. Andererseits werden diese Gruppen auf sozialem Gebiet durch Arbeitgeberverbände geeint, deren Dachverband für Hamburg der Arbeitgeberverband Hamburg-Altona ist. Die führenden Fachverbände sind der Arbeitgeberverband der chemischen Industrie, Sektion III b, sowie der Mineralölverband. Der Allgemeine Industrieverband umschließt und vertritt diejenigen Gruppen und Verbände, die den Standpunkt vertreten, nicht unmittelbar zur chemischen Industrie zu gehören.

Im folgenden soll kurz auf die Bedeutung einzelner Gruppen eingegangen werden:

Die Gummiindustrie ist eine der ältesten in Hamburg bestehenden Großindustrien; die erste deutsche Gummifabrik wählte als ihren Sitz Hamburg.

Sowohl die Hart- als auch die Weichkautschukindustrie ist durch namhafte Werke hier vertreten. Hergestellt werden neben Kämmen sämtliche ins technische und chirurgische Gebiet fallenden Hartgummiartikel, ferner Pneumatiks, Fahrradschläuche und alle nur denkbaren Weichgummiartikel von Bedeutung.

Die hier vertretene Gummiindustrie belieferte vor dem Krieg in hervorragendem Maße das Ausland. Die Erschwerisse, welche das Auslandsgeschäft mittlerweile erfahren hat, machte eine Umstellung auf die Inlandsbelieferung notwendig.

Die Düngemittelindustrie ist auf Hamburger Gebiet zurzeit nur noch durch eine einzige Fabrik, in der künstliche Düngemittel im großen hergestellt werden, vertreten. Es sind dies die Anglo-Continentalen (vormals Ohlendorffschen) Guano-Werke, die Nachfolger der Firma Ohlendorff & Co., die das Unternehmen zu Beginn der sechziger Jahre gründeten. Bis zum Kriege bestand ihr Hauptgeschäft in der Einfuhr von Peruguano, der teils als aufgeschlossener, d. h. mit Schwefelsäure behandelter Guano, teils als Rohguano (gemahlen) im Gebiete des Deutschen Reichs abgesetzt wurde. Seit Kriegsende ist es infolge der Entwertung der Reichsmark noch nicht möglich gewesen, Peruguano wieder einzuführen. Die Gesellschaft betrieb außer ihrem Guanogeschäft die Herstellung anderer künstlicher Düngemittel, wie z. B. Superphosphat, Ammoniak-Superphosphat usw. Das Geschäft nach überseeischen Ländern

wurde vor dem Kriege hauptsächlich von London und Antwerpen aus gemacht, wo die Gesellschaft Zweigniederlassungen (Fabriken) besaß. Von den für Tabak-, Zucker- und Kaffeeplantagen bestimmten Düngemitteln wurde ein Teil jedoch auch in Hamburg hergestellt und von Hamburg aus ausgeführt. Die Hamburger Fabrik beschäftigte vor dem Kriege einige hundert Arbeiter. Diese Zahl ist heute noch nicht wieder erreicht worden, weil die deutsche Düngerindustrie noch nicht wieder in vollem Umfange beschäftigt ist. Dies hat seinen Grund darin, daß die Zwangswirtschaft noch fortbesteht, d. h. die gesamte deutsche Düngerindustrie gemeinsam Phosphate einführt, die auf die einzelnen Fabriken nach dem Umfange ihrer Erzeugung vor dem Kriege verteilt werden. Phosphate in den Mengen zu kaufen, die vor dem Kriege im Deutschen Reich verarbeitet wurden, ist einstweilen nicht möglich. Bei dem Tiefstande unserer Währung ist der Preis der Phosphorsäure so gestiegen, daß sich die gleichen Mengen wie vor dem Kriege auch wohl kaum würden absetzen lassen, obwohl es sicherlich das richtige wäre, wenn der Boden nicht weniger Phosphorsäure als früher zugeführt erhielte, denn es darf als erwiesen gelten, daß hier und da die Erträge, insbesondere die der Körnerfrüchte, aus Mangel an Phosphorsäure zurückgegangen sind.

Die auf dem Gebiete des Hamburger Staats in früheren Jahren vorhanden gewesen anderen Fabriken künstlicher Düngemittel sind im Laufe der Zeit eingegangen. In der Nachbarschaft Hamburgs gibt es indes noch Fabriken, so z. B. in Harburg und in Schwarzenbek, die in Dänischburg bei Lübeck, Rendsburg und Friedrichstadt gelegenen Fabriken nicht zu vergessen. Das Absatzgebiet der Hamburger Fabrik wie das der benachbarten Fabriken sind die beiden Mecklenburg und die preussischen Provinzen Schleswig-Holstein, Pommern, Brandenburg, Hannover und Sachsen. Die Verladung erfolgt zurzeit hauptsächlich auf der Eisenbahn, früher in nicht geringem Umfange auf der Elbe.

Die Sprengstoffindustrie ist im engeren Staatsgebiet Hamburg nicht vertreten. Dagegen liegen in Holstein und Mecklenburg, Gebieten, die die Sektion III b des Arbeitgeberverbandes der chemischen Industrie Deutschlands umfaßt, recht bedeutende Fabriken dieses Industriezweiges. Während die erheblich größere Sprengstoffindustrie im Inland (am Rhein, Mitteldeutschland, Schlesien) den Inlandsbedarf an Sprengstoffen decken, waren die Werke des vorbezeichneten Gebietes vor dem Kriege vorzüglich für den Export tätig. Heute fabrizieren die Betriebe teils für den Inlandsbedarf, teils für die allmählich sich wieder entwickelnde Ausfuhr, teils haben sie sich auf andere Fabrikationszweige umgestellt oder sind in der Umstellung begriffen.

Verarbeitet werden jetzt teils Rohöle, teils sogenannte Destillate, d. h. Öle, die durch Destillation des Rohöles im Ursprungslande gewonnen worden sind. Soweit Rohöle eingeführt werden, werden diese durch fraktionierte Destillationen behandelt. Der Vorgang der Destillation ist der, daß das Rohöl vorsichtig erwärmt und die Temperatur allmählich gesteigert wird. Dadurch entstehen vier Hauptgruppen von Destillationsprodukten, nämlich Benzin, Petroleum, Maschinenöle und Zylinderöle, an Stelle der letzteren treten in vielen Fällen Rückstandsöle.

Die so gewonnenen, bzw. die in diesem Zustande eingeführten Destillate werden alsdann, nachdem sie durch eine nochmalige Destillation auf die gewünschte Viscosität (Dickflüssigkeit) gebracht worden sind, durch die sogen. Raffination einer weiteren chemischen Behandlung unterzogen. Das Ziel der Raffination ist die Befreiung der Schmieröle von allen Säuren, Asphalten, d. h. von verharzenden Bestandteilen, und je feiner die Raffination technisch durchgebildet ist, je mehr Asphalt ausgeschieden wird, desto wertvoller werden die Endprodukte. Eine besondere Spezialität führender Hamburger Fabriken ist die Raffination vollkommen geruch- und geschmackloser, weißer Vaselineöle.

Die Fabrikationsmethoden, die bisher vielfach auf rein empirischem Wege überliefert und verbessert waren, sind in den letzten Jahren durch eingehende Bearbeitung auf streng wissenschaftlicher Weise systematisiert und verbessert worden.

Innerhalb der Hamburger Fabriken herrscht in bezug auf die Art der Fabrikationen und deren Zielsetzung weitgehende Spezialisierung. Die einen befassen sich hauptsächlich mit der Destillation und Raffination, die anderen verwenden die so gewonnenen Produkte noch als Ausgangsprodukte für die Herstellung von Spezialschmiermitteln für die verschiedensten Spezialgebiete der Industrie. Durch Einrichtung und Unterhaltung besonderer chemischer, physikalischer, technischer Versuchslaboratorien ist dieses Gebiet der Industrie auf streng wissenschaftliche Grundlage gestellt worden.

Außer den oben bereits genannten verschiedenen Fabrikationsverfahren ist die Methode der Behandlung der Öle mit elektrischen Entladungen als eine technisch und fabrikatorisch besonders interessante Methode zu erwähnen.

Die Wachindustrie besteht in Hamburg seit Ende der achtziger Jahre vorigen Jahrhunderts. Es bestehen zurzeit vier große Fabriken. Eine davon im Freihafengebiet, zwei im Zollstadtgebiet und eine in unmittelbarer Nähe der Stadt. Da die Arbeit zum großen Teil mechanisch ist, werden nicht sehr viele Arbeiter beschäftigt. Im ganzen dürfte es in allen vier Fabriken auf ca. 150 kommen. Die Industrie ist vollkommen abhängig vom Auslande, woher sie über 80 % ihrer Rohwaren beziehen muß, die hieselbst einer Veredelung unterworfen werden, und zum großen Teil wieder dem Auslande zugeführt werden. Der in der letzten Zeit stark erhöhte Zoll bzw. Goldaufschlag macht es dieser Industrie, verbunden mit den immer weiter steigenden Löhnen, nicht leicht, der bedeutenden Konkurrenz im Auslande zu begegnen, sind doch auch die Unkosten für eine direkte Bearbeitung der ausländischen Kundschaft durch die hohe Devisen eine weitere Belastung der Kalkulation. Die Zollbehörde setzt einem aktiven Veredelungsverkehr große Schwierigkeiten entgegen, während es für die Industrie eine Erleichterung sein würde, wenn dieser Veredelungsverkehr ohne große Hindernisse ermöglicht werden könnte, denn mit demselben dürfte den deutschen Fabrikaten, ihrer besonderen Güte wegen, bei gleichen Preisen wie das Ausland, unbedingt der Vorzug gegeben werden. Die Außenhandelskontrolle tut ein weiteres, dem Fabrikanten den Wiederaufbau des Exportgeschäftes nicht gerade zu erleichtern, während die maßgebenden Einfuhrstellen nicht immer die Bewilligung für den Import der fast nur aus dem Ausland kommenden Rohwaren zugesteht.

Die deutsche Wachs- und Ceresinindustrie ist in der ganzen Welt recht gut bekannt und genießt überall das größte Vertrauen. Ihr Export dürfte dem recht großen Friedensexport näherkommen, wenn ihr seitens der Regierung größere Erleichterungen namentlich in zolltechnischer Hinsicht gegeben würden. Durch die Verpflichtung der Zugehörigkeit zur Berufsgenossenschaft der chemischen Industrie werden der Wachsin-

strie, die im eigentlichen Sinne keine ausgesprochene chemische Industrie ist, recht große Lohnlasten auferlegt, die zu einem nicht geringen Teil das Aufblühen dieser Industrie erschweren.

Besonders zahlreich ist in Hamburg die Seifenindustrie vertreten.

Von den vorhandenen Seifenfabriken haben einzelne infolge glücklicher Kombinationen es verstanden, sich zu großen Industrien zu entwickeln, während andere als reine Seifenfabriken anzusprechen sind. Die hamburgische Seifenindustrie beschäftigt eine große Zahl von Arbeitern und Angestellten und nimmt unter dieser Industrie des Reichs eine hervorragende Stellung ein. Sie ist von großer Bedeutung, nicht nur infolge des Eigenverbrauches der Großstadt und der nächsten Umgebung, sondern auch der umliegenden Landgebiete.

Da Hamburg der bedeutendste Einfuhrhafen und damit Handelsplatz für ausländische Rohstoffe ist, auf die die Seifenindustrie zum großen Teil angewiesen ist, so erhält hieraus die günstigste Lage der Industrie gerade an diesem Orte.

Die Großbetriebe haben ihren Seifenfabriken Glyzeringewinnungsanlagen und teilweise Glyzerindestillationsanlagen angeschlossen, um vor allen Dingen die im eigenen Seifenbetrieb anfallenden Glyzerinprodukte aufarbeiten zu können und zu verwerten. Darüber hinaus sind teilweise noch andere verwandte Fabrikationen angeschlossen, um so die Fabrikationsmöglichkeiten restlos auszunutzen.

Dagegen bestehen noch viele kleine Seifenfabriken, die sich ausschließlich auf die Herstellung dieses Artikels beschränken und infolge ihrer niedrigen Spesen existenzfähig zu sein scheinen. Immerhin findet man auch in den letzten Jahren das Auftauchen und Verschwinden der einen oder anderen Fabrik, welche teilweise durch die Kriegswirtschaft geboren im Verborgenen geblüht hat, und gegen die Konkurrenz der großen und kleineren Betriebe mit langjährigen Erfahrungen im freien Konkurrenzkampf nicht aufzukommen vermochte.

Die Bestrebungen von Zusammenschlüssen, wie wir sie in Deutschland bei vielen Industrien in letzter Zeit in verstärktem Maße erlebt haben, sind auch in der Seifenindustrie Deutschlands bereits teils durchgeführt, teils noch nicht zur Reife gelangt. In Hamburg und Umgebung haben derartige Zusammenschlüsse bisher nicht in bemerkbarem Maße stattgefunden. Wie lange sich die Industrie gegen solche noch passiv verhalten kann, ist im Augenblick nicht zu beurteilen. Es wird aber doch in absehbarer Zeit die Notwendigkeit hierzu eintreten, zumal schon das Ausland auf einige Betriebe in nächster Nähe ausschlaggebenden Einfluß gewonnen hat.

Es leuchtet ein, daß ein großer Konzern eher den Einflüssen des Auslandes gewachsen ist, als einzelne Fabriken, die als Privatunternehmungen bei der Entwertung des Geldes sich in ihrer Ausdehnungsmöglichkeit beschränkt sehen.

Der Konkurrenzkampf auf dem Gebiete der Seifenindustrie hat gegen die Vorkriegszeit stark zugenommen, da die Produktion im Verhältnis zum verminderten Verbrauch, hervorgerufen durch die Höhe der Preise und die dadurch erzwungene Sparsamkeit der Verbraucher, zurzeit reichlich groß ist.

Wenn die Seifenfabrikanten sich dazu entschließen, die Preise zu erlangen, die an Hand der Gestehungskosten gefordert werden müssen und sich nicht gegenseitig unterbieten, um bei vermindertem Absatz die Kundschaft an sich zu reißen, dürfte der ganzen deutschen Seifenindustrie und damit auch der hamburgischen durchaus die Möglichkeit zur Ausdehnung und lukrativen Arbeit gegeben sein.

Der Verband pharmazeutischer Fabriken, der seinen Sitz in Hamburg hat, umfaßt eine große Anzahl der im

ganzen Reich angesessenen pharmazeutisch-chemischen Industrie. Die in Hamburg und näherer Umgebung bestehenden pharmazeutischen Fabriken erzeugen teils reine Heilmittel, teils Kräftigungs- oder Vorbeugungsmittel, teils Hilfsmittel zur Behandlung äußerlich erkrankter Körperteile von Mensch und Vieh (Desinfektionsmittel, Badesalze, Heftpflaster).

Die verwendeten Roh- und Hilfsstoffe stammen zum großen Teil aus dem Ausland, werden aber meistens in deutschen Fabriken für den Verbrauch der pharmazeutischen Industrie erst weiter verarbeitet (Baumwollgewebe). Für die pharmazeutische Industrie sind ferner eine große Anzahl deutscher Werke beschäftigt, die sie mit den nötigen Verpackungsgegenständen (Flaschen, Blechwaren, Papier und Pappwaren) versorgen. Endlich sind auch vielen pharmazeutischen Betrieben eigene Hilfsbetriebe angeschlossen (Tubenfabriken, Buchbindereien, Druckereien, Klempnereien, Kistenfabriken), so daß die Anzahl der für die pharmazeutische Industrie arbeitenden Kräfte viel bedeutender ist, als auf den ersten Blick angenommen wird.

Die Arbeit in den pharmazeutischen Fabriken ist noch zum großen Teil Handarbeit, wenn auch durch die Vervollkommnung der Maschinen vieles jetzt durch Maschinen besorgt wird, wofür man früher die Handarbeit nicht entbehren zu können glaubte.

Da außerdem der Wert der Packungen ebenfalls einen erheblichen Teil der Einstandspreise ausmacht und diese Packungen gerade zu den am meisten im Preise gestiegenen Waren gehören, da andererseits die pharmazeutische Industrie durchaus nicht in der Lage ist auch ihre Verkaufspreise entsprechend zu erhöhen, so hat sie es nicht leicht sich auf ihrer Höhe zu erhalten und steht in einem harten Kampfe. Einen gewissen Ausgleich schafft ihr allerdings die Ausfuhr nach dem schiefer starken Auslande.

Die Lack- und Farbenindustrie hat sich in Hamburg und seiner näheren Umgebung infolge des gerade in einer großen Hafenstadt mit zahlreichen Werften und Reedereien auftretenden umfangreichen Verbrauchs an Anstrichstoffen für alle möglichen Zwecke recht weitgehend entwickeln können.

Etwa 30 bekanntere Firmen, welche sich mit der Herstellung von Anstrichstoffen befassen, haben hier am Orte ihren Sitz. Die Gründung der ersten Lackfabriken geht bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück und nimmt in der Zeit des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwunges nach 1870 bedeutend zu. Teilweise stellen die Lackfabriken besondere Spezialitäten her, nach denen in den Werft- und Reedereibetrieben Nachfrage herrscht. Zu nennen wären hier unter anderen, die Farbenfabriken Winkelmann, von der Linden, Emil G. von Höveling. Die erste der von Hövelingschen Fabriken entstand 1881 auf dem kl. Grasbrook in Hamburg, die 1907 eine wesentliche Vergrößerung und Modernisierung erfuhr. Eine zweite Fabrik entstand 1890 in Wilhelmsburg bei Hamburg, die 1910—11 völlig umgebaut und erheblich vergrößert wurde. Die Schiffsbodenfarben der v. Hövelingschen Fabriken gewannen bald schon Geltung auf dem Weltmarkte und es entstanden auswärtige Fabriken, in London, New-York, Dünkirchen und St. Petersburg. Der Weltkrieg hat dieser außerordentlichen Entwicklung eines Hamburger Unternehmens Halt geboten. Es wird jedoch wieder allmählich in zunehmendem Umfang exportiert.

Die Gesamtzahl der in den Lackfabriken Hamburgs beschäftigten Arbeiter und Angestellten dürfte die Zahl von 1000 erreichen. Neben den Lackfabriken gibt es naturgemäß auch eine größere Anzahl von Grossisten, welche ihre Absatzgebiete suchen und finden.

Die augenblickliche wirtschaftliche Lage der Lackindustrie, welche bei nunmehr wieder gesicherter Rohstoffzufuhr die alte Leistungsfähigkeit erreichen konnte, scheint erneut bedrohlich werden zu sollen, weil infolge der fortschreitenden Geldentwertung der Rohwarenbezug aus dem Auslande auf große Schwierigkeiten stößt. Wenn auch zurzeit gegenüber der ausländischen Konkurrenz durch die deutschen Lackfabriken noch Vorteile in der Preisstellung geboten werden können, so scheint doch infolge der fortwährend steigenden Gestehekungskosten der Zeitpunkt nicht mehr fern zu sein, wo die Hamburger Lackindustrie die Weltmarktpreise nicht nur erreicht, sondern überschritten hat.

Die deutsche Gerbstoffindustrie hat sich aus kleinen Anfängen im Laufe der 90er Jahre entwickelt, als ausländische Gerbstoffe, besonders Quebrachoholz, in größerem Umfange eingeführt wurden. —

Hamburg ist das Zentrum des Gerbstoffhandels und der hauptsächlichliche Stapelplatz für alle verwandten ausländischen Gerbmateriale.

In erster Linie ist hier die H. Renner & Co. Aktiengesellschaft zu nennen, die ihren Sitz in Hamburg hat und Gerbstoffextrakte verschiedenster Arten herstellen, vornehmlich Extrakt aus dem Quebrachoholz, dem heute in allen modernen Gerbereien wohl am meisten verwendeten und begehrtesten Gerbstoff.

Die Fabrikanlagen der Gesellschaft in Hamburg umfassen ein Areal von etwa 40 000 qm und sind mit modernen Maschinen, Kesselanlagen und Extraktionsapparaten ausgerüstet.

Eine Nebenfabrik befindet sich ebenfalls in Hamburg, in dem Vororte Horn an der Bille. Diese Fabrik, die während des Krieges erbaut worden ist und auf die Verarbeitung inländischer Gerbstoffe eingestellt war, hat in den Kriegszeiten wertvolle Dienste geleistet, mußte aber nach Beendigung des Krieges, als die ausländischen Gerbstoffe wieder mehr und mehr eingeführt wurden, außer Betrieb gesetzt werden.

Die Anteile der Norddeutschen Quebracho- und Gerbstoffwerke G. m. b. H., Glückstadt in Holstein, welche Fabrik ebenfalls die Herstellung von Gerbstoffextrakten und chemischen Produkten in größerem Maßstabe betreibt, befinden sich sämtlich im Besitz der Rennerwerke in Hamburg. —

In den Werken kommt, wie erwähnt, hauptsächlich Quebrachoholz zur Verarbeitung, das nur in Argentinien vorkommt, in Waldungen, deren Besitz sich allmählich die englische Forestal Land, Timber and Railways Company, Limited, London, gesichert hat. Diese Gesellschaft ist aus einem ursprünglich deutschen Unternehmen in Argentinien hervorgegangen, dessen Gründung ebenfalls auf die Initiative von Kommerzienrat Renner zurückzuführen ist, und die ursprünglich den Zweck hatte, den dauernden Bezug des wichtigen Quebrachoholzrohstoffes sicherzustellen. Die wachsende Bedeutung, die der Quebrachogerbstoff bei der Lederindustrie der ganzen Welt allmählich erlangte, führte zu der Gründung von Extraktfabriken in den Quebrachoholzwaldungen Argentinien selbst. Die hauptsächlichlichen Fabriken in Argentinien wurden unter der Anleitung der Rennerwerke in Hamburg eingerichtet, wie denn auch die leitenden Beamten in diesen Fabriken fast nur Deutsche waren. —

Als die argentinischen Gründungen in englischen Besitz übergingen, blieben die Rennerwerke noch mit einem großen Kapital bei der Forestal Land, Timber and Railways Company, Ltd., beteiligt. — Durch Vermehrung der Fabrikanlagen in Argentinien ergab sich nach und nach eine beachtenswerte Konkurrenz für die in Deutschland hergestellten Produkte. Zwar sind solche nicht ohne weiteres mit den in Argentinien hergestellten Fabrikaten zu vergleichen, weil letztere nur in fester

Form und mehr in rohem Zustande angefertigt und versendet werden, während die in Hamburg hergestellten Extrakte dem speziellen Bedarf der nach verschiedensten Methoden arbeitenden Lederfabriken angepaßt sind. Immerhin wurde durch den billig angebotenen festen argentinischen Quebrachoextrakt der Vertrieb der in Hamburg hergestellten Produkte erschwert und führte vor dem Kriege dazu, im Auslande breitere Absatzgebiete für diese Waren zu schaffen. Bald nach Kriegsschluß stellte es sich heraus, daß in Argentinien eine große Überproduktion vorhanden war, da die Anlagen stark ausgebaut worden waren. Dies hatte allgemein eine gewaltige Senkung der Extraktpreise zur Folge, was die Verwendung der in den deutschen Fabriken hauptsächlich verarbeiteten einheimischen Rohmaterialien ungünstig beeinflusste. Zwar versuchten die deutschen Fabriken unter Führung des Rennerkonzerns einen Zollschuß gegen die Einfuhr von festen Quebrachoextrakten zu erreichen, doch wurde dieser von der Regierung, vornehmlich auf Betreiben der Lederindustrie, abgelehnt. — Als deshalb die Forestal-Gesellschaft an den Vorstand der Rennerwerke herantrat, ob und wie weit das

frühere enge Verhältnis wieder hergestellt werden könnte, wurde in Hinsicht auf die schwierige Lage diesem Gedanken nähergetreten und führte schließlich zu dem bekannten Angebot der Forestal-Gesellschaft auf Übernahme der Stamm- und Vorzugsaktien der Rennerwerke. —

Für die deutsche Lederindustrie bleibt die Situation mit Bezug auf Belieferung in festen argentinischen und auch flüssigen Quebrachoextrakten die gleiche wie bisher. Auch schon vor dem Kriege deckten die ausländischen argentinischen Extrakte den weitaus größten Teil des inländischen Gerbstoffbedarfes, und es liegt nur im Interesse der ausländischen Gerbstofflieferanten, sich dieses wichtige Absatzgebiet für ihre Produkte zu erhalten, zumal sich nicht nur während des Krieges, sondern auch besonders nach demselben wiederum erwiesen hat, daß die einheimischen Gerbstoffbestände nicht ausreichen, um den Bedarf der hochentwickelten deutschen Lederindustrie an Gerbstoffen zu decken, weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht.

*Arbeitgeberverband der Chemischen Industrie, Sektion 3 b
I. A.: Direktor Kießling*

Die Metallhütten-Industrie

Um die Bedeutung der deutschen und damit auch der hamburgischen Metallhüttenindustrie zu würdigen und ihre Entwicklung in den letzten Jahrzehnten zu verstehen, muß man sich die Bedingungen ihrer Rohstoffversorgung vor Augen halten.

Von der gesamten Weltproduktion an Kupfer, die im Jahre 1913 ca. 1 Mill. t betrug, verbrauchte Deutschland ungefähr 260 000 t. Demgegenüber wurden in deutschen Hütten im gleichen Jahre erzeugt nur 41 000 t, und zwar aus inländischer Bergwerksproduktion ca. 25 000 t, davon aus dem Mansfelder Vorkommen allein 20 000 t.

Die Weltproduktion an Zinn betrug 1913 129 000 t, wovon Deutschland ca. 19 000 t verbrauchte, ohne daß es über nennenswerte Vorkommen zinnhaltiger Erze verfügte. Im Gegensatz zum Kupfer wurde jedoch bereits vor dem Kriege der größte Teil des deutschen Bedarfs an Zinn durch die Erzeugung deutscher Hütten gedeckt und zwar 1913 ca. 11 500 t. Dieser Unterschied erklärt sich einmal aus der wesentlich größeren Rolle, welche die Fracht bei den im allgemeinen metallärmeren Kupfererzen spielt. Er erklärt sich aber ferner auch daraus, daß uns industriell hoch entwickelte Länder, wie namentlich die Vereinigten Staaten, die über einen ungeheuren Reichtum an eigenen Kupfererzen verfügen, zunächst überflügelt. Sie errichteten in unmittelbarer Nähe der Erzförderung unter den günstigsten Transportverhältnissen und sonstigen wirtschaftlichen Bedingungen riesenhafte Hüttenanlagen, mit deren Produktionskosten die kleinen deutschen Hüttenwerke zunächst nicht konkurrieren konnten.

Andererseits blieb Wissenschaft und Technik in Deutschland, wie auf allen anderen Gebieten, auch auf dem Gebiete der Metallverhüttung nicht stehen. Wissenschaftliches und technisches Können, wie es die deutschen Hochschulen vermittelten, war in der ganzen Welt geschätzt und bildete vielfach auch die Grundlage der Fortentwicklung der ausländischen Industrie, deutsche Arbeit im Kleinen förderte neue Methoden und Verbesserungen zutage, die der Entwicklung unserer eigenen Industrie neue Impulse gab.

In zunehmendem Maße ging man dazu über, selbst Metalle wie Zink, über die wir im Inland in reichlichem Maße verfügten, aus ausländischen Erzen in inländischen Hütten zu gewinnen. Aber auch die Kupferhütten schritten, wenn auch

zögernd, zu einem Ausbau ihrer Anlagen und neue Anlagen wuchsen heran oder sind im Werden, die es für die Zukunft ermöglichen sollen, einen zunehmenden Teil des benötigten Metalls in Form von Erzen und Zwischenprodukten zu importieren und im Inlande zu verarbeiten.

Daß gerade in Hamburg eine Reihe solcher Hüttenanlagen entstanden, ist bei der zum In- und Auslande gleich günstigen frachtliehen Lage des größten deutschen Einfuhrhafens begreiflich. Ein Bild von dem, was in diesen Anlagen geleistet wurde und heute geleistet wird, läßt sich bei der Verschiedenartigkeit des Materials und der für seine Bearbeitung erforderlichen Prozesse nicht geben, ohne die Eigenheiten der einzelnen Werke gesondert zu beleuchten.

Es bestehen in Hamburg vier eigentliche Metallhüttenwerke und zwar:

- die Norddeutsche Affinerie, die in der Hauptsache Kupfer gewinnt,
- die Kupferhütte Ertel, Bieber & Co., welche sich mit der Verhüttung kupferhaltiger Abbrände der Schwefelsäureindustrie befaßt,
- die Zinnwerke Wilhelmsburg und
- die Zinkhütte Hamburg.

Die Norddeutsche Affinerie ist hervorgegangen aus einem kleinen Privatunternehmen, welches sich mit der Verschmelzung und Scheidung edelmetallhaltiger Abfälle befaßte. In dieser Form bestand das Unternehmen schon vor über 100 Jahren. Als Aktiengesellschaft unter der heutigen Firmenbezeichnung wurde es im Jahre 1866 gegründet. Seine Geltung als industrielles Unternehmen verschaffte es sich vor allem dadurch, daß es bereits in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts als erstes deutsches Werk die Elektrolyse zum Zweck der Gewinnung von Edelmetallen aus edelmetallhaltigem Kupfer einführte.

Die Einführung dieses Verfahrens bedeutete einen Wendepunkt in der Geschichte der Metallhüttentechnik und führte zu ungeahnten Erfolgen. Wenn auch die Norddeutsche Affinerie die Führung, die sie durch die erstmalige Einführung dieses Verfahrens übernommen hatte, dauernd in der Hand behielt und zu allen Zeiten die größte europäische Produktion an Elektrolytkupfer aufzuweisen hatte, so wurde doch diese Produktion geringfügig im Vergleich zur Weltproduktion, als die Ame-

rikaner dazu übergangen, einen großen Teil ihrer eigenen Kupfervorräte auf Elektrolytkupfer zu verarbeiten und zu diesem Zweck Anlagen schufen, in denen täglich Hunderte von Tons Kupfer erzeugt wurden. Die Affinerie vervollkommnete inzwischen ihre Technik, insbesondere auf dem Spezialgebiet der elektrolytischen Verarbeitung, führte die Elektrolyse auch ein für die Zwecke der Edelmetallscheidung und erzeugte auf elektrolytischem Wege reinstes Silber und Gold unter Gewinnung der in deren Ausgangsmaterial enthaltenen Platinmetalle. Gegen Ende des abgelaufenen Jahrhunderts ging dann die Affinerie, einem dringenden Bedürfnis des deutschen Metallhandels und der deutschen Metallindustrie entsprechend, dazu über, ein nach modernen Prinzipien auf wesentlich breiterer Basis angelegtes Kupferelektrolytwerk zu bauen und damit den Grund zu legen für die Anlagen, die sich heute als ansehnliches Werk auf dem hamburgischen Industriegelände jenseits der Norderelbe auf der Peute darbieten. Geschäftlich und technisch wurde dieses Unternehmen erleichtert und gestützt durch die Verbindung mit einem der größten deutschen Metallkonzerne, der Metallgesellschaft in Frankfurt a. M., resp. der Metallbank und Metallurgischen Gesellschaft daselbst, welche heute, gemeinsam mit der Deutschen Gold- und Silberscheideanstalt im Besitze der gesamten Aktien der Affinerie ist.

Das Werk ist von vornherein auf erheblichen Zuwachs, namentlich an Elektrolytkupferproduktion angelegt und ist heute in der Lage, 25 000 t Elektrolytkupfer im Jahr zu erzeugen. Es steht mit dieser Produktion auch heute noch an der Spitze der europäischen Elektrolytwerke. Die dem Werk während des Krieges gestellten Aufgaben, d. h. die Verarbeitung der verschiedensten Rückstände und Legierungen, insbesondere auch die Verarbeitung der Glockenbronze, führte zu einer Erweiterung des Arbeitsgebietes. So ist die Affinerie heute darauf eingerichtet und in der Lage, die verschiedensten metallhaltigen Materialien auf Kupfer und Zinn zu verarbeiten. Auch die Zinngewinnung erfolgt in ihrem letzten Stadium auf elektrolytischem Wege und liefert ein äußerst reines, mit den besten anerkannten Marken der Welt in der Qualität konkurrierendes Reinmetall.

Wenn somit auch der elektrolytische Betrieb, insbesondere die Erzeugung von Elektrolytkupfer, zu allen Zeiten das Hauptbetätigungsfeld der Affinerie gewesen ist, so war doch von Anfang an unlösbar damit verbunden ein Verhüttungsbetrieb; es ist daher im Laufe der Jahre zugleich mit den wachsenden Anlagen für die elektrolytische Raffination von Rohkupfer in dem Werk auf der Peute eine vollständige Metallhütte entstanden, in der in der Hauptsache das Rohmaterial für die elektrolytische Raffination, also Rohkupfer und Zinn, aus in- und ausländischen Erzen und Rückständen gewonnen wird und außerdem die Zwischenprodukte der elektrolytischen Raffination weiter verarbeitet, insbesondere also die Edelmetalle gewonnen werden. Daneben verfügt die Affinerie auch über die erforderlichen Einrichtungen zur Gewinnung von Blei, da sie sich als Kupferhütte, die nicht über eigene Erze verfügt, in der Qualität ihres Rohmaterials nicht beschränken kann und Erze jeder Art, also auch bleihaltiges Material, zur Verarbeitung übernehmen muß. Ferner gewinnt die Affinerie reines Wismuthmetall, teils als Nebenprodukt aus der Verhüttung von Kupfer- und Bleimaterial, teils auch aus ausländischen Wismutherzen. Sie erzeugt ferner Kupfervitriol als Nebenprodukt aus der Verarbeitung der Abfall-Laugen von der Kupferelektrolyse, sowie Kupferoxydul, welches als Giftzusatz zu Schiffsbodenfarben Verwendung findet.

Wie es die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse mit sich bringen, befinden sich die Anlagen der Affinerie in stän-

digem Ausbau, dessen Ziel nicht nur eine Vergrößerung der Verhüttungskapazität sein soll, sondern auch die technische Erweiterung und Verbesserung in der Richtung auf eine Aufnahmefähigkeit für beliebige Materialien und Gewinnung sämtlicher Metalle und sonstigen verwertbaren Bestandteile, auf Arbeitersparnis und sonstige Verbesserung der Ökonomie.

Als zweites Werk, welches sich mit der Kupfergewinnung befaßt, ist die Kupferhütte Ertel, Bieber & Co. zu nennen. Diese, auf dem Kleinen Grasbrook bei Hamburg gelegen, wurde im Jahre 1881 von der Firma Ertel, Bieber & Co. begründet zur Verarbeitung der kupferhaltigen Abbrände der Schwefelsäureindustrie.

Das Werk kam Anfang Februar 1882 in Betrieb mit sechs Handöfen, welche eine Jahresleistung von 16 000 t hatten. Der Betrieb bewährte sich gut; 1900 waren zwölf Öfen in Betrieb und 1910 zwanzig Handöfen.

Im Jahre 1911 wurde der Handofenbetrieb verlassen und der erste mechanische Röstofen aufgestellt. Seit 1912 arbeitet das Werk mit vier mechanischen Röstöfen, welche eine Jahresleistung von 60 000 t haben.

Das Werk arbeitet nach dem Verfahren der chlorierenden Röstung, bei welchem der Kupfergehalt der Abbrände bis auf eine geringe Menge, welche im Purpurerz verbleibt, durch Rösten, nachfolgendes Auslaugen und Ausfällen des Kupfers durch Zementieren gewonnen wird. Das Zementkupfer, gemeinsam mit dem der Duisburger Kupferhütte in ihrem dortigen Werk raffiniert, gelangte als ein sehr reines Blöckchenkupfer in den Handel.

Außer Kupfer und Purpurerz wurde eine geringe Menge Edelmetall und Wismuth gewonnen, letzteres aus den Abbränden spanischer Pyrite, welche bis 1914 fast ausschließlich verarbeitet wurden.

Im Jahre 1913 wurde die Brikettierung des Purpurerzes nach dem Ramen-Gröndal-Verfahren in Betrieb genommen, welches aus dem losen Purpurerz ein hochwertiges und für den Hochofenbetrieb überaus geeignetes Rohmaterial herstellt. Im Jahre 1920 begann die Kupferhütte mit der Gewinnung von Glaubersalz aus den Endlaugen der chlorierenden Röstung. Im Jahre 1921 wurde die Anlage zur Gewinnung von Schwefelsilber außer Betrieb gesetzt, da sich die Möglichkeit bot, das Zementkupfer der Kupferelektrolyse zuzuführen.

Die Zinkhütte Hamburg, die von einer belgischen Gesellschaft unter Mitwirkung deutschen Kapitals gegründet wurde, ist in den Jahren 1905—1907 erbaut und zwar für eine Produktion von ca. 5000 t Rohzink je Jahr. Seit 1911—12 ist die Zinkhütte in der Lage, ca. 16 000 t Rohzink im Jahr herzustellen.

Das Werk beschäftigt sich seit einigen Jahren außer mit der Herstellung von Rohzink auch mit der Herstellung von Feinzink und kann ca. 3000 t im Jahr produzieren. Dieser Produktionszweig steht zurzeit still. Außerdem besitzt die Hütte Raffinationsanlagen für Altmaterial mit einer Produktionsmöglichkeit bis zu 6000 t raffiniertem Zink im Jahr.

Als weiteren Nebenbetrieb betreibt die Hütte eine Aufbereitungsanlage zur Rückgewinnung des in den Muffelrückständen enthaltenen Silbers, Bleis, Kupfers usw., die bei einem Durchseßquantum von ca. 20—25 000 t Rückständen ca. 4—5000 t Produkte je Jahr erzeugt.

Zurzeit ist die Hütte nur mit einem geringen Prozentsatz ihrer Produktionsmöglichkeit wegen Mangel an Absatz beschäftigt, in ihrer Hauptproduktionsstätte, der Rohzinkhütte, nur mit etwa 25 %.

Die Zinnwerke Wilhelmsburg G. m. b. H., Wilhelmsburg a. d. Elbe, wurden im Jahre 1902 gegründet. Sie

sollten sich mit der Umarbeitung bolivianischer Rohzinnbarren auf Reinzinn befassen, und zwar auf elektrolytischem Wege. Die Entwicklung der Minenindustrie in Bolivien führte aber gerade in dieser Zeit dazu, daß Bolivien davon Abstand nahm, Rohzinnbarren weiter herzustellen, sondern ausschließlich den Export von Zinnerz aufnahm. Infolgedessen mußte die Bearbeitung des ursprünglich vorgesehenen Materials verlassen werden und die Zinnwerke Wilhelmsburg wandten sich nunmehr der ausschließlichen Verarbeitung von Zinnerzen zu. Diese Produktion wurde von Jahr zu Jahr gesteigert und hatte im letzten Friedensjahr die Höhe von ca. 4000 t Zinn erreicht. Der Ausbruch des Krieges bedingte selbstverständlich für die Zinnwerke auch die allergrößten Umwälzungen. Durch den vollständigen Abschluß Deutschlands von jedweden Bezüge überseeischer Rohmaterialien kam die Zinnerzverhüttung zum Erliegen.

Das Werk wurde in den Kriegsjahren beschäftigt durch Umarbeitungsverträge für die Kriegsmetall-Aktiengesellschaft. An Materialien kamen hierfür in Betracht: Antimonerz, Antimon crudum, vorzugsweise die Umarbeitung von Messingmaterialien. Die Verarbeitung der messinghaltigen Materialien wurde im allergrößten Umfange durchgeführt. Die durch den Krieg bedingte Umstellung der Zinnwerke Wilhelmsburg auf Kupferarbeit ist auch nach dem Kriege beibehalten worden, und es werden daselbst außerordentlich bedeutende Mengen an Raffinadekupfer, wie an Anodenkupfer dauernd gewonnen. Im Jahre 1920 ist es alsdann gelungen, unter erheblichen Schwierigkeiten die Verbindung mit Übersee wieder herzustellen und auch den ursprünglichen Zinnhüttenbetrieb wieder aufzunehmen, und zwar in einer Ausdehnung, die heute bereits wieder reichlich die Hälfte der ursprünglichen Produktion beträgt.

Aus der vorstehenden Charakterisierung der einzelnen Hütten geht hervor, daß sich ihre Arbeitsgebiete in vielen Punkten berühren, und es hat sich hieraus auf ganz natürlichem Wege eine vielfache geschäftliche Verbindung ergeben, indem das eine Werk Zwischenprodukte oder Endprodukte des andern Werks weiter verarbeitet. Insbesondere hat sich aber naturgemäß eine Abhängigkeit der Werke voneinander in bezug auf ihre Arbeitsverhältnisse ergeben. Sehr bald nach der Revolution suchten die Werke, für die früher eine Arbeitgeberorganisation nicht bestanden hatte, engeren Anschluß an eine solche Organisation. Als nächstliegend ergab sich der Anschluß an den bereits bestehenden Allgemeinen Industrieverband, der insbesondere nach dem Kriege den größten Teil der nicht anderweitig organisierten Firmen und solcher Verbände, die als Sonderorganisation nicht stark genug waren, in sich aufnahm. Innerhalb dieser Organisation ergab sich dann sehr bald von selbst der Zusammenschluß der Metallhüttenwerke zu einer

Tarifgemeinschaft, der sich dann später noch das Metallwerk Hamburg und die Bleiindustrie A.-G., vormals Jung & Lindig anschloß. Die Werke beschäftigen zurzeit zusammen ca. 2000 Arbeiter und Angestellte. Ihr Verhältnis zu den Angestellten regelt sich durch die zwischen dem Allgemeinen Industrieverband in einer Arbeitsgemeinschaft mit der chemischen Industrie und der Mineralölindustrie abgeschlossenen Tarifverträge, während die Arbeiterlöhne durch Tarifverträge geregelt werden, welche von der Tarifgemeinschaft der Hüttenwerke gesondert von den übrigen Gruppen des Industrieverbandes abgeschlossen werden.

Die Organisation in dieser Form hat sich durchaus bewährt. Die Hamburger Hüttenwerke sind von ernsten Lohnkämpfen im wesentlichen verschont geblieben mit einer Ausnahme aus dem Sommer des Jahres 1920, als durch einen Streik der Handwerker und Maschinisten, der mehrere Gruppen des Allgemeinen Industrieverbandes betraf, die Hamburger Hüttenwerke für mehrere Wochen stillgelegt wurden. Es versteht sich von selbst, daß die Hamburger Hütten, deren Arbeiterzahl im Verhältnis zu der Größe und dem Wert ihrer Produktion gering ist, in der Lohnpolitik nicht so ganz ihre eigenen Wege gehen können, sondern sich mit ihren Löhnen im wesentlichen den allgemeinen örtlichen Verhältnissen und insbesondere denjenigen der verwandten Industrien anpassen müssen. Unter diesen Verhältnissen leidet die Hüttenindustrie gerade im jetzigen Augenblick, wo infolge Mangels einer genügenden Zahl gelernter Arbeitskräfte, sowie infolge sonstiger Konjunkturverhältnisse in gewissen Gewerben und Industrien ganz abnorme Lohnsteigerungen vorgenommen sind.

Auch unter der Brennstoffknappheit, die im ganzen Deutschen Reich besteht und durch die besonders ungünstigen Verkehrsverhältnisse in Hamburg in gesteigertem Maße auftritt, hat natürlich die Hüttenindustrie besonders zu leiden. Bei dem bisher bestehenden Preisverhältnis konnten englische Kohlen nur in beschränktem Maße als Ersatz für die ausfallenden deutschen Brennstoffmengen herangezogen werden. Durch die in letzter Zeit eingetretene Preisentwicklung der deutschen Kohle ist allerdings der Unterschied zwischen den Preisen englischer und deutscher Kohle in Hamburg wesentlich verringert. Bei der ausschlaggebenden Rolle jedoch, welche die Brennstoffpreise in der Ökonomie eines Hüttenwerks spielen, wird die hamburgische Hüttenindustrie auch weiterhin in ihrer Konkurrenzfähigkeit stark beeinträchtigt bleiben, wenn nicht den besonders gearteten Verhältnissen der Hamburger Industrie entweder durch fruchtliche Vergünstigungen, wie sie auch vor dem Kriege bestanden haben, Rechnung getragen wird, oder durch Milderung der Einfuhrbeschränkungen und steuerliche Vergünstigungen der Bezug englischer Kohlen erleichtert wird.

Dr. Heinrich Wohlwill

Die Mineralöl-Industrie

Um von Deutschlands Stellung in der Erdölwirtschaft der Welt und von Hamburgs Bedeutung für die Versorgung Deutschlands mit den für Industrie und Schifffahrt so ungemein wichtigen Erdölzeugnissen ein anschauliches Bild zu gewinnen, seien einige Zahlen vorausgeschickt:

Erdölweltproduktion nach Angaben des „American Petroleum Institute“ und des „U.S. Geological Survey“ in 1000 Barrels (1 B. = 159 l)

	1921	1920	1919	1918
Vereinigte Staaten .	469 639	443 402,0	377 719	355 928
Mexico	195 064	163 540,0	87 073	63 828
Rußland	28 500	25 429,6	25 498	40 456
Holländ.-Ostindien .	18 000	17 529,2	15 428	13 285
Persien	14 600	12 352,7	6 412	7 200
Rumänien	8 347	7 435,3	6 614	8 730
Indien	6 864	7 500,6	8 735	8 000

	1921	1920	1919	1918
Polen u. Galizien . .	3 665	5 606,1	6 054	5 592
Peru	3 568	2 816,6	2 616	2 536
Japan u. Ostasien . .	2 600	2 139,8	2 175	2 449
Trinidad	2 354	2 083,0	1 841	2 002
Argentinien	1 747	1 666,0	1 183	1 321
Ägypten	1 181	1 042,0	1 501	2 080
Venezuela	1 078	457,0	425	190
Frankreich	392	388,0	344	—
Deutschland	200	212,0	234	711
Kanada	190	196,0	241	305
Italien	35	34,2	35	36
Algerien	3	3,9	5	—
England	3	2,9	1	—
Übrige	1 000	1 015,9	750	—
Welt	759 030	694 854,0	544 885	514 729

Einfuhr von Mineralölen nach Deutschland

	in 1000 t:	1913	%	1920	1921
Petroleum.....	750	58	135	135	
Benzin	249	19	83	132	
Schmieröl	248	19	195	220	
Gasöl	48	4	11	37	
Zusammen	1295	100	424	524	

Anteil Hamburgs an der Einfuhr im Jahre 1921

	in 1000 t:	% der Gesamteinfuhr
Petroleum	60	44,5
Benzin	61	46,2
Schmieröl	175	85,0
Halbfabrikate*)	21	—
Gasöl	90	24,3
Zusammen	407	60,0

*) Unter Halbfabrikate ist ausschl. Heizöl zu verstehen, das keinen direkten Import darstellt, weil es im Freihafen zu Bunkerzwecken ausschl. verwandt wird

Anteil der einzelnen Länder an der Einfuhr nach Deutschland im Jahre 1913 in 1000 t:

	Amerika	Rußland	Rumänien	Galizien	Indien	Gesamtsumme
Petroleum ..	575	17	33	120	—	745
Benzin	45	50	70	30	52	247
Schmieröl...	104	91	13	39	—	247
Gasöl	6	—	—	41	—	47
Zus.	730	158	116	230	52	1286
	57 %	12 %	9 %	18 %	4 % d. Gesamts.	

Anteil der einzelnen Länder an der Einfuhr nach Deutschland im Jahre 1920 in 1000 t:

	Amerika	Indien	Polen	Übrige Länder	Gesamtsumme
Petroleum ..	128	—	7	—	135
Benzin	55	14	—	15	83
Schmieröl...	166	—	1	28	195
Gasöl	6	—	4	1	11
Zus.	355	14	12	44	424
	82½ %	3½ %	3 %	11 % d. Gesamts.	

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß Deutschland, da es nur ganz unbedeutende Quellen besitzt, in der Mineralölversorgung auf das Ausland angewiesen ist. Hieran wird sich trotzdem die Ölgewinnung aus Stein- und Braunkohlen in den letzten Jahren und besonders im Kriege unverkennbare Fortschritte gemacht hat, angesichts des ungeheuren Bedarfs, in absehbarer Zeit wenigstens, wohl nichts ändern.

Während Deutschland im Jahre 1913 bei einer Erdölproduktion von etwa 140 000 t einen Verbrauch von etwa 900 000 t hatte, ist der Bedarf heute zwar etwas geringer, aber auch die eigene Produktion durch den Verlust des Feldes von Pechelbronn an Frankreich erheblich kleiner geworden. Erfreulich ist es dagegen, daß die Zahlen über Hamburgs Einfuhr den Beweis erbringen, daß Hamburg in der Zeit seit Beendigung des Krieges seine Bedeutung als erster deutscher Einfuhrplatz wieder erlangt hat und auf dem besten Wege ist, wieder der erste Seehandelsplatz des Kontinents zu werden. Für den deutschen Mineralölhandel und die hiermit auf das engste verbundene Mineralölindustrie ist Hamburg der unbestrittene Mittelpunkt. Die Entwicklung Hamburgs zu dieser überragenden Bedeutung, die sich in dem kurzen Zeitraum von etwa 50 bis 60 Jahren vollzogen hat, ist bedingt durch die Gunst der natürlichen geographischen Verhältnisse und außerdem, was nicht verkannt werden sollte, durch den Wagemut hamburgischer Kaufleute und Industrieller, die die große Bedeutung des Erdöls rechtzeitig erkannt haben. Die Anfänge der Hamburger Mineralölindustrie reichen zurück in die Zeit, als man von der Verwendung pflanzlicher und tierischer Öle zu den Mineralschmierölen übergang. Es mutet uns heute seltsam an, wenn wir hören, daß es erst einsiger Aufklärungsarbeit bedurft hat, ehe die damals noch allgemein verbreitete Ansicht, die Mineralöle seien kein vollwertiger

„Ersatz“ für tierische und pflanzliche Öle, verschwunden war. In der Aufklärung hierüber haben Hamburger Firmen bahnbrechend gewirkt und die Erkenntnis in weiteste Kreise getragen, daß die Mineralschmieröle nicht nur bedeutend billiger, sondern auch viel besser sind. Die Entwicklung der Ende der siebziger und in den achtziger Jahren gegründeten Firmen zu Großbetrieben, hat sich rasch vollzogen. Heute haben eine Reihe bedeutender Betriebe ihren Sitz in Hamburg und alle großen Petroleumkonzerne besitzen hier Niederlassungen.

Bei einer Betrachtung der Standorte der Erdölindustrie in Deutschland fällt sogleich ihre Lage an der Küste und an den Wasserstraßen auf. Im Süden liegen die Großbetriebe in der Hauptsache an dem von Rumänien aus versorgten Donauweg, im Westen am Rhein und im Norden ist Hamburg der Platz, wo Einfuhr, Lagerung, Verarbeitung und Handel konzentriert sind. In Hamburgs Hafen durchdringen sich alle Transportmittel: Seeschifffahrt und Flußschifffahrt, Eisenbahn und Straßenverkehr. Die Mineralölindustrie hat sich, da sie in ihrer Rohstoffversorgung auf das Ausland angewiesen ist, und als typische Veredelungsindustrie, die ihre hochwertigen Erzeugnisse wieder ausführt, im Freihafen angesiedelt. Die Großbetriebe liegen teils auf dem Grasbrook, einer Elbinsel, zwischen dem Reiherstieg und dem alten Petroleumhafen, teils am Köhlbrand, der Norder- und Süderelbe verbindet, teils am neuen Petroleumhafen, etwas weiter elbabwärts. Hier haben die großen Ölbunkergesellschaften in der Hauptsache ihre Tankanlagen, die zu den größten in Deutschland gehören, und riesenhafte Mengen aufzunehmen vermögen. Außerdem befindet sich noch eine große Erdölraffinerie in der Nähe von Hamburg am hohen Ufer der Elbe bei Schulau. Die Versand- und Lagerungsmöglichkeiten aller Betriebe sind denkbar günstig. An die meisten können die Tankdampfer unmittelbar herankommen, ebenso wie die Flußschiffe. Eisenbahnanschlüsse und Abstellgleise für Kesselwagen sind überall vorhanden, ebenso wie Zu- und Abfuhrstraßen für den neuerdings immer mehr in Aufnahme kommenden Autotransport. Auch große Kuppereien, die durch Fäßrollbahnen mit den einzelnen Betrieben verbunden sind, sind vorhanden. Die Zahl der Arbeiter ist, ähnlich wie in der chemischen Industrie, im Verhältnis zur Bedeutung der Betriebe und der Umsätze gering. Die Hamburger Fabriken beschäftigen zurzeit rund 3000 Arbeiter. Mehrere der großen Firmen besitzen eigene Tankdampfer. Die in Hamburg beheimatete Tankflotte hat kürzlich durch Indienstellung mehrerer 4000-Tonnen-Schiffe wertvollen Zuwachs erfahren.

Die Betriebe sind, wie schon erwähnt, auf die Einfuhr ausländischer Öle angewiesen, da die deutsche Produktion für den in Deutschland vorhandenen Bedarf auch nicht entfernt ausreicht. Vor dem Kriege waren an der Einfuhr sämtliche Herkunftsländer beteiligt. Heute ist dagegen infolge des Ausfalls der russischen Produktionsgebiete der Anteil Amerikas so stark gestiegen, daß er zurzeit den weitaus größten Teil der deutschen Einfuhr ausmacht. Aus Rumänien, das in der Hauptsache auf dem Donauwege liefert, kommt nur wenig herein, da es noch nicht wieder seine volle Produktionsfähigkeit hat. Galizien ist infolge der Unsicherheit der dortigen Verhältnisse sowie der unzuverlässigen und sehr hohen Preisbemessung ebenfalls fast ganz ausgeschieden.

Das Ausfuhrgeschäft hat zwar seinen Friedensstand noch nicht wieder erreicht, aber angesichts der großen Nachfrage des Auslandes nach deutschen Fabrikaten ist anzunehmen, daß bald das Verlorene wieder gewonnen sein wird. Zum Teil liegen die Schwierigkeiten in dem Fehlen russischer Öle, die für gewisse Zwecke unentbehrlich sind. Für den Hamburger Markt ist natürlich auch das Transitgeschäft von großer Be-

deutung, besonders nach den nordischen Ländern und der Tschecho-Slowakei. Daß in der Vorkriegszeit der Export einen bedeutenden Teil der Erzeugung ausmachte, geht daraus hervor, daß von der Verarbeitung ausländischer, zur Veredelung eingeführter Mineralöle in deutschen Raffinerien in den letzten Jahren vor dem Kriege durchschnittlich etwa 40 % wieder ausgeführt wurden. Zurzeit liegt aber noch die Haupttätigkeit der Industrie in der Versorgung des Binnenlandsmarktes mit Mineralölen und Mineralölerzeugnissen, namentlich mit Schmiermitteln.

Sehr hemmend wirken die schlechten Eisenbahnverhältnisse, durch die besonders bei Zoll- und Frachterhöhungen große Schäden entstanden sind. Nicht nur Hamburg und die hiesigen Firmen, sondern die Gesamtheit der Verbraucher im Binnenlande wird hierdurch betroffen.

Angesichts der gewaltigen Bedeutung des Erdöls und seiner 300 Derivate für die Industrie und ganz besonders für die Schifffahrt, worüber noch vieles zu sagen wäre, darf man der Hamburger Mineralölindustrie wohl eine gute Zukunft voraussagen.

Dr. Schweer

Die Brau-Industrie

Es ist für die Geschichte der deutschen Brauindustrie eine merkwürdige und nicht allgemein bekannte Tatsache, daß bis zum Beginn der neueren Zeit nicht Süddeutschland, sondern Norddeutschland und insbesondere Hamburg die Stätte der berühmten deutschen Brauerei war. Die ersten Anfänge hamburgischen Brauwesens lassen sich denn auch bis ins frühe Mittelalter verfolgen.

Die Bierbrauerei war somit die erste althamburgische industrielle Betätigung. Die Jahresproduktion seiner Betriebe, deren Zahl um die Wende des 17. Jahrhunderts, der Zeit der höchsten Blüte, auf ca. 500 angestiegen war, betrug damals annähernd 700 000 hl Bier. Diese beachtenswerte Menge wurde, nachdem die napoleonischen Kriege und die Kontinentalsperre die alte hamburgische Industrie schließlich völlig zerstört hatten, erst wieder erreicht, als mit dem im Oktober 1888 beschlossenen Anschluß Hamburgs an den deutschen Zollverein auch für die hamburgische Bierbrauerei die sie von ihrem natürlichen Absatzgebiet, den Nachbarstädten Hamburgs, und seinem Hinterlande nicht mehr trennenden Zollschränken gefallen waren.

Der erste große Umschwung erfolgte aber bereits seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts, als mit dem Übergang zur arbeitsteiligen Produktionsweise für das hamburgische Brauwesen die Grundlagen zur Umbildung des gewerblichen Betriebssystems aus der Produktionsform des Handwerks in die der Großunternehmung geschaffen waren. Diese Wandlung vollzog sich vornehmlich unter dem Einfluß der technisch-wissenschaftlichen Fortschritte, die mit ihren bahnbrechenden Erfindungen den Weg zur größtmöglichen Arbeitsleistung bei geringstem Kraftaufwand gewiesen hatten. Zu diesen treibenden Ursachen trat als weiterer Faktor das Kapital in seiner spezifisch-neuzeitlichen Bedeutung.

Unter den Einwirkungen dieser umgestaltenden Elemente vollzog sich der Loslösungsprozeß des ehemals zünftigen, empirisch-handwerksmäßig betriebenen hamburgischen Brauwerbes zu kapitalkräftigen mit Maschinen ausgerüsteten und nach technisch-wissenschaftlichen, kaufmännisch-rationellen Gesichtspunkten geleiteten Großbetrieben, deren Zahl innerhalb des 3-Städte-Komplexes Hamburg, Altona und Wandsbek von 11 Brauereiunternehmungen im Jahre 1886/87 auf 17 Aktienbrauereien im Jahre 1911/12 mit einem Kapital von insgesamt ca. 25 Mill. M angewachsen war. Die dritte wichtige Epoche der hamburgischen Brauindustrie fällt in die Zeit von 1914/1921, als sich die wirtschaftliche Lage der hamburgischen Brauereien unter dem Druck kriegswirtschaftlicher Maßnahmen und den Nachwirkungen des Krieges immer schwieriger gestaltete. So zwangen ungenügende Kohlenversorgung, Kontingentierung des Malzbezuges, gewaltige Betriebsunkosten, stärkere Steuerbelastung und immer mehr notwendig werdende Bierpreiserhöhungen die großen Brauereien zur schärfsten horizontalen Betriebskonzentration, indem sie die Kontingente

kleinerer Betriebe im Interesse günstigerer Rohstoffversorgung, größeren Absatzes und besserer Rentabilität erwarben. Dieser infolge der noch immer sprunghaft steigenden Rohmaterialpreise und fortgesetzten Lohn- und Gehaltserhöhungen selbst heute noch nicht abgeschlossene Konzentrationsprozeß tritt am stärksten bei der Bavaria-Brauerei in Hamburg-Altona hervor, die zurzeit außer ca. 10 Provinzbrauereien 6 früher selbständige großhamburgische Brauereien in sich vereinigt und in kürzester Zeit auch die Actien-Bierbrauerei in Hamburg-St. Pauli im Wege der Fusion übernehmen wird. An zweiter Stelle steht die Holsten-Brauerei in Hamburg-Altona, die 8 Betriebe erwarb. Ihr folgen die Bill-Brauerei mit 2, die Actien-Bierbrauerei in Hamburg und die Elbschloßbrauerei-Nienstedten mit je einer Fusion. Insgesamt vereinigt die großhamburgische Brauindustrie zurzeit noch die folgenden 6 Brauereiunternehmungen

Bavaria-Brauerei, Altona,
Holsten-Brauerei, Altona,
Elbschloßbrauerei-Nienstedten,
Actien-Bierbrauerei in Hamburg,
Bill-Brauerei A.-G., Hamburg,
Winterhuder Bierbrauerei A.-G., Hamburg

mit einem Aktienkapital von insgesamt ca. 50 Mill. M.

Versucht man die hamburgische Brauindustrie darnach zu analysieren, inwieweit für sie der großstädtische Charakter Hamburgs von Bedeutung ist, d. h. wie weit sich aus diesem brauindustrielle Vorteile ergeben, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die vorwiegend lokalkonsumorientierte hamburgische Brauindustrie ihren Absatz vor allem dem durch die Lage Hamburgs als Seehafen und Welthandelsplatz wesentlich begünstigten großstädtischen Bedarf verdankt. Durch die günstige geographische Lage Hamburgs, mit seiner tief in das Festland, selbst für die größten Seeschiffe schiffbaren Elbe und die durch die Verkehrslage bedingte Weltmarktsstellung erwachsen seiner Brauindustrie aber noch weitere seehafenindustrielle Vorteile. Es sei nur auf die Versorgung der Seeschiffe mit Schiffsproviant und die um die Transportkosten vom Inlande verbilligte und daher konkurrenzfähigere Exportmöglichkeit hingewiesen. Unter normalen Verhältnissen ergibt auch die Transportmöglichkeit auf dem Wasserwege im Ersparnisinteresse der die Konkurrenz wesentlich erschwerenden Inlandstransportkosten einen nicht zu unterschätzenden Vorteil.

In diesem Zusammenhange darf auch darauf hingewiesen werden, daß die hamburgische Brauindustrie der durch die Reparationsleistungen und den Verlust wichtiger Kohlengebiete bedingten ungenügenden und stark eingeschränkten Kohlenzufuhr durch die Einfuhr englischer Kohle zu einem Preise entgegenzuwirken vermag, der im Vergleich zu dem von der binnenländischen Brauindustrie gezahlten Preise, um die Transportkosten zum jeweiligen Konsumtionsplatz differiert. Die heutige ungünstige wirtschaftliche Lage Deutschlands fordert je-

doch gebieterisch, Hamburg durch eine leistungsfähige Kanalverbindung mit dem Industrie- und Kohlenzentrum des Westens von der englischen Kohle unabhängig zu machen. Dieser auch im Interesse der hamburgischen Brauindustrie liegenden volks-

wirtschaftlichen Notwendigkeit wollen die nordwestdeutschen Kanalpläne Rechnung tragen, deren Verwirklichung dem wirtschaftlichen Aufschwunge aller Zweige der hamburgischen Industrien zugute kommen wird.

Hans Albrecht

Die Süßwaren-Industrie

Wenn von Hamburgs Industrie die Rede ist, denkt man wohl zuerst an diejenige Industrie, die mit Hamburgs Haupterwerbsquelle, der Schifffahrt, in unmittelbarem Zusammenhange steht: an den Schiffbau, der gegenwärtig wohl auch der bedeutendste Industriezweig Hamburgs ist. Eigenartigerweise scheint das aber nicht immer der Fall gewesen zu sein. Wenn man hört, daß vor reichlich 100 Jahren die Zuckersiedereien Hamburgs 10 000 Arbeiter, bei einer damaligen Einwohnerzahl von 100 000 Köpfen, beschäftigten, so wird man vielmehr annehmen müssen, daß zu jener Zeit nicht der Schiffbau, sondern die Süßwarenindustrie den größeren Teil der hamburgischen Bevölkerung ernährte, denn 10 000 Arbeiter ergaben mit ihren Angehörigen sicher mehr als ein Drittel der damaligen Einwohnerschaft. Immerhin handelte es sich dabei auch um einen Industriezweig, der nur durch den Charakter Hamburgs als Hafenstadt möglich war, denn der Rohstoff für die Zuckerfabrikation war damals auch in Deutschland noch das Zuckerrohr. Schon im Jahre 1747 aber hatte Marggraf einen bedeutenden Zuckergehalt in der Runkelrübe gefunden. Die ersten schüchternen Anfänge der Zuckergewinnung aus Rüben gingen allerdings in den napoleonischen Kriegen wieder verloren und erst vom Jahre 1820 an, als das deutsche Wirtschaftsleben sich von den Kriegsjahren erholt hatte, wurde nach und nach überall im Lande, wo bester Boden lohnende Erträge versprach, die Zuckerrübe angebaut. Mit der hamburgischen Zuckerindustrie ging es in der Folgezeit unaufhaltsam bergab, da die Zuckerverarbeitung sich jetzt in den Gebieten des Rübenanbaus ansiedelte. Heute gibt es im Groß-Hamburger Städtegebiet überhaupt keine Zuckerfabrik mehr, sondern nur einige kleinere Betriebe, die Zucker zu Bonbons und sonstigen Zuckerwaren verarbeiten. Erst elbabwärts, in Schulau, findet sich eine recht bedeutende Zuckerraffinerie.

Der größte deutsche Hafenplatz wurde für diesen Verlust durch die Tropen entschädigt, die den Rohstoff für einen anderen Zweig der Süßwarenindustrie lieferten. An die Stelle der ehemaligen Zuckersiedereien ist nach und nach eine ganze Anzahl von Schokoladen- und später auch Kakaofabriken getreten.

Allerdings ist Hamburg erst verhältnismäßig spät in den Kreis der Kakaο-Industrieplätze eingetreten. Die beschränkten territorialen Verhältnisse des Stadtstaates haben ohne Zweifel dabei mitgewirkt. Tatsache ist, daß die Hamburger Kakaοindustrie bis in die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts nur ein bescheidenes Dasein führte. In der Hauptsache beschränkte man sich auf die Schokoladenherstellung. Die erste Schokoladenfabrik am Platze war diejenige der Firma Reese & Wichmann. Sie entstand im Jahre 1831 in Hamburgs Altstadt.

Die zweite Schokoladenfabrik des Städtekomplexes entstand im Jahre 1844 in Altona. Es war diejenige von C. H. L. Gartmann, der später auch eine Haferflockenfabrik gründete (die jedoch, wie zahlreiche andere Nahrungsmittelfabriken, während der für die Ernährung des deutschen Volkes bedenklichsten Zeit des Weltkrieges durch Brandstiftung zerstört wurde) und außerdem die Fabrikation von Marmelade aufnahm. Mehrere Jahrzehnte vergingen, bevor ein dritter Betrieb dieser Art errichtet wurde, und zwar im Anschluß an eine

Keksfabrik. Ein Teilhaber der Keksfabrik von Langnese im Norden Hamburgs an der Alsterkrugchaussee, P. W. Gaedke, trat aus dieser Firma aus und gründete in der Nachbarschaft ein Konkurrenzunternehmen, das später auch die Fabrikation von Schokolade und Kakao betrieb. Dieser letztere Artikel, der zwar die Fabrik noch nicht als Süßware verläßt, indes von den Verbrauchern als solche zubereitet genossen wird, konnte bis dahin nur als der „kleine Bruder“ der Schokolade angesehen werden. Wer damals in Deutschland überhaupt, und zwar nur als Rarität, Kakao trank, bevorzugte in den meisten Fällen holländisches Erzeugnis. Ein plötzlicher Umschwung trat darin ein, als im Jahre 1897 in Wandsbek ein neues Unternehmen zum Bau eines eigenen Werkes übergang. Schon durch die Firma Kakao-Kompagnie Theodor Reichardt brachte der Schöpfer dieses Werkes zum Ausdruck, daß es sein Bestreben sei, dem deutschen Kakao Bahn zu brechen. In Kakaοpulver, das uns das heute unentbehrliche Nährgetränk liefert, beherrschte das Ausland, in erster Linie Holland, den Markt. Solange Hamburg sich außerhalb des Zollvereins befand, also vom inländischen Markt abgetrennt war, hatte es auch kaum Interesse für deutsche Produkte, und die deutsche Kakaοindustrie selber hielt sich von Hamburg fern.

Da kam die große Wendung in der Hamburger Wirtschaftsgeschichte durch den Zollanschluß Hamburgs an das Deutsche Reich im Oktober 1888. Nun waren die Möglichkeiten gegeben, den alten Hanseplatz an der Elbe in unmittelbare wirtschaftliche und industrielle Beziehungen zum deutschen Mutterlande zu bringen. In diese Zeit — es war im Jahre 1892 — fällt die Gründung der größten Kakaοfabrik Groß-Hamburgs, des Reichardt-Werks, das, in Halle a. d. Saale entstanden, nach wenigen Jahren sich an der Peripherie Hamburgs, in Wandsbek, niederließ, wo es die für seine Entwicklung günstigsten Boden- und Arbeitsverhältnisse fand. Der Gründer des Reichardt-Werks, Friedrich Neumann-Reichardt, hatte erkannt, daß die deutsche Kakaοindustrie nur dann ihre volkswirtschaftliche Mission erfüllen kann, wenn sie die Möglichkeit erhält, Besseres und Preiswerteres zu liefern als das Ausland. Diese Möglichkeit bot ihm Hamburg. Die unmittelbare Nähe des Welthafens ließ die hohen Frachtkosten wegfallen, die den binnenländischen Werken den Bezug der ausländischen Rohstoffe von vornherein verteuert. Die Rohbohnen kommen gewissermaßen vom Seeschiff direkt auf die Kakaοmühle. Zugleich war der große Vorteil gegeben, nicht nur mit den überseeischen Abladern direkt in Verbindung zu treten und sich die besten Provenienzen zu sichern, sondern auch die Produktionsüberschüsse am besten exportieren zu können, — alles Momente, die für die Leistungsfähigkeit eines Werkes von höchster Bedeutung sind.

Aber auch diese Vorzüge wären ohne nachhaltigen Einfluß geblieben, wenn nicht damit Hand in Hand das Bestreben gegangen wäre, die Kakaοfabrikation selbst in technischer Hinsicht umfassenden Reformen zu unterziehen, wobei in der Entölung und hinsichtlich der Feinheit der Vermahlung grundsätzlich neue Wege eingeschlagen wurden.

Nicht geringer zu bewerten als dieser nationalwirtschaftliche Erfolg war die günstige Beeinflussung der Volksgesundheit durch die zunehmende Zurückdrängung des Kaffeeverbrauchs. Während bei Schaffung dieses neuartigen Kakaos der

Kaffeeverbrauch in Deutschland ein Vielfaches von dem Kakaoverbrauch betrug, konnte die „Deutsche Allgemeine Zeitung“ vom 5. Januar dieses Jahres in einer statistischen Betrachtung feststellen, daß der deutsche Kakaoverbrauch im Jahre 1920 den Kaffeeverbrauch bereits überflügelt hatte. — Gegenüber 1913 ist im Jahre 1921 eine Verdoppelung des Kakaoverbrauchs eingetreten.

Hinter der Kakaofabrikation ist aber die Schokoladenerzeugung des Reichardt-Werkes nicht zurückgeblieben, so daß das unablässig vergrößerte Unternehmen heute das bedeutendste seiner Art in der Welt darstellt. Einige benachbarte Brauereien sind geschlossen worden und in den Besitz des Reichardt-Werkes übergegangen, so daß jetzt hierzu ein ganzer Stadtteil von etwa 100 preuß. Morgen mit ca. 150 000 qm Innenarbeitsräumen gehört; die zu allen diesen Fabrikanlagen führende Straße heißt auf Beschluß der Stadt seit einer Reihe von Jahren nicht mehr wie früher Brauereistraße, sondern Neumann-Reichardt-Straße.

Die nächsten Schokoladenfabriken am Platze entstanden durchweg in Altona, und zwar im Jahre 1903 die Fabrik von Fehleisen & Rickel in Altona-Ottensen, im selben Stadtteile im Jahre nach dem Weltkriege die Fabrik von Paul Robert Wichmann, und im vorigen Jahre wurde nach Bahrenfeld ein Tochterhaus der Schokoladenfabrik von Weinberg verlegt, die bis dahin nur in Herford bestanden hatte.

So zeigt sich, daß Groß-Hamburg auch auf solchen Arbeitsgebieten als führender Industrieplatz anzusehen ist, die seinem Hauptcharakter als erstem Hafenplatze nicht unmittelbar dienen, sei es nun, daß eingesessene hamburgische Kaufleute sich auch solchen Gebieten zuwandten, oder daß den alten Hanseaten ebenbürtige Unternehmernaturen sich hierher, an das wirtschaftliche Ausfallstor Deutschlands nach dem Weltmarkte, gezogen fühlten.

G. H.

Die Mühlen-Industrie

Die Mühlenindustrie in den deutschen Häfen, unter denen die des Groß-Hamburger Städtegebietes den vorzüglichsten Rang einnimmt, ist in der Gestalt, die sie bis 1914 erreicht hatte, verhältnismäßig jung. Bei dem Übergang Deutschlands vom Getreideausfuhr- zum Getreideeinfuhrland entstanden neben und aus den bisherigen für den örtlichen Bedarf arbeitenden Werken, von denen sich eine ganze Anzahl, z. T. stattlich erweitert, bis in die Gegenwart erhalten hat, als grundsätzlich neue Form die großen Import- und Export-Handelsmühlen, welche mit Dampfkraft anstatt der örtlich stets beschränkten Wasserkraft arbeiteten und damit nahezu unbegrenzt erweiterungsfähig waren. Den wirtschaftlichen Untergrund für die großartige Entwicklung der Industrie bildeten die ständige Zunahme des Inlandsbedarfs an Getreide, und, im engen Zusammenhang mit der Wandlung Deutschlands zu einem Volk von Städtern und Großstädtern stehend, die Bedarfsverschiebung vom Roggen zum Weizen, wobei die „Verfeinerung“ des Geschmacks den Bedarf an Qualitätsmehlen steigerte. Zur Herstellung dieser besseren Qualitäten wurde aber vorwiegend Auslandsweizen, in mannigfachen Mischungen der einzelnen Provenienzen untereinander und mit Inlandsgut, verwandt. Die Lage Hamburgs zentral zu den hauptsächlichsten Herkunftsländern ermöglichte im Wechsel der Weltermtezeiten innerhalb des Jahres doch stets die Einfuhr genügender Mengen aus den verschiedenen Gebieten. Der Absatz nach Deutschland, der durch das schnelle Anwachsen der Bevölkerungszahl in und um Hamburg einen mächtigen Anstoß erhielt, konnte sich all die sattem bekannten Vorteile, die Hamburgs Lage für den Versand nach dem Binnenland bietet, unterstützt von der Ausbildung der Verladetechnik, voll zunutze machen. Der Hauptvorteil des Standorts am Hafen lag aber für die Mühlenindustrie darin, daß sie bei Ausnutzung aller Vorzüge der Massenproduktion eine wechselseitige Ergänzung von Inlandsabsatz und Veredelung, Import und Export, vornehmen konnte — wie überhaupt die ganze Geschäftsführung der Hafenmühlenindustrie eine weitgehende Verwandtschaft mit dem am gleichen Platze angesessenen Großhandel aufweist. Bei kluger Beschränkung auf Spezialgebiete und wenige, aber vorzügliche und gleichbleibende Handelsmarken hat sich die hamburgische Müllerei einen ausgedehnten Markt erobert, der sich vor dem Kriege zumal längs der Elbe bis weit ins Innenland erstreckte. So waren Berlin und Mitteldeutschland Hauptabsatzgebiete, außerdem aber auch fast alle deutschen Großstädte, alle Industrieviertel und weizenarme Landstriche, wie etwa Nord-

bayern. Durch die Nutzung der müllereitechnischen Errungenschaften und die Anpassung an die Sonderwünsche des ausländischen Konsums — hier gestützt auf die geradezu Wissenschaft werdende und das Gebiet der Nahrungsmittelchemie berührende Mischungstechnik — war es weiter möglich, auf einer Reihe von Auslandsmärkten konkurrenzfähig zu sein: in erster Linie in den nordischen Staaten einschließlich Finnlands, dann selbst in England und weiter besonders in den Mittelmeerländern, zumal im nordafrikanischen Küstengebiet einschließlich von Ägypten. Das Geschäft wurde durch die Fortschritte in der Zollpolitik — Anschluß an das deutsche Zollgebiet, Ersatz des Identitätsnachweises durch das Einfuhrscheinsystem (mit Rückgewährung des Getreideeinfuhrzolles bei Export von Mehl usw., 1884) — wirksam unterstützt, das Importgeschäft zumal durch die Tarifgestaltung der Bahnen, die bei für Mehl und Getreide gleich niedrigen Vorzugstarifen einen niedrigeren Frachtsatz für Kleie gewährten und damit die Tendenz unterstützten, durch Verarbeitung des Getreides am Einfuhrort den Versand von Mehl und Kleie gesondert, nach den jeweilig besonderen Bedarfsgebieten, vorzunehmen.

Die Träger des Geschäftes seien in den führenden Betrieben hier kurz genannt. Im Hamburger Hafengebiet, nämlich in Harburg-Wilhelmsburg, liegt die größte deutsche Mühle und damit die größte Europas überhaupt: die Weizenmühle Georg Plange. Das Werk ist verhältnismäßig jung, es wurde erst im Jahre 1896/97 errichtet — allerdings von einer Firma, die von ihrem alten Sitz in Soest i. W. aus bereits eine großartige Ausdehnung gewonnen hatte und die nun die Notwendigkeit erkannte, auch am deutschen Haupthafen Fuß zu fassen. Die Lage der Mühle östlich Hamburgs erklärt sich daraus, daß ein geeigneter Platz für die Errichtung eines so ausgedehnten Werkes im eigentlichen Hafengebiet nicht mehr zu finden war. Die Leistungsfähigkeit der Mühle, die bei dem Bau für 200 t Tagesvermahlung eingerichtet worden war, wurde durch Erweiterungen, die sich in schneller Folge notwendig machten, bis auf 800 t gesteigert. — Weiter ist zu nennen der Harburger Mühlenbetrieb, von C. Scheller 1883 gegründet und in der Folgezeit bis für eine Tagesleistung von 300 t eingerichtet, und die Firma H. W. Lange & Co. in Altona. Letztere war von ihrer Gründung im Jahre 1842 an bis 1907, wo sie in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, im Besitz der alten holsteinischen Müllerfamilie Lange. Die Leistungsfähigkeit der 1879 nach einem Brande neu erbauten Mühle ist seit jenem

Jahre von 80 auf 600 t Tagesvermahlung gesteigert worden. Gleichfalls in Altona gelegen ist die heute noch im Langeschen Besitz befindliche Roggenmühle von J. P. Lange Söhne, eine der allerbedeutendsten Roggenmühlen Deutschlands.

Die Lage der Hafenmühlenindustrie hat sich in den Kriegsjahren von Grund auf geändert. Bei der staatlichen Brotgetreidewirtschaft kam nur die Lohnarbeit für die Reichsgetreidestelle in Frage, wobei — wegen Fehlens der Auslandszufuhren — die Hafenmühlen nur zu etwa $\frac{1}{4}$ ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt wurden und ihre auf Qualitätserzeugung eingestellten Anlagen nicht ausnützen konnten. Im Sommer 1921 erfolgte dann die teilweise Freigabe des Inlandsmarktes und bald darauf, als die Inlandspreise des freien Verkehrs den Weltmarktpreis erstmalig erreicht hatten, auch die Freigabe der Getreideeinfuhr, so daß der Zuschußbedarf Deutschlands nunmehr durch RG und freien Handel gedeckt werden kann. Die preisausgleichende Wirkung der Einfuhrfreiheit konnte allerdings, bei ständigem Sinken des Markkurses, bislang nur in einigen Zeitabschnitten in Erscheinung treten. Auch sind die Einfuhrmengen der freien Einfuhr vorläufig noch recht geringfügig, weil der Verbrauch an Mehl, zumal besserer Qualitäten, durch die hohen Preise gedrosselt wird.

Erschwerend kommt für die Mühlen in Betracht, daß vor kurzer Zeit die Einfuhr von Weizen- und Roggenmehl (anfangs sogar unter erheblichen Erleichterungen, wie Umsatzsteuerfreiheit) freigegeben wurde, und daß größere Käufe hiervon, wegen der angeblich besseren Qualität der Auslandsware, zustande kamen — wodurch der bisherigen Vorratspolitik der Mühlen jegliche Grundlage entzogen wurde. Dabei sind, schon wegen der billigeren Seefracht für Getreide gegenüber Mehl und wegen der niedrigeren deutschen Arbeitslöhne, die inländischen Betriebe durchaus in der Lage, den Markt zu gleichen und niedrigeren Preisen mit mindestens denselben Qualitäten zu versorgen — wenn sie nicht gerade, wie das oft geschah, durch Verkehrsschwierigkeiten an der prompten Erfüllung ihrer Aufträge gehindert werden.

So erreicht die Beschäftigung der Mühlen zurzeit kaum ein Drittel ihrer Vorkriegsleistung — denn auch der Export im Veredelungsverkehr unterliegt noch mannigfachen Schranken, zumal wegen der Wiedereinführung und strenger Handhabung des Identitätsnachweises für jeden einzelnen Exportposten (der gleichzeitig, trotz der sonstigen Einfuhrfreiheit, nicht zum Import zugelassen wird.) Weiter ist die Frage der Erhebung von Ausfuhrabgaben, die für den Veredelungsverkehr jedenfalls nicht in Frage kommen sollten, noch nicht geklärt. — Trotz dieser Schwierigkeiten, die in volkswirtschaftlich höchst unerwünschter Weise den Auslandsabsatz deutscher Arbeitsleistung unterbinden und trotz der Absatzschwierigkeiten im Inneren ist der entschiedene Wille am Werk, auch auf diesem Gebiet der deutschen Wirtschaft den Leistungsstand der Vorkriegsjahre zurückzugewinnen. —

War bisher nur von der reinen Getreidemüllerei die Rede, so gilt doch das Gesagte nahezu Wort für Wort auch für die deutsche Graupenmühlenindustrie, die in Hamburg

gleichfalls einen Hauptsitz hat und in den Werken der C. Hedrich A.-G. in Altona-Neumühlen und der Hamburger Dampfmühlenwerke G. m. b. H. die beiden größten Norddeutschlands stellt. Erstere Firma wurde 1881 von ihrem alten Sitz in Glauchau i. Sa. an die Wasserkante verlegt und nach einem Brand im Jahre 1892 bedeutend vergrößert wieder aufgebaut. Außer Graupen stellt sie Haferflocken her und betreibt Hirseschälerei. — Die Hamburger Dampfmühlenwerke, im Stadtteil Borgfelde gelegen, wurde im Dezember 1914 aus der in Konkurs geratenen Firma A. Oppenheimer & Co. gebildet und beschränkten sich in der Folgezeit auf die Graupenherstellung unter Wegfall der bisherigen Schälarbeit (Hirse-, Reis- und Erbsenschälerei).

Auch die Graupenindustrie hat, nachdem sie in der Kriegszeit in wechselndem Umfang — selbst Betriebseinstellungen von längerer Dauer waren zu verzeichnen — für den Kriegbedarf beschäftigt war, nunmehr den Export wieder aufgenommen. Das Inlandsgeschäft liegt wegen der hohen Preise für das Rohprodukt, die Gerste, fast ganz danieder. Das Auslandsgeschäft ist erschwert durch Beschaffungsschwierigkeiten und die Zeitverluste, die bis zur Erlangung der Ausfuhrbewilligung entstehen.

Es würde den Rahmen des Aufsatzes überschreiten, wollte man hier die nächstverwandten Industrien auch nur annähernd vollzählig aufführen, die in Hamburg in einer Reihe ganz bedeutender und zum Teil für Deutschland einzigartiger Werke vertreten sind: Erbsen- und Hirseschälereien, (genannt sei hier nur C. F. Hildebrandt, Dampfmühlenwerke). weiterhin Brot-, Keks-, Teigwarenfabriken u. a. m. Einzig der Reismühlenindustrie, die in Hamburg, in Anlehnung an den bisher den Weltmarkt beherrschenden Reishandel der Städte Hamburg und Bremen mit Werken von wirklicher Weltbedeutung entstanden ist, sei noch ausführlich Erwähnung getan. Zwei große Reismühlen, an der Bille (Bullenhusen Damm) und am Hammerbrookkanal (Gustavstraße) gelegen, die schon seit längerer Zeit bestehen, sind seit 1901 als Gesellschaften m. b. H. der Hamburger Zweigniederlassung der bremischen Reis- und Handels-A.-G. angeschlossen. In letzterer sind die Hamburgisch-Indischen Reiswerke P. Munkel & Co. im Jahre 1909 ganz aufgegangen. Als selbständige Werke von Weltgeltung wären weiter die Hamburger Reiswerke A.-G. (gegründet 1906) und die, im Jahre 1909/10 errichtete Mühle von Lütke & Co. zu nennen. Auch hier war es durch weitgehende Anpassung der Bearbeitungstechnik an die verschiedenen Sonderwünsche des Auslands gelungen, ein namhaftes Exportgeschäft aufzubauen, für das Mittel- und Südamerika, England, Rußland und Portugal die Hauptabsatzländer waren. Der Krieg hatte hier natürlich jegliche Verbindung zerstört. Doch ist man in den letzten Jahren, bei befriedigender Entwicklung des Inlandsmarktes, eifrig und zum Teil, wie in den jungen Staaten des Südostens, mit nennenswertem Erfolg bemüht gewesen, Schritt für Schritt den Auslandsabsatz zurückzuerobieren. Zähigkeit und Optimismus werden wie bisher so auch weiterhin den Weg ebnen.

Dr. Erwin Topf

Die Margarine-Industrie

Innerhalb der Nahrungsmittelindustrie Hamburgs nehmen die Margarinefabriken eine hervorragende Stelle ein. Groß-Hamburg zählt mit Altona-Bahrenfeld, Ottensen usw. nicht weniger als 16 Margarine- und Speisefettwerke, das ist ein namhafter Bruchteil aller in Deutschland bestehenden Betriebe dieser Art.

Unter diesen Fabriken befinden sich einige der bekanntesten und leistungsfähigsten des Reichs. Zwei davon wurden bereits Mitte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gegründet, gehören demnach zu den ältesten der Branche, die bekanntlich nur wenig mehr als 50 Jahre alt ist. Auch im weiteren Um-

kreis Hamburgs, besonders im Holsteinischen, ist die Margarineindustrie heimisch. Hamburg verdankt die Entstehung und Entwicklung dieser wichtigen Produktionsstätten nicht nur dem Eigenbedarf seiner Bevölkerung, sondern mehr noch der bevorzugten Lage am Unterlauf der Elbe, welche die Zufuhr der überseeischen Rohstoffe und Ölsaaten, sowie die Beförderung der verbrauchsfertigen Margarine bis ins Herz Deutschlands hinein auf dem Wasserwege ermöglicht. Auch der Milchreichtum des Hinterlandes, das zugleich geeignete Arbeitskräfte bot, mag in früheren Jahren die Ansiedlung von Margarinefabriken innerhalb der Hamburger Bannmeile gefördert haben. Für den Importhandel von Ölsaaten spielte Groß-Hamburg vor dem Kriege eine ausschlaggebende Rolle; in Harburg und Wilhelmshurg a. d. E. entstanden Ölfabriken, die mit denen von Bremen und Mannheim noch jetzt an der Spitze der hochentwickelten deutschen Ölerzeugungsindustrie stehen. Ein nennenswerter Teil der Speiseölerzeugung dieser Fabriken wird als Rohstoff den Margarinefabriken zugeführt, deren Aufschwung den der Ölwerke nach sich gezogen hat. Das Emporblühen der Ölindustrie in der Umgebung Hamburgs ist auch daraus zu erklären, daß die tropischen Ölsaaten (im Gegensatz zu tierischen Rohfetten) bei ihrer Verarbeitung bedeutende Rückstände ergeben, deren wesentlichster Teil als Viehfuttermittel verwertet wird. Es werden also Fracht und andere Kosten erspart, wenn jene Saaten, wie es in Hamburg geschieht, in unmittelbarer Nähe ihres Einfuhrhafens in den Ölmöhlen verarbeitet werden.

Noch in einer anderen Richtung zeigten sich früher schon Wechselwirkungen zwischen der Margarine und der Handels- und Hafenstadt Hamburg.

Die erste Margarinefabrik Deutschlands wurde 1874 in Bornheim bei Frankfurt a. M. in bescheidenstem Umfange erbaut; ihre Kunstbutter fand jedoch anfangs nur geringen Absatz. Um so lebhafter war die Beachtung, welche drei Jahre später die erste Vorführung der Margarine auf einer Molke- und Butterausstellung — und zwar in Hamburg — erregte. Der Ex-

porthandel war auf das neue Erzeugnis aufmerksam gemacht worden. In Hamburg zuerst wurde die Margarine als Schiffsproviand und als Ausfuhrartikel für solche Länder gehandelt, die damals die Fabrikation noch nicht aufgenommen hatten. Aber die hierfür vertriebene Margarine war nicht deutscher Herkunft; sie kam aus Frankreich, Österreich und in der Hauptsache aus Holland. Der 1897 eingeführte Zolltarif, der auch für Hamburg und Bremen Geltung hatte, belegte die ausländische Margarine mit einem hohen Zoll, der ihren Import sehr erschwerte, andererseits die Anregung zur Begründung weiterer deutscher Fabriken gab, so daß deren in den achtziger Jahren eine ganze Reihe entstand. In den letzten Jahrzehnten ist ein beachtenswerter Margarineexport zu verzeichnen gewesen. Ein vor einiger Zeit von einer Hamburger Margarinefabrik an die Reichsregierung gerichteter Antrag, die Ausfuhr freizugeben, mußte mit dem Hinweis darauf abgelehnt werden, daß erst die völlige Speisefettversorgung Deutschlands gesichert sein müsse, ehe der Industrie der Export des unentbehrlichen Nahrungsmittels gestattet werden könne. Sollte in naher oder ferner Zeit diese Voraussetzung erfüllt sein und im Ausland Absatz für deutsche Margarine gefunden werden, dann werden jedenfalls die Fabriken an der Waterkant den binnenländischen gegenüber im Vorteil sein. Wie sie die Rohwaren ohne Eisenbahntransport beziehen, werden sie dann auch ihre Fertigware den Seedampfern billiger zuführen können.

Eine zweite Periode der Errichtung von Margarinefabriken — wir denken hierbei an die Entwicklung der Industrie im ganzen Reiche — lag zwischen den Jahren 1888 und 1895; in einem dritten Stadium befinden wir uns jetzt: seit etwa zwei Jahren sind etwa 30 Fabriken erbaut oder noch im Bau begriffen. Ob alle trotz der Zunahme des Margarineverbrauchs, der heute eine Milliarde Pfund (im Verkaufswert von etwa 30 Milliarden M.) betragen mag und damit den Naturbutterverbrauch längst überflügelt hat, auf die Dauer, insbesondere nach Stabilisierung der Mark, lebensfähig sein werden, soll die Zukunft lehren. **

Das Groß-Hamburg-Problem und die deutsche Industrie

Das große Hafengebiet an der Unterelbe hat unvergleichliche Vorzüge: Es liegt an der natürlichen Grenze zwischen See- und Flußschiffahrt; die Seeschiffe kommen und gehen auf der durch die Nordsee und den Ärmelkanal führenden Meeresstraße des Weltverkehrs, und reichgegliederte Binnenwasserstraßen verbinden den Platz mit den großen Verbrauchs- und Erzeugungsgebieten Zentraleuropas; der Elbstrom hat hier eine Flußmarsch geschaffen, die für die verschiedenen Bedürfnisse des Hafens verhältnismäßig leicht hergerichtet werden kann: für seeschiffiefe Häfen und für ein Netz von Kanälen ebenso wie für Kaistrecken mit Lagerhäusern oder für Industrieanlagen an tiefem Wasser.

Hamburg besitzt das Kernstück dieses Gebiets und hat dessen natürliche Vorzüge in langer, zäher Arbeit ausgestaltet. Ohne Inanspruchnahme irgendwelcher Reichsunterstützung hat es allein in den letzten 19 Jahren vor Kriegsausbruch, 1895 bis 1913, für den Ausbau und die Unterhaltung seiner Hafenanlagen sowie für die Verbesserung und den Betrieb seiner Schifffahrtsstraßen, insbesondere für die Tiefhaltung der Unterelbe bis zur Mündung 544 Mill. Goldmark ausgegeben. Daß diese gewaltigen Geldmittel zweckmäßig verwandt wurden: dafür setzten sich die besten Kräfte Hamburgs ein, dafür sorgten die alten Erfahrungen der Hansestadt, deren Lebensinteresse von jeher aufs engste mit dem Hafen verknüpft gewesen ist. So erst konnten die Hamburger Hafenanlagen zu dem leistungs-

fähigen Instrument des Weltverkehrs werden, das sie heute darstellen.

Als durch den Krieg die deutsche Volkswirtschaft und ihre Verflechtung in die Weltwirtschaft zusammengebrochen war, ging Hamburg mit starker Zuversicht und niederdeutscher Zähigkeit an den Wiederaufbau. Und die bisherige Entwicklung hat ihm bereits bis zu einem gewissen Grade Recht gegeben: der Hafen, im Kriege verödet, hat sich überraschend schnell wieder mit neuem Leben gefüllt — ein deutlicher und anschaulicher Beweis dafür, daß nicht allein Deutschland auf den Weltverkehr, sondern auch der Weltverkehr auf Deutschland angewiesen ist.

Durch die starke Entwertung der Mark sind zurzeit günstige Vorbedingungen für den Export gegeben und der Zustrom von valutastarken Ausländern nach Hamburg ist weit über das vor dem Kriege übliche Maß gewachsen; dadurch erscheint das hamburgische Wirtschaftsleben nach außen hin noch blühender, als es in Wirklichkeit ist (denn auch in Hamburg leidet der größere Teil der Bevölkerung schwer unter der Teuerung). Aber darüber ist kein denkender Hamburger im Unklaren, daß bei Wiederkehr eines normaleren Valutastandes Hamburg erst die volle Schwere der durch den Krieg veränderten Zeitverhältnisse auf sich lasten fühlen wird und nur dann seine Stellung im Wettbewerb mit den großen ausländischen Welthafenplätzen wird behaupten

können, wenn es die natürlichen Vorzüge des Hafengeländes voll auszuwerten vermag. Das Hafengebiet, das der hamburgische Staat jetzt besitzt, reicht schon nicht mehr aus, um den gesteigerten Anforderungen des Weltverkehrs voll gerecht zu werden; es hat keinen Raum mehr für neue Industrieanlagen an seeschifftiefem Wasser und für die Ansiedlung von Arbeitern und Angestellten in gut erreichbarer Nähe der Arbeitsstellen. Das gesamte Hafengelände an der Unterelbe ist durch staatliche und kommunale Grenzen zerrissen. Hamburg hat den dringenden Wunsch, daß diese veralteten Grenzschranken beseitigt und damit die Vorbedingungen für die wirtschaftliche Höchstleistung des Gesamtgebiets geschaffen werden. Das ist der Kern des Groß-Hamburg-Problems.

Das linke, der Stadt gegenüberliegende Elbufer ist, soweit es zu Hamburg gehört, bis auf kleine Teile völlig zu Häfen, Hafenanlagen und Industriep läzen umgestaltet. Dem Außenstehenden mag es vielleicht verwunderlich erscheinen, daß Hamburg schon jetzt baldigste Vergrößerung seiner Hafenanlagen für nötig hält, trotzdem der Hafenverkehr noch nicht ganz die Vorkriegstonnage erreicht hat. (Im April d. J. machte die Tonnage der einkommenden Schiffe 92 % der Vorkriegstonnage aus.) Aber es haben sich im Hafenverkehr mancherlei Veränderungen vollzogen, die ein gesteigertes Raumbedürfnis für den Kaibetrieb mit sich gebracht haben: Der Achtstundentag brachte eine Streckung der früheren Arbeitsleistung. Die Güter werden vielfach in kleineren Partien verfrachtet; das verzögert den Umlauf der Eisenbahnwagen. Besondere Stockungen und Verstopfungen erwachsen aus der Ein- und Ausfuhrkontrolle auf den Hafenbahnhöfen, die dafür nicht eingerichtet und bemessen sind. Auch die Behandlung der Waren in den Kaischuppen ist umständlicher geworden: Die in zahlreichen kleinen Partien hereinkommenden Waren müssen sorgfältig sortiert und ausgebreitet werden; die Verfügung über die Ware erfordert heute mehr Besichtigungen durch Assekuradeure und Interessenten, als vor dem Kriege; beim Absetzen werden heute fast alle Güter gewogen. Alle diese Umstände bedingen einen Mehraufwand an Raum und Zeit und vermindern die Ausnutzung der vorhandenen Anlagen um 30–40 %. Dazu kommt, daß die Wareneinfuhr und der Warenumsatz unregelmäßiger sind als in der Vorkriegszeit; der Umschlag in die Eisenbahnwagen oder das Binnenschiff vollzieht sich infolgedessen nicht mehr so rasch: Hamburg sieht sich genötigt, nicht nur für den Umschlag, sondern auch für die Stapelung Vorsorge zu treffen. Diese für den Hamburger Hafen neue, für seine Wettbewerbsfähigkeit aber nötige Funktion schließt eine starke Vermehrung des Raumbedürfnisses in sich. In der letzten Zeit hat Hamburg eine sehr große Zahl von Anträgen auf Bereitstellung von Schuppen am tiefen Wasser zur Lagerung bis zur Verfrachtungsgelegenheit wegen Raummangels abweisen müssen. Es handelte sich um Speisesalz, Heringe, lebendes Vieh, Getreide, Holz, Erze, Kohlen, Kali, Tankanlagen für Kokosöl usw.

Die Lage ist schon jetzt sehr kritisch; bei weiterem Anwachsen des Verkehrs aber droht sie unerträglich zu werden. Und zwar nicht nur für Hamburg, sondern in weiterer Auswirkung für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben. Es darf nicht vergessen werden, daß der Anteil Hamburgs am deutschen Seehandel 1912 dem Werte nach 53 % betrug! Die deutsche Industrie, die in Ein- und Ausfuhr vielfältig in die Weltwirtschaft verflochten ist, hat ein dringendes Interesse daran, daß der Güterverkehr in Deutschlands größtem Hafen sich möglichst bequem, glatt, zuverlässig abwickelt — einerlei, ob die Industriefirmen direkt ex- oder importieren oder die Vermittlung der Hamburger Außenhandels-Kaufmannschaft in

Anspruch nehmen. Für die gesamte deutsche Volkswirtschaft aber würde es ein unersetzlicher Verlust bedeuten, wenn ein Teil desjenigen Weltverkehrs, der von Haus aus nach dem Hamburger Hafen tendiert, nach ausländischen Welthäfen abwandern würde, weil die Hamburger Einrichtungen gegenüber der ausländischen Konkurrenz zurückbleiben.

Die Zentralstelle für Neugliederung des Reichs hatte einen Unterausschuß mit der Voruntersuchung über die Groß-Hamburg-Frage betraut. In diesem Unterausschuß war eine Mehrheit vorhanden, die den hamburgischen Wünschen weitestgehend entgegenkommen wollte. Maßgebend dafür war in erster Linie das eingehende Gutachten von Franzius-Hannover und de Thierry-Charlottenburg — wobei hervorgehoben zu werden verdient, daß diese Gutachter nicht von Hamburg, sondern von Berlin bestellt waren. Die Zentralstelle hat dann in ihrem abschließenden Gutachten empfohlen, daß zwischen Hamburg und Preußen Verhandlungen eingeleitet werden über die Abtretung des preußischen Marschgebietes zwischen Norder- und Süderelbe — Wilhelmsburg, Altenwälder und Preußisch-Finkenwärder — an Hamburg, eventuell unter Austausch der hamburgischen, an der Süderelbe belegenen Enklave Moorburg zum Ausbau des Harburger Hafens. Und dieses Gutachten ist einstimmig, also auch von den preußischen Mitgliedern der Zentralstelle, angenommen worden.

Während Preußen grundsätzlich bereit ist, Gelände für die Erweiterung der hamburgischen Hafenanlagen abzugeben, hat es sich in seiner Denkschrift zur Groß-Hamburg-Frage scharf dagegen ausgesprochen, daß Hamburg eine Vergrößerung seines Hafengebiets dazu benutzt, zugleich weiteres Gelände für neue Industrieanlagen an seeschifftiefem Wasser herzugeben.

Die hamburgische Industrie beschäftigt bereits rund 100 000 Arbeiter. Sie steht durchweg in enger Wechselbeziehung zur Schifffahrt und zum Außenhandel. Neun grobe Werften und mehr als 50 mittlere und kleinere Schiffbau- und Ausbesserungswerkstätten arbeiten am Wiederaufbau des deutschen Schiffparks und finden auch in Reparaturen ausländischer Schiffe lohnende Beschäftigung. Dazu kommt die große Zahl von Hilfsbetrieben für den Bau und die Ausrüstung der Schiffe, ferner die sogenannte Ein- und Ausfuhrindustrie, welche ausländische Rohstoffe, wie Öle, Getreide, Reis, Rohr, Gummi usw. verarbeitet, zum Teil für den Export, zum Teil für den inländischen Konsum. Außer den großen Werften und einigen ihrer Hilfsbetriebe ist auch ein Teil der übrigen hamburgischen Industrie bereits am seeschifftiefen Wasser angesiedelt. Diese Maßnahme hat sich durch Ersparungen von Umlade- und Transportkosten als sehr wirtschaftlich bewährt. Speziell für alle Industrien, welche ausländische Rohstoffe veredeln und die Veredelungen dann wieder an das Ausland absetzen, bietet die Lage am tiefen Wasser die günstigsten Vorbedingungen zu wirtschaftlicher Höchstleistung.

Gerade in der letzten Zeit hat Hamburg eine sehr große Anzahl von Gesuchen um Überlassung von Hafengelände für Industrieanlagen abweisen müssen, weil eben bereits über fast das ganze hamburgische Hafengebiet verfügt ist. Warum wendet sich die preußische Denkschrift mit größter Schärfe gegen jede Abgabe preußischen Hafengeländes an Hamburg für Industrieanlagen, wo doch die deutsche Industrie ganz offenbar ein starkes und berechtigtes Bedürfnis hat, weitere Anlagen im hamburgischen Hafengebiet zu schaffen?

Die Beweisführung der preußischen Denkschrift ist mindestens eigenartig. Sie erkennt zunächst an, daß die von Hamburg angestrebte wirtschaftliche Höchstleistung des gesamten Hafengebiets an der Unterelbe tatsächlich erreicht werden würde, wenn die hamburgischen Wünsche in Erfüllung gehen würden; aber gerade deshalb lehnt

sie die volle Erfüllung der hamburgischen Wünsche ab: Die Industrie auf dem großhamburgischen Hafengebiet an tiefem Wasser würde eine solche Überlegenheit erlangen, daß die in Preußen belegenen Industrien davon größten Schaden haben würden. — Als zur Zeit der alten Postkutsche die ersten Eisenbahnstränge durch die deutschen Lande gelegt wurden, wurden Stimmen laut, die sich gegen die Neuerung des Eisenbahnverkehrs wandten, weil das alte Fuhrgewerbe darüber zugrunde gehen werde; diese Argumentation verkannte, daß das Bessere noch immer der Feind des Guten gewesen ist. Dasselbe gilt von der Argumentation der preußischen Denkschrift!

Zweifelloos wird die nächste Zeit mancherlei Umstellungen innerhalb der deutschen Industrie bringen, sobald erst der Valutastand sich ändert und die Exportprämie, die aus der jetzigen Entwertung der deutschen Mark erwächst, sich mindert. Um die deutschen Erzeugnisse wettbewerbsfähig auf dem Weltmarkt zu erhalten, wird überall höchste Wirtschaftlichkeit der Betriebe nötig sein, und auch der Standort der Anlage wird dabei in manchen Fällen eine Rolle spielen. Aber es ist eine starke Übertreibung zu behaupten, daß die Erfüllung der hamburgischen Wünsche eine Gefahr für die deutsche Industrie bedeuten würde. Die binnenländische deutsche Industrie ist durchweg in sich gesund und hat ihre besonderen Aufgaben zu erfüllen. Bei den industriellen Neuanlagen, für die Hamburg

eine Erweiterung seines Hafengebiets wünscht, geht es um andere Aufgaben, für deren Lösung das Binnenland weniger sich eignet. Es handelt sich in erster Linie um die sogenannte Veredlungsindustrie: Müssen die aus dem Ausland hereinkommenden Rohstoffe erst in das Binnenschiff oder den Eisenbahnwagen umgeladen werden und den Transport ins Binnenland durchmachen, werden dann weiter die Veredlungen durch den Rücktransport an die Wasserkante und die Umladung in die Seeschiffe verteuert, so wird in vielen Fällen das Exportgut nicht mehr den Wettbewerb auf dem Weltmarkt auszuhalten vermögen. Deutschland verliert damit Arbeitsgelegenheiten und Möglichkeiten, fremde Devisen hereinzubringen. Hamburg dagegen kann seinen alten Auslandskredit dafür nutzbar machen, daß die ausländischen Rohstoffe den auf seinem Gebiet ansässigen Industriefirmen für den Veredlungsprozeß anvertraut werden, und durch die Ersparung großer Umlade- und Transportkosten werden die Veredlungen im Auslande absatzfähig sein.

Für Hamburg ist es eine Schicksalsfrage, daß es eine angemessene Ausweitung seines Hafengebiets erreicht und damit die Möglichkeit gewinnt, die natürlichen Vorzüge dieses Gebiets zu wirtschaftlicher Höchstleistung auszuwerten. Hamburg darf dabei geltend machen, daß auch die gesamtdeutsche Wirtschaft an Aktionskraft gewinnt, wenn es sein Ziel erreicht.

Dr. rer. pol. Hans David

Deutschland

Chronik der Volkswirtschaft

Staatwirtschaft und Gesetzgebung

Die Reichseinnahmen für den März und damit für das ganze Etatsjahr 1921/22 sind in der ausführlichen Zusammenstellung, die wir hier in kürzerer Form wiedergeben, erschienen. Es haben in Mill. M. betragen:

a) Fortdauernd. Steuern	März 22	Febr. 22	Etatsj. 20/21	Etatsj. 21/22 ^{a)}	Etatsv. 1921/22 ^{b)}
Einkommenst.	6246,2	4430,6	9592,8	28 145,1	20 000 (+ 1759)
Körpersch. st.	188,8	116,9	4,5	1 549,3	2 000 (+ 888)
Kapitalertragsst.	140,2	119,1	909,0	1 486,7	1 400 (+ 7800)
Reichsnotopfer	250,8	226,1	9336,4	8 648,6	2 200 (+ 88)
Besitzsteuer	10,4	8,8	10,3	100,0	25 (+ 88)
Erbschaftsst.	88,2	57,6	256,3	616,5	620
Umsatzsteuer	1924,3	1046,3	4203,8	193,2	9 000
Grunderwbsst.	97,2	64,9	519,0	670,8	500
Zuwachssteuer	0,6	0,2	4,4	4,6	—
Stempelabgab.	741,4	534,3	1726,2	4 758,6	1 308
Verkehrsabgab.	347,3	267,1	1422,5	2 347,9	1 900
b) Einmalige Steuern					
Kriegsabgaben					
u. Wehrbeitrg.	269,3	268,0	5191,1	5 319,6	2 000 (+ 4514)

Zus. Besitz- u. Verkehrsst. 10304,8 7140,0 33176,3 64 844,0 40 953

^{a)} Einschl. der Einnahmereste aus vorjähriger Veranlagung. (+15 079)
^{b)} In Klammern: Reste des Einnahmesolls aus den Vorjahren.

	März 1922	Febr. 1922	Etatsjahr 1920/21	Etatsjahr 1921/22	Etatsv. 1921/22
Zölle	1 016,8	583,0	2 149,7	5 936,1	4 400
Kohlensteuer	1 085,7	809,8	4 670,4	6 749,3	5 800
Tabaksteuern	662,7	442,0	1 907,7	4 105,8	3 000
Getränkesteuer	169,1	111,9	1 671,5	2 368,5	1 453
Verschied. Steuern	33,3	27,3	289,1	325,3	336
Ausfuhrabgaben	793,1	464,8	2 234,4	3 035,0	824
Zus. Zölle, Verbr.-Steuern, Abgab.	3 660,6	2438,8	12 922,8	22 530,0	15 813
Insges. Steuern, Zölle, Abgaben.	14 065,4	9614,3	46 099,1	87 373,9 ^{a)}	56 766 (+ 15 079)

Die Einnahmen aus Steuern, Zöllen und Abgaben betragen in den letzten Monaten (in Mill. M.):

1922 März	14 065	1921 Dezember	8 016
Februar	9 614	November	7 044
Januar	8 802	März	6 848

Eine vergleichende Betrachtung der Reichseinnahmen wird im nächsten Heft folgen.

Die Roheinnahmen der Reichsbetriebe stellen sich (in Mill. M.) folgendermaßen:

	März 1922	Februar 1922	Etatsjahr 1920/21	Etatsjahr 1921/22	Etatsv. anschlag
Reichspost	2 252,4	1 101,5	3 719,6	10 352,6	8 076,6
Reichsbahn	7 096,2	4 658,5	17 145,4	42 118,4	37 500
nämlich aus:					
Personen- und Gepäckverk.	1 011,7	677,3	4 495,0	7 515,3	6 700
Güterverkehr	5 750,9	3 714,4	11 824,5	31 917,3	30 000
sonst. Quellen	333,6	266,7	825,9	2 685,8	800

Die Reichsfinanzen im April geben nach der Zusammenstellung der drei Dekadenausweise folgende Ziffern (in Mill. M.):

	April 1922	März 1922	Februar 1922	Januar 1922
Einnahmen aus Steuern, Zöllen, Gebühren usw.	11 349,3	9 251,1	6 164,6	5 749,6
Schwebende Schuld	+ 8 999,5	+ 9 117,6	+ 7 139,3	+ 9 756,6
Fundierte Schuld	—	11,3	8,8	—
Gesamteinnahmen	20 348,8	18 380,0	13 512,7	15 506,2
Allg. Verwaltungsausg.	20 282,6	17 385,4	11 720,2	12 672,6
Zinsendienst	2 203,0	2 116,7	1 761,8	1 597,6
Zuschüsse an die Reichsbetriebe	2 136,6*	762,5*	251,0	1 262,6
Gesamtausgaben	20 249,1	18 739,6	13 733,0	15 532,8

*) Überschuß.

Die schwebende Schuld des Reiches an diskontierten Schatzanweisungen und Schatzwechseln hat sich im April um 8 999,4 Mill. M. auf 280 934,6 Mill. M. erhöht — gegen 270 269,5 Mill. M. zum 31. 12. 1921.

^{a)} Nach Abzug des aus den Vorjahren restierenden Solls von 15 079,4 Mill. M. verbleiben 72 294,5 Mill. M. Gesamteinnahmen, gegenüber einem Etatsv. von 72 293,5 Mill. M. — Von dem so zu errechnenden Mehraufkommen in Höhe von 30 607,9 Mill. M. werden 5 845,0 Mill. M. durch Mehraufweisungen an Länder u. Gemeinden aus der Einkommensteuer usw. aufgezehrt.

Dem Reichstag ist die zweite Ergänzung zum Etat für 1922 und zwar für Teil III, Etat des Friedensvertrags, zugegangen, worin der Umrechnungsfuß von Gold- in Papiermark von 1 : 45 auf 1 : 70 erhöht worden ist. Durch die damit veranlaßte Steigerung des Reparationsetats auf 163,2 Milliarden, wovon 146,7 Milliarden im Anleiheweg zu beschaffen sind, erhöht sich der gesamte Anleihebedarf des Budgets auf 210 Milliarden. — Die Barleistungen (720 Mill. Gold) erscheinen mit 50,4 Milliarden, die Sachleistungen (1450 Mill. Gold) mit 101,5 Milliarden *M*. Hierzu kommen noch im außerordentlichen Etat für Rück- und Ersatzlieferungen von lebenden Tieren, die nicht auf Reparationskonto gehen, 10 Milliarden und für Lieferungen auf Grund von Artikel 238 des Versailler Vertrags weitere 3,25 Milliarden. Das Ausgleichsverfahren erfordert 32 Milliarden. Der Posten für nicht näher bezeichnete allgemeine Ausgaben zur Ausführung des Friedensvertrages wurde von 15 auf 10 Milliarden ermäßigt.

In dem Gesetzentwurf über die Zwangsanleihe, der jetzt dem Reichsrat vorliegt, ist vorgesehen, daß die Anleihe — wie schon im Mantelgesetz bestimmt — während der drei ersten Jahre zinslos bleiben soll. Ab 1. 11. 1925 werden für fünf Jahre 2½ v. H., in der Folgezeit 4 v. H. Zinsen gewährt.

Reichsrat und Hauptausschuß des Reichstags haben die Neuordnung der Beamtenbesoldung im Ergänzungsetat angenommen. Danach wird rückwirkend für den April der Teuerungszuschlag auf 60 v. H. des Grundgehalts und der Ortszuschläge, auf 30 v. H. der Kinderzuschläge festgesetzt, — soweit die monatlichen Bezüge 10 000 *M* überschreiten, beträgt der Teuerungszuschlag durchgehend 30 v. H. Ab 1. Mai werden die Zuschläge auf 120 v. H. und, soweit die Bezüge 10 000 *M* übersteigen, auf 65 v. H. festgesetzt. — Die Erhöhung belastet den Etat mit 15 Milliarden, wovon 7,5 auf das Reichs-

verkehrsministerium, 4,5 auf das Reichspostministerium und 3 auf die allgemeine Finanzverwaltung entfallen. Die Beträge sollen durch höhere Betriebs- und Steuereinnahmen aufgebracht werden.

Über die neue Posttarifvorlage war bereits berichtet worden, sie geht in Kürze dem Reichsrat zu. —

Dem Reichstag ist durch das Reichsarbeitsministerium ein Gesetzentwurf über die Arbeitszeit in Steinkohlenbergwerken zugegangen. In der Begründung heißt es, daß die Festsetzung einer Höchstarbeitszeit notwendig sei, um die Befürchtungen der Bergarbeiter zu zerstreuen, daß durch Einbürgerung der Überschieben eine längere Arbeitszeit im Bergbau üblich und obligatorisch werden würde. Die Schichtzeit, deren Begriff hier eindeutig allgemein festgelegt wird, soll für die Bergwerke, welche Tarifgemeinschaften angeschlossen sind, generell 7 Stunden, im oberschlesischen Revier 7½ Stunden betragen. Verlängerungen bis zur Dauer von ½ Stunde können durch den Reichsarbeitsminister bei besonderen Verhältnissen vorgenommen werden. Für Arbeit unter hohen Temperaturen sind Sonderbestimmungen vorgesehen.

Der preußische Landtag hat ein Gesetz angenommen, wonach die Zahl der Kuxe auf ein Vielfaches von tausend, höchstens aber auf zehntausend gebracht werden kann.

Reichsbank

Nach der Wochenübersicht der Reichsbank vom 6. Mai hat sich der Notenumlauf um 2043,6 Mill. auf 142 463,6 Mill. *M* vermehrt, der Umlauf an Darlehnskassenscheinen dagegen um 37,5 Mill. auf 9145,7 Mill. *M* verringert. Der Bestand der Bank an diskontierten Reichsschatzanweisungen hat sich um 540,4 Mill. auf 155 077,1 Mill. *M* vermindert. — Das Golddepot bei der Bank von England wurde geringfügig, auf 50,032 Mill. *M*, vermehrt.

E. T.

England

Das neue Budget

Am 31. März schloß das Finanzjahr 1921/22 und am 1. Mai hielt Sir Robert Horne, der gegenwärtige Finanzminister, seine Budgetrede, die der Geschäftswelt die mit Spannung erwartete Klarheit über die Steuerpläne der Regierung brachte.

Nach den Ausführungen Hornes äußert sich die ungünstige Wirkung, die im abgelaufenen Etatsjahr die Depression auf die Einnahmen ausgeübt hat, am deutlichsten im Ausfall von Einkommen aus direkter Besteuerung. Die Excess Profits Duty, die an sich abgeschafft ist, aber auf die Zahlungen noch immer eingehen, brachte 89 548 000 £ weniger als im Voranschlag vorausgesehen wurde; von den zu Beginn des Finanzjahres noch ausstehenden 287 Mill. £ und den im laufenden Finanzjahr veranlagten 131 Mill. £ (insgesamt 518 Mill.) sind nur 122 Mill. eingegangen und von diesen sind 92 Mill. £ an notleidende Gesellschaften zurückvergütet worden. Gegenwärtig stehen noch rund 296 Mill. £ aus, bezüglich deren Reklamationen irgendwelcher Art im Gange sind. Wie die Zusammenstellung des Budgets (s. u.) zeigt, erwartet man daraus einen Eingang von 27,8 Mill. £, Corporation Tax (12 484 000) und Einkommensteuer (11 613 000) haben ebenfalls zusammen i. V. 24 097 000 £ weniger erbracht. Dagegen sind die Einkommen aus den Luxuskonsumartikeln der großen Masse merkwürdigerweise eher gestiegen. Nur der Konsum an teuren Luxusartikeln hat abgenommen. Ersteres ist eine auffallende, letzteres eine selbstverständliche Erscheinung in einer Depressionszeit. Es

ist möglich, daß eine Umstellung des Konsums von den teuren auf die billigeren Artikel Platz gegriffen hat. Das genügt aber nicht, um z. B. den Mehrverbrauch an Bier zu erklären.

Das Gesamtergebnis ist, daß im vorigen Finanzjahr trotz der Depression über die erwarteten 25 Mill. hinaus teils durch Sparsamkeit in den Behörden, teils durch günstige Begebung von Schatzscheinen im Tenderverfahren Ersparnisse erzielt wurden, so daß die Schuldenlast des United Kingdom um 88 466 000 £ oder rund 1 % vermindert werden konnte.

Neben der Tilgung der Schuld ist eine günstigere Zusammensetzung derselben in zweierlei Art erzielt worden: Der Prozeß der Umwandlung der äußeren Schuld in eine innere, und die Fundierung der schwebenden Verbindlichkeiten ist fortgeschritten. Von der auswärtigen Schuld sind 71 Mill. £ zurückgezahlt und durch eine innere in gleicher Höhe ersetzt worden. Kanada und die Vereinigten Staaten von Nordamerika sind die einzigen Staaten, die heute noch Forderungen an England haben, die nicht durch Gegenforderungen ausgeglichen werden. Eine weitere Verminderung der auswärtigen Schuld bedeutet die Verbesserung des £-Kurses. Der Schuldbetrag von 4 160 000 000 \$ entspricht bei einem Pfundkurs von 3,20 \$ (dem schlechtesten Kurs nach Kriegsschluß) 1 310 000 000 £, dagegen bei dem jetzigen Pfundkurs von 4,10 \$ nur 946 000 000 £, das sind 345 000 000 £ weniger. Bei völliger Wiederherstellung des Pfundkurses, den das englische Schatzamt, wohl mit Recht, in absehbarer Zeit voraussieht, würde die Schuld nur noch 856 000 000 £ betragen.

Die kurzfristige Schuld im Innern ist ferner erheblich reduziert und in langfristige verwandelt worden: sie betrug zu Beginn des Finanzjahres 1029 gegen 1260 Mill. £ oder 245 Mill. £ weniger als im Vorjahr. Daß die fundierte Schuld um 85 Mill. gewachsen ist, hat demgegenüber umso weniger zu bedeuten, als innerhalb der fundierten Schuld die gleiche Tendenz zur langfristigen Konsolidierung wahrzunehmen ist. Die gefährlichen Ways and Means Advances oder täglich fälligen Vorschüsse an das Schatzamt sind wieder aus der Bilanz verschwunden, können aber selbstverständlich leicht wiederkehren, wie das aus früheren Jahren bekannt ist. In der Tat zeigen die jüngsten Ausweise bereits die Rückkehr dieses verhängnisvollen Postens, wenn auch nur in kleinem Umfang von 14 Mill. £.

*

Staatshaushalts-Voranschlag für 1922/23

Geschätzte Einnahmen:		Geschätzte Ausgaben	
in 1000 £:		(in 1000 £):	
1. Zölle.....	112 250	1. Anleihendienst....	333 000
2. Inlandsabgaben...	160 750	2. Zahlung. für Nord-	
Zus.		irland usw.	2 000
3. Automobilabgaben	10 600	3. Straßenbau.....	10 000
4. Vermögenssteuern	48 000	4. Lokale Steuer-	
5. Stempelabgaben ..	18 250	verwaltung usw.	9 788
6. Grundsteuer, Haus-		5. Ansiedelung.....	3 500
steuer und Abgaben		6. Verschiedenes....	2 650
auf Bergwerksge-		Zus. 1 bis 6 ..	
rechtsame	3 000	363 438	
7. Einkommensteuer		7. Landheer.....	2 300
(einschl. Zuschlag)	329 000	8. Marine.....	4 884
8. Kriegsgewinnst.		9. Luftstreitkräfte...	10 895
usw.	27 800	10. Zivilverwaltung...	317 455
9. Gesellschaftssteuer	19 750	11. Konto für Zoll- u.	
Zus. 3 bis 9.	445 800	12. Inlandsabgaben ..	12 275
Zus. 1 bis 9...		13. Postverwaltung...	53 822
729 400		14. Unvorhergesehen.	25 000
10. Post.....	35 667	Zus. 7 bis 14..	
11. Telegraph.....	5 230	546 631	
12. Telephon.....	13 728	Gesamtausgaben	
Zus. 10 bis 12.		1 bis 14	
54 625		910 069	
13. Domänen.....	750	15. Überschuß	706
14. Zinseneingänge...	14 000		
15. Verschiedenes:			
Ordentl. Etat.....	22 000		
Außerordentl. Etat	90 000		
Zus. 10 bis 15.			
181 375			
16. Kreditaufnahme			
um Kapitalausgab.			
zu begleichen	10 050		
Zus. 1 bis 16..		Zus. 1 bis 15..	
910 775		910 775	

Das neue Budget sieht für das kommende Finanzjahr Einnahmen im Gesamtbetrag von 910 Mill. £ vor, das sind 226 weniger als im Vorjahr. Die Abnahme der Einnahmen ist dadurch zu erklären, daß geringere Ausgaben erforderlich sind. Durch Verwaltungsreformen, die sich zum erheblichen Teil auf die Geddesuntersuchungen stützen, sind wesentliche Ersparnisse erzielt worden; ferner sind im Militäretat viel niedrigere Posten eingesetzt als früher (Landheer minus 44,3, Marine minus 17,6, Luftstreitkräfte minus 7½ Mill. £, zusammen für Landesverteidigung minus 69,5 Mill. £). Sir Robert Horne vertritt die übrigens auch sonst in England geteilte Ansicht, daß ein größerer europäischer Krieg in naher Zukunft nicht zu erwarten steht, sodaß vor der Hand die beste Art der Rüstung eine sparsame Verwaltung und eine geordnete Finanzwirtschaft ist. (Allerdings werden wir weiter unten sehen, daß gerade von Sir Robert gegen den letzten Teil dieser Forderung ein arger Verstoß in seinem Budget vorliegt). In der inneren Verwaltung werden 61,6 Mill. £ erspart. Diese beiden Posten zusammen weisen schon eine Ersparnis von 131 Mill. £ auf. Erhöhte

Ausgaben erfordern nur die Aufwendungen für Irland und für Straßenbau. Das Gesetz der zunehmenden Staatsausgaben scheint also ad absurdum geführt zu sein.

Das starke Herabgehen der Ausgaben ermöglicht es, mit einigen budgettechnischen Kniffen, auf die wir noch zurückkommen müssen, eine Ermäßigung der Einkommensteuer um 5 % (von 6 auf 5 s im £) und einiger Zollsätze: für Tee 8 d statt 12 d je Pfd., für Kaffee und Kakao sowie Zichorie um ein Drittel vorzunehmen. Das Herabgehen im Teezoll scheint, abgesehen von dem Gedanken, einen Konsumartikel der großen Masse zu verbilligen und dadurch ein Äquivalent für die Herabsetzung der Einkommensteuer der Reichen zu schaffen, Holland ein Entgegenkommen erweisen zu sollen. Weiter werden die Postgebühren ermäßigt, jedoch sind diese Änderungen nur gering. Auch die Telephonegebühren sollen ermäßigt werden.

Eine Erleichterung erfahren endlich die Landwirte, für die Reformen der Veranlagung durchgeführt werden sollen, die einen Ausfall der Einkommensteuer um ca. 1 Mill. £ verursachen werden; es handelt sich um eine Verminderung in der Besteuerung nicht bebauten Landes. (Das liegt nicht im Sinne der Bodenreformer!) Der Erlaß in der Steuer wird infolge des dreijährigen Zeitraums für die Deklaration erst im folgenden Jahre voll zur Wirkung kommen, denn die Einkommensteuer des gegenwärtigen Finanzjahres enthält noch Einkommen aus zwei sehr guten Jahren und nur einem Depressionsjahr, die des folgenden Jahres wird die Depression und die Steuerermäßigung zugleich aufweisen.

Die Regierung hat hier offenbar der starken Pression, die auf sie ausgeübt wurde, Rechnung getragen, denn eine innere Berechtigung tragen diese Ermäßigungen im Budget nicht. Für Unvorhergesehenes werden nur 25 Mill. eingesetzt, nachdem dieser Posten stets 100 Mill. überschritten hat; Irland, Indien, Ägypten und Kleinasien sind noch keineswegs so ruhig, daß dort nicht unvorhergesehene Ausgaben entstehen könnten und auch die Lage am Arbeitsmarkt ist noch keineswegs als geklärt anzusprechen. Ferner wird, um die Steuer- und Zoller-mäßigungen zu ermöglichen, die Amortisation einer Reihe von Staatspapieren durch Konsolidierung beglichen, statt durch Tilgung, d. h. durch Aufnahme langfristiger Anleihen an Stelle von Rückzahlungen, mit andern Worten: die Regierung ist bei der Herabsetzung der Steuer nicht mehr in der Lage, ihre gesetzliche Amortisationspflicht zu erfüllen. Nur beiläufig wollen wir erwähnen, daß der wissenschaftliche Beurteiler des Budgets insofern wieder enttäuscht wird, als er sieht, daß der löbliche Versuch, einen Unterschied zwischen ordentlichem und außerordentlichem Etat zu machen, der im vorigen Jahr unter nommen worden war, nicht weiter ausgebaut wurde, und das nur unter Verschiedenes (Posten 15 der Einnahmen) diese Scheidung vorgenommen worden ist. Aber das schlimmste ist, daß im Budget jede Bezugnahme auf die Zukunft fehlt; im gegenwärtigen Jahr sind noch erhebliche Posten eingesetzt, die in den folgenden Jahren nicht mehr erscheinen werden, vor allem die weitere Liquidation von Kriegsgut und Eingänge aus Kriegsgewinnsteuer, insgesamt 117 Mill. £. Was soll werden, wenn diese wegfallen? Dann wird die Regierung wieder zum Erlaß von Steuern greifen müssen und von neuem die Artikel belasten müssen, die sie jetzt entlastet und die Einkommensteuerschraube anziehen: möglicherweise ist es aber gerade die Absicht der gegenwärtigen Regierung, ihre Nachfolger in diese unangenehme Lage zu versetzen, denn daß die kommenden Wahlen der Koalition keinen Erfolg bringen werden, daran kann wohl niemand zweifeln; vielleicht bereitet man heute schon das Budget darauf vor, die übernächsten Wahlen zu gewinnen.

Dr. Th. Plaut

Vereinigte Staaten

Die geschäftliche und finanzielle Lage

New York, 1. Mai 1922.

Der derzeitige Bergarbeiterstreik in den Vereinigten Staaten birgt Möglichkeiten von großer wirtschaftlicher Tragweite in seinem Schoße und kann sehr wohl, wenn er sich noch länger hinziehen sollte, die Besserung in der Lage der Industrie, die sich seit einiger Zeit langsam angebahnt hatte, ernstlich gefährden; gleichwohl deuten doch alle neuerlichen Entwicklungen darauf hin, daß dieser Fortschritt anhalten wird, ohne freilich für den Augenblick mehr als einen verhältnismäßig hoffnungsvollen Ausblick zu rechtfertigen, von einem „boom“ gar nicht zu reden. Man tut deswegen auch am besten, den Umfang des jetzigen und künftigen Fortschritts nicht ausschließlich auf Grund einzelner fortgesetzt günstiger Faktoren, sondern vorsichtig nach dem Überwiegen der günstigen Momente über die ungünstigen zu bemessen.

Die wirklich faßbaren Anzeichen einer Besserung in der Geschäftslage sind die stärkere Beschäftigung der Stahlindustrie, die bessere Lage der Eisenbahnen und die Belebung der Wertpapiermärkte. Diese Besserung hat aber dazu geführt, daß Industrie- und Bankkreise darüber nicht nur die höchst bedenkliche Lage gewisser Industrien, sondern auch das Vorhandensein großer Vorräte, die ungewissen Absatzmöglichkeiten für mancherlei grundwichtige Artikel und, was von allem vielleicht das Wichtigste ist, die Unsicherheit in der außenpolitischen Lage übersehen haben.

Die lebhaftere Geschäftstätigkeit seit Jahresbeginn trägt natürlich teilweise Saisoncharakter. Die im Februar und ausgesprochener noch im März festgestellte größere Aktivität war vielleicht zu einem großen Teil bedingt durch die Drohung mit dem Kohlenbergarbeiterstreik. Dies spiegelte sich besonders in den grundlegenden Industrien und im Eisenbahnverkehr wieder. Es ist schwer, jetzt zu beurteilen, wie weit diese gesteigerte Aktivität auf ein bloßes Sichbeeilen angesichts des drohenden Streiks zurückzuführen ist, und inwieweit sie ein Sicheindecken für das schließliche Heraustreten des Konsumenten aus seiner Reserve bedeutet. Jedenfalls zeigt die gegenwärtige Produktion der Stahl-, der Automobil- und einiger anderer Industrien einen Überschuß über den laufenden Bedarf, der zu einem guten Teil zur Auffüllung der reduzierten Bestände bestimmt sein wird.

Eine Zunahme der Produktion in der Stahlindustrie von 40 % der Leistungsfähigkeit zu Anfang des Jahres auf 75 % gegen Anfang Mai darf in einer Zeit wie der jetzigen nicht übersehen werden. Die seit Monaten zunehmend sich bessernden Einnahmen der Eisenbahnen, bei denen an die Stelle von Defiziten erhebliche Reingewinne getreten sind, wirken erheblich mit zur Lösung eines der beunruhigendsten Probleme, die der Volkswirtschaft der Union aus dem Krieg erwachsen sind. Daß Zertifikate des Schatzamts zu 3½ % (dem seit September 1917 niedrigsten Zinssatz) überzeichnet worden sind, läßt die viel leichtere Kreditlage erkennen, die sich auch ausspricht in der weitgehenden Flüssigmachung des Bundesreserve-Systems mit dem gleichzeitigen Steigen der Goldreserve und der Reserven allgemein.

Die Anzeichen, daß relativ stabile Preise in absehbarer Zeit sich herausbilden werden, hat viel dazu beigetragen,

das Vertrauen der Käufer wiederherzustellen. Das Steigen der Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse, zunächst für Baumwolle und dann auch für Getreide und Vieh, hat den Farmern gestattet, sich vor großen Verlusten an ihren Vorräten zu bewahren; es hat ferner ihre Kaufkraft gestärkt, den Bankkredit vor allem im Süden und Westen durch die Rückzahlung von Darlehen aus seiner „Erstarrung“ befreit, hat mancherlei Mißvergnügen infolge der ungerechten Preisgestaltung beseitigt und schließlich auch verhütet, daß zum Schutz der Farmer geplante, höchst bedenkliche gesetzliche Maßnahmen zur Annahme gelangten.

Fernerhin hat die Besserung fast aller europäischen Valuten (mit Ausnahme der zentraleuropäischen) den auswärtigen Käufern wieder einen Anreiz gegeben, amerikanische Erzeugnisse einzukaufen, und hat dazu beigetragen, die Preisunterschiede auszugleichen, die den amerikanischen Außenhandel so schwer beeinträchtigt hatten.

Als eines der hauptsächlichsten Erfordernisse erwartete die amerikanische Industrie die Herstellung eines richtigen Verhältnisses zwischen Produktionskosten und den Lebensunterhaltungskosten. Der erste Schritt dazu war der Preisrückgang, auf welchen die Herabsetzung der Löhne gefolgt ist. Daß dieser Ausgleich weiter geht, zeigt sich wohl in der Tendenz zum Steigen oder doch wenigstens zur (relativen) Stabilisierung der Preise. Dies wird besonders insofern segensreich wirken, als es die Zahl der möglichen Lohnkämpfe mit ihren verhängnisvollen Rückwirkungen auf die Geschäftsgestaltung verringern wird, zum wenigsten so lange die Bereitwilligkeit des Publikums, sich in die festeren Preise zu finden, nicht überschätzt wird.

Die Eisenbahnen haben trotz der gegenüber dem letzten Jahr geringeren Betriebseinnahmen erfreuliche Steigerungen ihrer Nettoeinnahmen erzielen können und zwar durch die Durchführung von Einsparungen. Diese gesteigerten Einnahmen haben es ermöglicht, sich in gewissem Umfang auf den gesteigerten Verkehr vorzubereiten, auf den man in der Folge einer weiteren Besserung der Geschäftslage meint rechnen zu können. Es ist dementsprechend eine starke Zunahme der Ankäufe von Eisenbahnmaterial zu beobachten gewesen.

Die auffällige Zunahme von Neubauten darf als besonders bedeutsam bezeichnet werden, weil die jetzige lebhaftere Bautätigkeit ihren Ausgangspunkt schon in den toten Monaten hat. Der Wert der in zwanzig ersten Städten der Union erteilten Bauerlaubnisse belief sich auf insgesamt 178 000 000 \$ für Januar und Februar, das sind allein für 8 000 000 \$ Bauerlaubnisse mehr, als im ganzen ersten Quartal 1921 in den selben Städten zur Ausgabe gelangt sind. Die in den 27 Staaten des Nordostens im ersten Vierteljahr 1922 abgeschlossenen Baukontrakte haben gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1921 einen Mehrwert von 68%, und schließlich sind nach mehreren übereinstimmenden Schätzungen die Ausgaben für Baumaterialien usw. im Monat März größer gewesen als überhaupt je in einem früheren Monat der amerikanischen Geschichte.

Francis H. Sisson

Vizepräsident der New Yorker Guaranty Trust Company

Togo und Kamerun

Togo. Der kleine, von England als Mandatsmacht übernommene Teil, wird anscheinend ganz als Teil der Goldküstenkolonie verwaltet. Durch Verordnung vom 20. Juli 1921 wurde der Zolltarif der Goldküste auf den britischen Teil des Mandatsgebietes ausgedehnt.

Der Frankreich als Mandatar übertragene Teil umfaßt 52 000 von den 87 400 qkm und 800 000 von den 960 000 Einwohnern des ehemals deutschen Schutzgebietes. Kommissar der Republik war seit April 1917 der frühere Bataillonskommandeur Woelffel, dessen Laufbahn im Januar dieses Jahres ein so unrühmliches Ende nahm. Der Verwaltungsbericht über die Zeit vom Kriegsbeginn bis zum 1. Juli 1921 ist im „Journ. Off.“ vom 25. August 1921 veröffentlicht. Seitdem liegen nur noch ergänzende Einzelmeldungen der Presse vor.

Der Bericht scheint auch der Mandatskommission des Völkerbundesrates eingereicht zu sein, in Ausführung des Artikels 22 der Völkerbundsakte; das „Official Journal der League of Nations“ vom Dezember 1921 sagt dazu auf S. 1125: „Was die uns eingereichten Berichte anbelangt, so haben wir sie aufmerksam studiert . . . und drücken unsere Bewunderung aus über das großartige und edele Bestreben kolonialer Reorganisation und kolonialen Wiederaufbaus, von dem sie Zeugnis ablegen.“ Wir sind anderer Meinung. Man kann es allerdings nicht leugnen, daß der Bericht ausgezeichnet abgefaßt ist. Die Franzosen sind glänzende Konstrukteure: „Die deutschen Ausgaben für Personal beliefen sich 1914 auf 1 401 028 fr. Dieselben Ausgaben sind in unserem Etat 1921 mit 1 685 327 fr vorgesehen“ — vorgesehen, wohl bemerkt. 1920 z. B. war „vorgesehen“ eine Einnahme und Ausgabe von 2 556 222,82 fr, aber tatsächlich ausgegeben wurden nur 1 426 826,20 fr, und der Überschuß von 1 129 496,62 fr wurde dem „Reservfonds des Mandatsgebietes“ zugeführt, weil „das in Aussicht genommene Personal zur Einrichtung und Ausübung der verschiedenen Verwaltungszweige bis Ende 1920 nicht zur Verfügung gestellt werden konnte“ („Dép. Col.“ vom 24. 2. 22). Sollte es vielleicht Ende 1921 wieder so gewesen sein?

Bemerkenswert ist auch, daß von der übernommenen Bevölkerung von 797 715 Seelen am 1. Juli 1921 gemäß „Dép. Col.“ vom 19. März 1922 nur noch 670 694 Seelen gezählt wurden. Wir sind nicht so niederträchtig, das Minus von 127 021 Seelen der mehrjährigen Wirksamkeit des edlen Kommissars der Republik, Herrn Woelffel, zuzuschreiben, obwohl wir damit nur französische Methoden zur Anwendung bringen würden. Denn gerade über Togo schrieb ein Monsieur René Puaux 1918 in seinem Buche „La Question des Colonies Allemandes“: „In Togo gab es 1894 2½ Mill. Eingeborene, 1914 waren davon nur noch 1 032 000 übrig. Kaum die Türken, die Verbündeten der Deutschen, haben das noch rascher und besser in Armenien vollbracht.“ Er verschwieg, daß 1894 die erste, wie immer in Afrika, zu hoch gegriffene Schätzung vorlag, später eine Zählung. Aber der Abgang von 127 021 Seelen muß aufgeklärt werden. Es liegt auch nicht etwa ein Irrtum vor, denn „Dép. Col.“ gibt 1922 die Bevölkerungsdichte mit 12,8 Kopf je qkm an, während sie nach dem „Journ. Off.“ 20,9 betragen hatte! Wir fragen: wie, wann und wohin sind diese 127 021 Menschen „verschwunden“, die an dem übernommenen Bestande fehlen? Wenn wir auch den Franzosen nicht dasselbe zutrauen wollen, was sie uns andichteten: wo sind sie? Etwa vor den Segnungen der neuen „Zivilisation“ abgewandert? Zwanzig Prozent Verlust ist immerhin ein Manko, das der Aufklärung bedarf.

Wir hoffen, daß die Mandatskommission, die übrigens trotz ihrer Anerkennung für die eingereichten Berichte, den Mandatarmächten einen sechs Seiten langen Fragebogen hat zugehen lassen, diese Frage nachträglich auch noch aufwerfen wird. Vielleicht kann sie dann um so leichter die Frage beantworten, die „L'Afr. Fr.“ im Dezember 1921 aufwarf: „Frankreich fährt fort Togo — und notabene auch Kamerun — auf gut Glück — oder besser mit gut Glück zu verwalten, denn wir haben schon in beiden Kolonien beträchtliche Resultate erreicht. Aber ist es nicht kläglich, daß niemand weiß, ob wir nur für den Augenblick oder für alle Zukunft arbeiten?“

Die im „W.-D.“ vom 15. 7. 21 erwähnten Ausfuhrzollsätze (Palmkerne 28, Palmöl 40, Kopra 31, Baumwolle und Sisal 21, Mais und Manihotmehl 7 fr je Tonne) sind mit dem 1. Januar 1921 in Kraft getreten. Ende des Jahres wurde die bis dahin fast ausschließlich umlaufende £-Währung durch die französische ersetzt.

Der Gesamthandel hatte sich 1913 auf 23,7 Mill. fr belaufen. Er war 1918 auf 21,7 gefallen, 1919 auf 38,4 gestiegen. Dann trat eine gewaltige Senkung ein.

Bei der Ausfuhr sanken von 1920 zu 1921 an Menge: Palmkerne auf mehr als die Hälfte, Palmöl auf $\frac{1}{10}$; gegen 1919 ging die Kakaoausfuhr auf die Hälfte, Kopra auf $\frac{1}{15}$, zurück. Nur Baumwolle scheint sich gehalten zu haben und außerdem scheint ein kleiner Ausgleich durch Mehrausfuhr von Sisal, Mais und Bohnen eingetreten zu sein. Alles dies sind vorläufige Zahlen.

Die Folgen waren für die Kaufkraft der Eingeborenen und demzufolge für die Einfuhr geradezu katastrophal. Im Vierteljahr Oktober/Dezember 1921 war der Gesamthandel auf 30 % des Vorjahres gesunken und zwar die Einfuhr auf 1,4 Mill. fr. Die Vorräte blieben trotz einer Preisherabsetzung um 50 % unverkäuflich!

Im Mai 1921 veröffentlichte die „Afr. W.“ die Zuschrift eines eingeborenen Geschäftsmannes aus Lome an die Liverpooler Handelskammer, wonach die Franzosen folgende Abgaben erhoben: Kopfsteuer 6 s, für jeden Stand auf dem Markt täglich 2 d, d. h. 3 £ 10 s jährlich, Abschlag für Reisende 10 s, Ladengebühr 20 £, Motorwagensteuer 6—8 £, Fahrradsteuer 1 £. „Wenn die Franzosen uns so behandeln“, bemerkten zwei eingeborene Händler in einer Protestversammlung, „wollen wir lieber die Deutschen zurückhaben.“ Dafür drohte ihnen der Gouverneur Woelffel Deportation an.

Dieser Herr Woelffel ist, wie gesagt, nach Frankreich zurückberufen, um sich zu rechtfertigen. Er hatte nämlich zusammen mit einem Spießgesellen, seinem Justizreferenten, dem Generalstaatsanwalt Lucas, wertvolle Liegenschaften der in Zwangsliquidation auf Grund des Versailler Vertrages befindlichen deutschen Agu-Pflanzungsgesellschaft „verschoben“. Lucas stammt aus Réunion, und im Januar erschien sein Landsmann und Jugendfreund Gasparin, der mit 675 600 fr eine Aktiengesellschaft gegründet hatte, um deutschen Besitz zu erwerben. Woelffel und Lucas scheinen einen Untergebenen, namens Dusser, der nach Lucas zum Verwalter des deutschen Eigentums gemacht worden war, gezwungen zu haben, mit Gasparin einen Vertrag zu schließen, der ihm auf 75 Jahre die Ländereien gegen 375 fr (!) Pacht übertrug, obwohl sie in einem Jahre mehr als 1 Mill. fr Ertrag (!) ergeben hatten. Dusser tötete sich aus Gewissensbissen selbst, nachdem er die Sachlage auf eine Tür in seiner Wohnung geschrieben hatte, die man nicht so leicht verschwinden lassen konnte, wie einen Zettel. Außerdem verpflichtete Woelffel, der den Vertrag be-

stätigt hatte, die Regierung, die nötigen Arbeiter zu stellen. Der Abgeordnete von Guadelupe, Boisneuf, einer der drei Neger in der Deputiertenkammer, brachte die Sache an die breite Öffentlichkeit, besonders auch, weil er in der von Woelffel übernommenen Verpflichtung eine Art Wiedereinführung der Sklaverei witterte, und der Kolonialminister Sarrant mußte die Gelegenheit aufgreifen, obwohl er meinte, daß es eine Politik gäbe: „Schweigt! Es hört's der Feind“ — — —.

Kamerun. Der unter britischem Mandat stehende Streifen an der ehemaligen Nordgrenze, einschließlich Viktoria und Buea, wird von Nigeria mitverwaltet; deshalb wurde mit dem 1. November 1921 auch der nigerische Zolltarif auf Nord-Kamerun ausgedehnt und dieses in dem Jahresbericht über Nigeria, den der Gouverneur Sir Hugh Clifford erstattet hat, mitbehandelt. Ob an das Mandatskomitee des Völkerbundsrates noch ein Sonderbericht erstattet ist, ist nicht ersichtlich. Erwähnt sei nebenbei, daß Sir Hugh als Gouverneur der Goldküste mit dem benachbarten Togo in einem geradezu herzlichen Einvernehmen lebte, das ihn aber nicht abhielt, 1918 eine Schrift erscheinen zu lassen, die mit zu dem übelsten gehörte, was an böswilligen Verleumdungen gegen Deutschland zusammengeschrieben worden ist¹⁾. Der kürzlich verstorbene stellvertretende Gouverneur von Togo, Hans Georg v. Döring, hat ihm entsprechend geantwortet²⁾. Im Bericht 1920 scheint Sir Hugh wieder zu der Wahrheitsliebe zurückgekehrt zu sein, der er vor dem Kriege die Ehre zu geben pflegte: „Die Pflanzungen,“ schreibt er, „die von den Deutschen übernommen worden sind, haben eine größere Ausdehnung, als irgend etwas Ähnliches, das England in Westafrika besitzt. Aber sie sind in den letzten fünf Jahren sehr heruntergekommen und es wäre kein Ruhm für uns, wenn wir sie noch mehr verfallen ließen.“

Zurzeit wird für den Wert des zu liquidierenden ehemals deutschen Besitzes viel Reklame gemacht, da der Verkauf im Verlauf der nächsten Monate durch Hampton & Sons, St. James Squ. London S. W., stattfinden soll. Während „West-africa“ 1921 schrieb, daß Jahre vergehen und sehr große Summen aufgewendet werden müßten, ehe das Land wieder den Zustand erlangen würde, in dem es zu deutschen Zeiten stand, während „Tropical Life“ noch im Januar 1922 schrieb, daß nur Leute wie Soskin, Preuß oder Fickendey das Land wieder auf die Höhe bringen könnten und deutlich durchblicken ließ, daß es das gescheiteste wäre, Kamerun an Deutschland zurückzugeben, liest man jetzt, daß der mit der Verwaltung der deutschen Pflanzungen seit zwei Jahren beauftragte Mr. F. J. Evans von der südnigerischen Landbauabteilung sich als ein wahrer Herkules erwiesen habe, der mit einem halben oder — nach anderer Meldung — anderthalb Dutzend Gehilfen dasselbe geleistet habe, wie zweihundert deutsche Pflanzler! Nun, uns kann es recht sein, wenn die Pflanzungen dementsprechend hohe Verkaufspreise ergeben. „Trotz aller Schwierigkeiten ist es ihm gelungen, die Pflanzungen so zu bewirtschaften, daß sie die Kosten deckten und noch einen Gewinn abwarfen.“ Die zweihundert deutschen Pflanzler wirtschafteten zwar seit mehr als zehn Jahren außer den Kosten reiche Dividende heraus, aber Herkules-Evans hatte eben nur 6—14 Gehilfen; allerdings dazu 12—15 000 der treuen Bakossi und Balundi, die die Pflanzungen ihrer ehemaligen Herren nicht im Stiche ließen. 120 000 ha, wovon 20 000 bebaut, sollen unter den Hammer kommen.

Über das französische Mandatsgebiet ist als Anlage zum „Journal officiel“ v. 7. September 1921 ein 130 — mit Beilagen 234 — Spalten langer Bericht erschienen, dem

man es in jedem Satze anmerkt, daß er auf Wirkung beim Völkerbundsrat berechnet ist. Sehr geschickt gemacht, ohne faustdicke Lügen, aber als Ganzes ein Meisterstück perfider Verdrehungskunst. Wer sich der Mühe unterziehen will, an der Hand des deutschen Etats dies festzustellen, der sei besonders auf die Kapitel Unterricht (S. 429/30) und ärztliche Fürsorge (S. 432 ff.) hingewiesen. Hier nur ein Beispiel. Auf S. 450/51 wird der deutsche Etat von 1914 abgedruckt. Unter II. (Einmalige Ausgaben) wird Kapitel II (Militärverwaltung) mit allen einzelnen Titeln wiedergegeben: Hochbauten 75 300, Errichtung einer 12. Kompagnie 199 340, Ankauf von drei Maschinengewehren 22 000, Ausbau eines Schießstandes 6500 M, offenbar um die Mandatskommission gruseln zu machen vor Deutschlands „Militarisme colonial“. Bei Kapitel I aber (Zivilverwaltung) werden Titel 1—12 zusammengefaßt als „Constructions diverses 3 979 253 M“!! Tatsächlich sind in diesen 4 Millionen nur 938 205 M für Hochbauten enthalten, wohl aber Titel 2: Wege, Brücken und Wasseranlagen (also kulturfördernde, produktive Ausgaben!) 1 565 000 M, ja (Titel 3) Bekämpfung ansteckender Krankheiten 650 000 M (doppelt soviel als für die ganze Militärverwaltung), Baumwollkulturversuche (Tit. 4) 1 560 000 M usw. — „Constructions diverses“!! — Der Generaltrick aber ist derselbe, wie bei Togo: man stellt den tatsächlichen Ausgaben der Deutschen prunkende Etatansätze gegenüber, von denen man hinterher erfährt, daß sie zum größten Teil gar nicht verausgabt worden sind. Ja, die Gehälter werden, entsprechend der Verteuerung der Lebenshaltung, sogar heraufgesetzt, die Mehrkosten aber durch Einsparung an anderen Stellen aufgebracht. So wurden für das Gouvernement 33 %, für die allgemeine Verwaltung rund 17 %, für die Finanzverwaltung 20 % mehr als veranschlagt ausgegeben, bei der „sozialen und wirtschaftlichen Fürsorge“ (worunter der Sanitätsdienst miteingegriffen ist) aber fast 50 % eingespart! „Dép. Col.“ v. 15. Febr. 1922 gibt die ersparte Summe auf 9½ Mill. fr an und bemerkt dazu: „Diese günstige Lage zeigt, daß es die französische Verwaltung verstanden hat, mit den Finanzen haushälterisch umzugehen, und genügt, den lügnerischen Charakter der jenseits des Rheins verbreiteten Behauptungen klarzustellen, nach denen alle deutschen Kolonien, in die sich England und Frankreich geteilt haben, in einen beklagenswerten Zustand versunken sind.“ Wir sind im Gegenteil der Ansicht, daß die Tatsachen diese Behauptungen glänzend rechtfertigen und empfehlen sie der Prüfung durch den Völkerbundsrat. Jedefalls verwandte Deutschland 1914 auf Kamerun 40 Mill. fr, Frankreich 1920 trotz des gesunkenen Geldwertes nur 11½ und beabsichtigte 1921, „indem es mit großer Klugheit die Erfahrungen von 1920 berücksichtigte“, ganze 11¼ Mill. fr aufzuwenden. Aber natürlich blüht ganz Kamerun trotzdem auf und die „befreite“ Bevölkerung jauchzt der Grande Nation zu: „Getreu seinen Traditionen widmet sich Frankreich der heiligen Aufgabe der Zivilisation. . . . Es unterdrückt nicht, es befreit; es erschöpft nicht, es befruchtet; es beutet nicht aus, es läßt teilnehmen. . . .“, schließt der Bericht. Tan-tam! Zahlen beweisen (das Gegenteil)!

Die Eingeborenen haben ihre eigenen Gedanken über die französische Beglückung. Bekanntlich kam vor kurzem eine Deputation von sieben Farbigen aus Kamerun nach Berlin, um festzustellen, ob die Abtretung wirklich eine entgültige sei. „Wenn ja, dann würden sie in Massen auswandern.“ Diese Grenzübertritte finden bereits statt, und wie die Zahlen aus Togo zeigen, in gewaltigem Maße. Für Kamerun stehen leider Zahlen nicht zu Gebote. Gewiß trägt zu der Abwanderung die Einziehung zum Militärdienst bei. Männer, die 1919 und 1920 ein-

¹⁾ German Colonies, a plea for the native races (London).

²⁾ Colonies and Calumnies, 1919.

gezogen worden waren, sind als Krüppel aus Marokko zurückgekehrt. Artikel 22 des Friedensvertrags sagt unmißverständlich, daß die „militärische Ausbildung der Eingeborenen, soweit sie nicht für die Polizei oder für die Verteidigung des Gebietes erforderlich ist“, verboten sei. Für jeden Menschen mit fünf gesunden Sinnen war es selbstverständlich, daß die Verteidigung des Schutzgebietes gemeint sei. Nur der besondere Esprit der französischen Advokatennation konnte die Keckheit haben, die Verteidigung der mère patrie daraus zu machen. „Denn wird nicht Kamerun gegen die Brutalität und Rachsucht Deutschlands am Rhein verteidigt?“ Und die hohen Alliierten scheinen über diese Kühnheit so perplex gewesen zu sein, daß sie sich nicht zu der einzig richtigen Belehrung des Weltstörenfriedes aufrufen konnten. Jedenfalls wurden in Kamerun lustig weiter Soldaten fabriziert und exportiert. Anscheinend auf Anregung der Antislavery and Abongines Protection Society hat nunmehr die Mandatskommission in ihrem Fragebogen für die Sache Interesse gezeigt.

Die Handelsentwicklung zeigt folgendes Bild (in Mill. fr.):

	1912	1916	1917	1918	1919	1920
Einfuhr	41,1	8,5	10,8	13,5	17,3	45,4
Ausfuhr	28,0	3,7	7,1	9,0	31,4	51,1
Zolleinnahmen	4,8	1,1	1,3	1,6	2,1	6,1

Die Einfuhr setzt sich 1920 zusammen aus:

	20,4 Mill. fr
Geweben	2,8
Salz	2,6
Metallwaren	2,5
Mehl, Mehlwaren	2,1
Leeren Fässern	1,3
Fisch., Fischwar.	1,0
Kohlen	1,1

Die Ausfuhr bestand hauptsächlich aus (in Mill. fr.):

	1919	1920
Palmkernen	38,6	29,8
Kakaobohnen	3,3	6,6
Palmöl	3,8	6,5
Kautschuk	0,3	1,9
Holz	0,8	0,15

Von der Einfuhr entfielen 65 % auf England, 21 % auf Frankreich, 11,5 % auf die Vereinigten Staaten. Von der

Ausfuhr 1919 gingen 12½ Mill. fr. von der 1920 nur 11¼ Mill. fr nach Frankreich, obwohl sie gegen das Vorjahr um 60 % wuchs; dagegen stieg die Ausfuhr nach England von 12,2 auf 25,1 Mill. fr. Der große Aufschwung in der Ausfuhr seit 1919 ist der Abtransportmöglichkeit der während des Kriegs angesammelten Erzeugnisse zu verdanken, ebenso der Aufschwung der Einfuhr 1920, der durch die Schifffahrt wieder möglich gewordenen Befriedigung der lange unbefriedigt gebliebenen Bedürfnisse nach Einfuhrwaren. 1921 trat der Rückschlag ein.

Statt der angeblich zu komplizierten deutschen Zollsätze wurde durch Verordnung vom 7. August 1920 vom Februar 1921 an ein neues Zollsystem eingeführt, das übrigens auch, wie das deutsche, in der Regel einen Wertzoll von 10 % vorsieht. Das viele Geschrei um die Neuerung ist nicht verständlich. Falsch ist, daß Deutschland „mit zahlreichen Zollbeamten eine Barriere um Kamerun errichtete“ — es wäre, wenn man sie alle 15 zum Grenzdienst hätte heranziehen können, doch nur je einer auf 300 km Grenze gekommen! —, falsch ist, daß Deutschland Maschinen zollfrei einließ, um seine Industrie zu fördern — wahr ist, daß jede Maschine ein gewaltiger Kulturfaktor in wilden Ländern ist, deren Einfuhr alle Kulturstaaten außer Frankreich freilassen —, falsch ist, daß durch die neue Zollordnung irgendeine Verbesserung der Eingeborenen stattfand, etwa durch Verbilligung der Kleidungsstoffe. Richtig ist, daß auch diese Darstellung auf die Sachkenntnis der Völkerbundskommission in Genf berechnet ist: Schaumschlägerei. Die neue Zollordnung ist nichts weiter als eine Anpassung an das geringere Personal unter Verzicht auf gerechte und wirtschaftlich bedeutsame Abstufungen. Sind doch auch alle Zollstellen bis auf zwei (Duala und Garua) geschlossen. Der Bericht versteht es eben meisterhaft, aus jeder Not eine Tugend zu machen!

Hans Lache

Staats- und Wirtschaftskalender

10. Mai

Die deutsche Antwort auf die Note der Reparationskommission vom 14. 4. wird übergeben. Sie stellt bei Aufrechterhaltung des Standpunktes in der Frage der Finanzhoheit weitere Verhandlungen in Aussicht und betont die Notwendigkeit einer Auslandsanleihe.

Deutschland richtet eine neue Note über die oberschlesischen Auslandsschäden an die Alliierten.

Tschitscherin nimmt nach langen Beratungen mit Schanzer den Entwurf der russischen Antwort auf das Memorandum der Alliierten zur Neubearbeitung zurück.

Havas meldet halbamtlich, daß Frankreich an der Solidarität mit Belgien festhalten werde.

Sowjetamtlich wird der feste Wille hervorgehoben, zu endgültigen Abmachungen zu kommen. — Verhandlungen zwischen dem Vatikan und Rußland nehmen ihren Fortgang. — Deutschland protestiert wegen Radeks Propagandatätigkeit in Berlin. — Die Nachrichten über einen tschecho-russischen Vertrag werden dementiert.

Verhandlungen über Wirtschaftsverträge laufen zwischen Frankreich und Belgien, zwischen England und Spanien, wie auch in besonders weitgehender Form zwischen England und Italien.

Italien wird in das französisch-englische Petroleumabkommen von San Remo (von 1920) aufgenommen.

Der Reichstag berät in 2. Lesung den Etat des Verkehrsministeriums. — In Berlin werden umfangreiche Dokumentenfälschungen aufgedeckt. — Die Daimlerwerke schließen wegen

Umtrieben in der Arbeiterschaft ihren Betrieb für sechs Wochen. — Dollar: 283.50 M.

11. Mai

Die russische Antwort wird überreicht.

Barthou erhält die Instruktion, mit russischen Vertretern nicht weiter zu verhandeln.

„Daily Chronicle“ berichtet, daß Lloyd George durch die Konferenz noch drei Fragen — Vertrag mit Rußland, Festlegung der Grenzen in Osteuropa, Schaffung des Friedenspaktes — klären wolle.

Der Reichstag setzt die Etatsberatung fort. Der Hauptausschuß nimmt die Regierungsvorlage über die Gehaltserhöhung der Beamten an und beschließt 953 Mill. für die Niedrighaltung des Brotpreises auszusetzen. — Das Urteil im Münchener Fischenbachprozeß stellt Fälschungen Eisners bei der Veröffentlichung der Kriegsdokumente fest. — Die Auflösung des sächsischen Landtags wird mit einer Stimme Mehrheit abgelehnt. — Dollar: 285.25 M.

12. Mai

Die durch den schroffen Ton der russischen Antwort hervorgerufene Krise der Konferenz ist hauptsächlich durch die Bemühungen Schanzers beigelegt. Bei Ablehnung des ersten propagandistischen Teils der russischen Antwort wird der Inhalt des zweiten Teils als genügende Grundlage für weitere Verhandlungen angesehen, die durch Sachverständige außerhalb Genuas weitergeführt werden sollen.

Ein italienisch-polnischer Handelsvertrag wird abgeschlossen.

Der Völkerbundsrat tagt in Genf.

Das Ministerium Gunaris und das finnische Kabinett erklären ihren Rücktritt.

Der Reichstag nimmt den Reichsverkehrsetat an. — Dollar: 287.25 *M.*

13. Mai

Die Unterkommission für Rußlandfragen tritt vor- und nachmittags zu längeren Sitzungen zusammen, während der Zwischenzeit beraten sich Barthou und Lloyd George. Ergebnisse werden nicht bekannt.

Der Reichstag berät den Postetat, der Hauptausschuß behandelt die Vorlage über die Autonomie der Reichsbank.

Die deutsche Gewerbeschau in München wird eröffnet.

Das sächsische Kabinett beschließt die Zulassung eines Volksbegehrens über die Auflösung des Landtags.

Der englische Gewerkschaftsführer Hodges schlägt einen zehnjährigen „Waffenstillstand“ zwischen Kapital und Arbeit vor.

„Chicago Tribune“ veröffentlicht angebliche Bedingungen amerikanischer Bankiers für die Gewährung einer Anleihe an Deutschland. — Dollar: 288.75 *M.*

14. Mai

Die Konferenz der einladenden Staaten beschließt endgültig, daß die Behandlung der russischen Antwort einem Ausschuß von Sachverständigen überlassen bleibt, der binnen Monatsfrist im Haag zusammentreten wird. Für 3 Monate soll alle Propaganda seitens uns gegen Rußland ruhen und sollen keine Verträge, außer rein wirtschaftlichen Abkommen, geschlossen werden. — Tschitscherin protestiert bei de Facta gegen diesen Entscheid. — Das Ende der Konferenz wird für den 16. Mai erwartet.

Das Eisenbahnabkommen über den Verkehr im polnischen

Korridor tritt nach Austausch der Ratifikationsurkunden am 1. 6. in Kraft. —

15. Mai

Der Wortlaut der Ententebeschlüsse über die Sachverständigenkonferenz im Haag, der sich im wesentlichen mit der heute an Rußland gegebenen Antwort auf die Note vom 11. Mai deckt, wird veröffentlicht. — Der amerikanische Botschafter stellt die wohlwollende Erwägung der Einladung für Haag in Aussicht.

Das deutsch-polnische Abkommen über Oberschlesien wird in Genf durch Reichsminister a. D. Schiffer unterzeichnet, der dabei das Fortbestehen der Rechtsverwahrung Deutschlands gegen den Entscheid des Obersten Rates feststellt.

Reichsfinanzminister Hermes verhandelt mit der Reparationskommission in Paris über Finanzkontrolle, Vermehrung der Steuerbeträge und Auslandsanleihefragen.

Die deutsche Regierung überweist der Reparationskommission gemäß dem Zahlungsplan von Cannes 50 Mill. Goldmark.

Der Reichstag berät den Postetat weiter.

Der polnische Sejm ratifiziert einen politischen Vertrag und mehrere wirtschaftliche Abkommen mit Frankreich. — Dollar: 286.25 *M.*

16. Mai

Die Vereinigten Staaten lehnen nach einer Reutermeldung die Teilnahme an der Haager Konferenz ab. — Die russischen Vertreter in Genua erbitten nach längeren Verhandlungen, bei denen sie ihre grundsätzliche Billigung zu den Vorschlägen der Alliierten geben, eine 24stündige Frist bis zur endgültigen Antwort. — Der Schluß der Konferenz wird bestimmt für Ende der Woche erwartet. — Dollar: 282.50 *M.*

Handelspolitische Rundschau

(Die Quellen können beim Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv, Hamburg 36, Rothenbaumchaussee 5, werktäglich von 9–4 Uhr eingesehen werden. Abschriften gegen Erstattung der Unkosten.)

Europa

Deutsches Reich. Ab 1. 5. wird auf Schrott (Nr. 843 des Tarifs) bis auf weiteres kein Einfuhrzoll erhoben („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 3. 5.). — Die Ausfuhr von Zement, der mit inländischer Kohle gebrannt ist, wurde gesperrt („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 5. 5.). — Die Erlaubnis für die Einfuhr von ausländischer Kohle wird auf Ersuchen erteilt. Steuern und Zölle werden auf Auslandskohle nicht erhoben („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 11. 5.). — Die Einfuhrerlaubnis für ein Kontingent von 50 Mill. Liter Wein, die am 31. 3. abließ, soll bis 31. 7. verlängert sein („Journal Off.“ 26. 4.). — Die Ausfuhrbeschränkungen für Milcherzeugnisse aus Bayern fallen am 16. 6. fort („Frkf. Ztg.“ 6. 5.). — Nach einem in Vorbereitung befindlichen Gesetzentwurf soll für die im Sanktionswege erhobenen Zölle vom Reich Ersatz gewährt werden („D. Allg. Ztg.“ 29. 4.). — Die Ausfuhrvereinigung deutscher Verzinkereien fordert die sofortige Aufhebung der 5%-Ausfuhrabgabe auf verzinkte Bleche („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 22. 4.). — Ein zurzeit dem Reichsrat vorliegender Gesetzentwurf soll die Regierung ermächtigen, im Falle eines dringenden wirtschaftlichen Bedürfnisses die Eingangszölle für zollpflichtige Waren zu erhöhen oder zollfreie Waren mit Einfuhrzöllen zu belegen nach Anhörung eines Ausschusses, in den der Reichstag, der Reichsrat und der vorläufige Reichswirtschaftsrat je vier Mitglieder ent-

senden („D. Allg. Ztg.“ 29. 4., 5. 5.). — Das deutsche Generalkonsulat in Antwerpen ist eröffnet worden („D. Allg. Ztg.“ 23. 4.). — Aus Frankreich stammende Bananen sind bis 31. 5. zur Einfuhr ohne besondere Genehmigung zugelassen („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 11. 5.). — Ein Vertrag mit Italien über Arbeits- und Auswandererfragen ist fertiggestellt („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 11. 5.). — Nachdem die Verhandlungen über ein Handelsabkommen mit dem Memelgebiet abgeschlossen sind („D. Allg. Ztg.“ 7. 5.), wird ab 1. 6. für alle Sendungen nach diesem Gebiet die Ausfuhrabgabe erhoben werden („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 13. 5.). — Im Briefverkehr mit den deutschen Gebieten Polens gelten seit 21. 4. die Portosätze des Weltpostvereins („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 25. 4.). — Die Meldungen über einen mit der Ukraine geschlossenen Sondervertrag werden dementiert („D. Allg. Ztg.“ 2. 5.). — Von russischer Seite wurde dem deutschen diplomatischen Vertreter in Moskau vorgeschlagen, unter russischer Vermittlung mit den kaukasischen Republiken Verhandlungen über einen Vertrag nach Art des Vertrags von Rapallo zu eröffnen („Hbg. Nachr.“ 28. 4.). — Ab 1. 5. hat die Deutsch-russische Luftverkehrsgesellschaft einen Flugdienst Königsberg-Smolensk-Moskau eingerichtet. Die Gesellschaft soll das Monopol für den Luftverkehr zwischen den wichtigsten Städten Rußlands erhalten haben („Ind. u. Hand.-Ztg.“ 26. 4. u. 30. 4.). — Die geplante deutsche Industrieausstellung in Moskau wird voraussichtlich in diesem Jahre nicht mehr zustande kommen („D. Allg. Ztg.“ 2. 5.).

Vgl. auch Niederlande, ferner Afghanistan (S. 459); Frz.-Marokko (S. 460), Vereinigte Staaten (S. 460).

Albanien vgl. Jugoslawien.

Belgien. Laut Dekret vom 15. 4. ist die Ausfuhr von Melassefutter, Futtersirup und Äpfeln freigegeben („Moniteur Belge“ 17. 4.). — Nachdem Poincaré sich für eine wirtschaftliche Entente Frankreichs mit Belgien erklärt hatte („D. Allg. Ztg.“ 29. 4.), steht der Abschluß eines Handelsabkommens mit Frankreich bevor, das besonders den Güterverkehr zwischen beiden Ländern erleichtern und billiger gestalten soll („Dép. Col.“ 11. 5.). — Die Regierung bereitet einen Handelsvertrag mit Italien vor („D. Allg. Ztg.“ 26. 4.).

Vgl. auch Deutsches Reich.

Bulgarien. In Sofia wurde eine tschecho-slowakische Handelskammer gegründet („Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 11. 5.).

Dänemark. Durch Gesetz vom 18. 2. sind die Verbrauchssteuersätze für importierte Zigarren, Zigaretten und Tabak neu geregelt. Näheres vgl. „Board of Trade Journal“ 11. 5.).

Danzig. Seitdem am 1. 4. die Wirtschaftsgrenze mit Polen beseitigt wurde, trat eine starke Verteuerung der Lebenshaltung ein, die den Senat veranlaßte, mit Polen neue Verhandlungen anzuknüpfen, die auf eine Sicherstellung und Verbilligung der Lebensmittel und der Waren des täglichen Bedarfs abzielen. (Vgl. „Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 27. 4.).

Vgl. auch Italien.

Frankreich. Für nachstehende Waren wurden durch Dekret vom 12. 4. die Einfuhrzollsätze wie folgt bis auf weiteres abgeändert (% vom Wert):

	Generaltarif	Mindesttarif
Aus Nr. 200 Blattgold	16	8
Goldstaub	8	4
„ „ 201 Blattsilber	16	8
Silberstaub	8	4
„ 495 Juwelierwaren, Schmucksach.	15	5
Goldschneidfedern	3	1
„ 496 Vergold. od. versilb. Waren .	30	10
„ 496 bis Unechte Schmucksachen.	40	15

Die Zollsätze für lebende Pflanzen (Tarif Nr. 170) wurden durch Dekret vom 25. 4. abgeändert. (Näheres vgl. „Journ. Off.“ 29. 4.) — Der Einfuhrzoll für Malz (Nr. 74) wurde lt. Dekret vom 24. 4. auf 30 % des Wertes im Generaltarif, 15 % im Mindesttarif festgesetzt („Journ. Off.“ 3. 5.). — Die Ausfuhrverbote für Kohlen und Koks sowie für bearbeitete Roß-, Rinds- und Kalbshäute (Tarif Nr. 476) wurden aufgehoben („Journ. Off.“ 9. 5. u. 12. 5.). — Der Handelsminister richtete an die Handelskammern und sonstigen Interessentengruppen ein Rundschreiben über die Reform der Handelsstatistik (Wortlaut vgl. „Journ. Off.“ 2. 5.).

Im Norden des Elsaß soll eine Zollzone von 20 km Breite eingerichtet werden („Inf.“ 10. 5.). — Aus sanitären Gründen wurde die Einfuhr von Pferden, Eseln und ihren Kreuzungen aus Österreich, Ungarn, Polen, Rumänien, der Tschecho-Slowakei, Jugoslawien und den Gebieten des früheren Europäischen Rußland und der früheren Türkei verboten (Dekret vom 15. 4., vgl. „Journ. Off.“ 25. 4.). — Das zollfrei zugelassene Kontingent von Maniok für das Jahr 1922 wurde durch Dekret vom 24. 4. auf 10 000 kg für Französisch-Guinea und auf 500 000 kg für Elfenbeinküste festgesetzt („Journal Off.“ 2. 5.). — Mit Italien wurde ein Eisenbahntarifabkommen getroffen über den direkten und den Transitverkehr via Schweiz. (Näheres vgl. „Journée Ind.“ 30. 4., 1. 5.).

Vgl. auch Deutsches Reich, Belgien.

Griechenland. Die Zölle sind ab 10. 4. um 10 % erhöht worden („Journal Off.“ 5. 5.).

Großbritannien. Das Unterhaus beschloß eine Herabsetzung der Zölle auf Tee, Kaffee, Zichorie, Kakao und der Verbrauchssteuer auf Zichorie und Ersatzstoffe für Kaffee oder Zichorie. (Näheres vgl. „B. of Tr. J.“ 4. 5.). —

Der Export von Ammoniumsulphat und anderen Düngemitteln ist erlaubt („Exportateur Franç.“ 24. 4.). — Das Ausstellungsschiff „British Trade“ soll am 1. 6. seine Weltreise antreten („Journée Ind.“ 3. 5.). — Ein wirtschaftliches und politisches Abkommen mit Italien soll in Vorbereitung sein („Frkf. Ztg.“ 10. 5.). — Ein Handelsvertrag mit Litauen auf der Basis der Meistbegünstigung soll vor dem Abschluß stehen („Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 14. 5.). — Eine in Warschau eingetroffene englische Abordnung führt Verhandlungen über eine polnische Anleihe in England („D. Allg. Ztg.“ 30. 4.). — In Madrid sind über einen Handelsvertrag mit Spanien Verhandlungen eingeleitet worden („Journée Ind.“ 2. 5., „Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 11. 5.).

Vgl. auch Brasilien (S. 469), Neu-Seeland (S. 461).

Italien. Der Erhöhungskoeffizient auf Zucker bester Qualität ist für die Zuckerkampagne 1922/23 auf 0,7 ermäßigt worden. Die Regierung behält sich jedoch vor, den bisherigen Satz (1,0) wiederherzustellen, wenn dies wegen der Preisgestaltung des Auslandszuckers nötig erscheint („Journal Off.“ 5. 5.). — Die Ausfuhr von Butter aller Art wurde freigegeben („Journ. Off.“ 10. 5.). — Die Zollbehörden sind ermächtigt, die Ausfuhr nachstehender Waren ohne weiteres zu gestatten:

Platten und Drähte aus Nickellegierungen, Chininprodukte aller Art, Reis und Reismehl geringer Qualität („Journal Off.“ 26. 4., „Board of Trade Journ.“ 4. 5.).

Der Goldzollausschlag ist für die erste Maihälfte auf 256 % festgesetzt („Journée Ind.“ 4. 5.).

Die Konzession für ein Kabel Italien-Argentinien (vgl. S. 277) via Rio de Janeiro und Montevideo wurde der italienischen Interessentengruppe von Argentinien und Uruguay erteilt. (Vgl. „Frkf. Ztg.“ 9. 5.).

Mit Polen wurde ein Handelsvertrag geschlossen, der Italien das Recht der Meistbegünstigung einräumt. Die Frankreich gewährten Konzessionen sollen Italien ebenfalls garantiert sein, auch die Beteiligung an der Ausbeute der polnischen Petroleumfelder. Statt über Danzig soll der Strom der polnischen Auswanderer zum größten Teil über Triest geleitet werden („Frkf. Ztg.“ 13. 5.). — Nach italienischer Quelle („Piccolo“, Triest) soll ferner ein Handelsabkommen mit der Ukraine zustande gekommen sein. Die Ukraine erhält das Recht, einen Kai in Triest zu benutzen. Der Triestiner Lloyd soll einen regelmäßigen Schiffsahrtsdienst zwischen den russischen Schwarzmeerhäfen und Rumänien, Bulgarien, Italien einrichten und in Odessa eine Generalvertretung haben („Journée Ind.“ 6. 5.). — Ein weiteres Handelsabkommen wurde mit der türkischen Regierung von Angora geschlossen. Großbritannien, dem es am 2. 5. notifiziert wurde, erhob dagegen Protest („D. Allg. Ztg.“ 3. 5.).

Afghanistan erhält eine italienische Gesandtschaft. (Vgl. „D. Allg. Ztg.“ 26. 4.).

Vgl. auch Deutsches Reich, Belgien, Frankreich, Großbritannien.

Jugoslawien. An der Börse in Agram werden seit 15. 4. alle Geschäfte ausschließlich in Dinaren und nicht mehr in Kronen abgeschlossen („Journée Ind.“ 28. 4.). — Die offiziellen Beziehungen mit Albanien sind wieder aufgenommen worden („D. Allg. Ztg.“ 5. 5.). — Der Ministerrat hat sich für die Annahme des Anleihegebots der amerikanischen Gruppe Blar aus New York entschlossen: 100 Mill. \$ zu 8 %, Emissionskurs 85 % („Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 14. 5.). — In Genua wurden mit der Schweiz Handelsvertragsverhandlungen angeknüpft („Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 14. 5.).

Lettland. Der Zolltarif wird voraussichtlich nicht vor Ende Juni d. J. in Kraft treten. (Näheres über Abänderungen vgl. „Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 30. 4.)

Litauen vgl. Großbritannien.

Luxemburg. Seit 1. 5. ist die Ausfuhr von Zement wieder gestattet („Journée Ind.“ 1. 5.).

Memel vgl. Deutsches Reich.

Niederlande. Der für die Verzollung maßgebende Einfuhrwert der Waren muß, wenn die Rechnungen auf fremde Währung lauten, nach dem Devisenkurs des Tages der Bestellung der Ware und nicht nach dem Kurs des Tages der Zolldeklaration berechnet werden („Journal Off.“ 26. 4.). — Das Ausfuhrverbot für Kartoffeln ist seit 12. 4. aufgehoben („Journ. Off.“ 26. 4.).

Die Rotterdamer Baumwollbörse soll im August geschlossen werden. Der Versuch einer Ablenkung des Geschäfts von Bremen ist gescheitert („Commerce Reports“ 10. 4.).

Norwegen. Lakrizen für Arzneizwecke unterliegen nicht der Luxusabgabe („Journal Off.“ 26. 4.).

Oesterreich. Mit Wirkung vom 2. 5. wurde der Zollaufschlag vom 700fachen auf das 1000fache erhöht („D. Allg. Ztg.“ 29. 4.). — Durch das ungarische Ausfuhrverbot für Vieh (s. u.) ist in Österreich Fleischnot entstanden, weshalb mit Rumänien Verhandlungen über sofortige Lieferung von Schlachtvieh angeknüpft wurden („D. Allg. Ztg.“ 29. 4. u. 5. 5.). Vgl. auch Vereinigte Staaten (S. 460).

Polen. Die Regierung plant die Einrichtung von Handelskammern. Zurzeit gibt es nur fremdländische Handelskammern, da die ehemals deutschen und österreichischen unterdrückt wurden („Journée Ind.“ 6. 5.). — Die Kapitalausfuhr ist, soweit sie 20 000 poln. *M* im Einzelfall oder 60 000 poln. *M* im Monat übersteigt, nur mit besonderer Genehmigung erlaubt. (Näheres vgl. „B. of Tr. J.“ 4. 5.). — Unter Verzicht auf das Ausfuhrverbot für Eier (vgl. S. 360) soll für den Monat Mai die Ausfuhr von 200 Waggons Eiern genehmigt werden („B. of Tr. J.“ 11. 5.). — Mit der Schweiz finden in Genua Verhandlungen über einen Handelsvertrag und eine von der Schweiz zu gewährende Vorschußanleihe statt („Neue Zürcher Ztg.“ 11. 5.).

Mit Ungarn schweben ebenfalls Verhandlungen über ein Handels- und Verkehrsabkommen („Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 27. 4.). Vgl. auch Deutsches Reich, Danzig, Großbritannien, Italien.

Portugal. Die Ausfuhr von Hollundermark ist bis 30. 6. 22 gestattet („Journée Ind.“ 28. 4.). — Ein Dekret vom 15. 4. erlaubt die Ausfuhr von Rindern, Ziegen, Schafen und Schweinen unter der Bedingung, daß dieselbe Zahl von Tieren der gleichen Art zu Zuchtzwecken vom Exporteur importiert wird („Board of Trade Journal“ 4. 5.).

Rumänien. Verboten ist die Ausfuhr von Kupfer, Messing, Blei, natürlichem und künstlichem Weinstein, getrockneter Weinhefe und rumänischen Aktien („Journ. Off.“ 30. 4., „Board of Trade Journal“ 4. 5.). — Der Export von Zwiebeln, Kartoffeln und Kleesaat ist seit 1. 4. gestattet („Journée Ind.“ 6. 5.). — Das Gesetz von 1912, das den Vereinigten Staaten von Amerika das Recht der Meistbegünstigung gewährte, wurde durch beide Häuser des

Parlaments aufgehoben („Times Tr. Suppl.“ 6. 5.). — Vgl. auch Österreich.

Rußland. Die Regierung gründete eine Handelsbank für Zentralasien, die den Handel mit Persien und den zentralasiatischen Gebieten durch Kapital unterstützen soll („Inf.“ 11. 5.). — Die Leiter der Trusts der Textilfabriken protestierten bei dem Zentral-Exekutiv-Komitee gegen die unbedachte Flachsausfuhr, durch die die Fabriken gezwungen wurden, ihre Produktion um 60 % einzuschränken („Journée Ind.“ 21. 4.). — Die Ende 1921 mit Deutschland, Litauen, Lettland und Estland abgeschlossene Eisenbahnkonvention trat am 15. 4. in Kraft. — Mit der Republik des Fernen Ostens wurde ein wirtschaftliches Bündnis geschlossen, das für die Zukunft eine völlige Zollunion vorsieht. (Näheres vgl. „D. Allg. Ztg.“ 6. 5.). — Vgl. auch Deutsches Reich, Italien.

Schweden. Mit Wirkung vom 12. 5. ab ist die Einfuhr von Kaffee verboten („Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 14. 5.). — Das Ausfuhrverbot für Jagdpatronen ist aufgehoben („Journée Ind.“ 15. 5.). — Seit 23. 4. ist auf gebleichte Kunstseide, die bisher zollfrei einging, ein Einfuhrzoll von 2 Kr je kg zu entrichten („Board of Trade Journal“ 11. 5.). — Dem Reichstag wurde der Entwurf eines Antidumping-Gesetzes vorgelegt, das sich besonders gegen die Einfuhr aus Deutschland, Finnland und Norwegen richtet („Frkf. Ztg.“ 7. 5., 10. 5.).

Schweiz. Die Ausfuhr frischer Milch ist seit 1. 5. freigegeben („Journal Off.“ 2. 5.). — Der neue Zolltarifentwurf wurde den wirtschaftlichen Organisationen und Fachverbänden zur Begutachtung vorgelegt („Frkf. Ztg.“ 12. 5.). — Vgl. auch Jugoslawien, Polen.

Spanien. Die neuen Vorschriften über Transitzeugnisse (vgl. S. 459) sind veröffentlicht in der „Gaceta de Madrid“ v. 26. 3. („Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 14. 5.). — Die Ausfuhr von Frühkartoffeln bis zu 30 000 t ist gestattet gegen eine Ausfuhrabgabe von 10 Pesetas je t („Journal Off.“ 2. 5.). — Der Goldzollaufschlag wurde für den Monat Mai auf 25,02 festgesetzt („Ind.- u. Hand.-Ztg.“ 3. 5.). — Vgl. auch Großbritannien.

Tschecho-Slowakei. Ab 3. 4. gelten folgende Importgebühren: Pos. 338 Sattlerwaren 3 %, 339 Täschnerwaren 3 %, 342 Galanterie- und Lederwaren 3 %, 404 künstliche Schleif- und Weßsteine 5 %, ex 352 Eisenschlacken: ohne Gebühr („Wirtschaft“ 22. 4.). — Eine Zusammenstellung der in letzter Zeit erfolgten Änderungen der Ein- und Ausfuhrgebühren bringt „Ind.- u. Hand.-Ztg.“ v. 28. 4. — Seit 17. 4. können auf einfache Anmeldung hin ferner importiert werden: Bade- und andere Schwämme, Gummiwaschschwämme, Spielwaren aus weichem Kautschuk, Kämmen aus Hartgummi („Wirtschaft“ 22. 4.). — Über die weitere Ausdehnung der freien Einfuhr gibt „Ind.- u. Hand.-Ztg.“ vom 27. 4. eine Übersicht. — In der Zeit vom 15. 4. bis 15. 7. können neue Kartoffeln zollfrei eingeführt werden („Journée Ind.“ 28. 4.).

Türkei. Mit Delegierten der Krim finden in Angora Wirtschaftsverhandlungen statt („Temps“ 30. 4.). — Vgl. auch Italien, Palästina (S. 460).

Ungarn. Angesichts der rapid steigenden Fleischpreise wurde am 26. 4. die Ausfuhr von lebendem Vieh und Fleisch verboten („Frkf. Ztg.“ 27. 4.). — Vgl. auch Polen.

Schifffahrt und Schiffbau

Deutschland

Die angeblichen deutschen Schifffahrtssubventionen. Gegenüber der im Ausland viel verbreiteten und häufig auch von amtlicher Stelle ausgesprochenen Behauptung, daß die Vorkriegsentwicklung der deutschen Handelsflotte lediglich durch direkte oder indirekte Staatssubventionen herbeigeführt worden sei, verdient die Auskunft besondere Beachtung, die der Leiter des Bureau of Research des amerikanischen Schifffahrtsamtes, Mr. Mewill, kürzlich bei Gelegenheit der Vorverhandlungen über die Hardingsche Subsidienbill vor dem Joint Congressional Committee auf die Frage nach den deutschen Schifffahrtssubventionen erteilte. Merrill, dessen eingehende Studien über die Schifffahrtspolitik der einzelnen Länder die Grundlagen zu dem Hardingschen Subsidienentwurf geliefert haben, stellte folgendes fest:

„Deutschland gewährt praktisch genommen keine Subventionen. Es gab Postentschädigungen, aber keine Subventionen. Deutschland ist das hervorragendste Beispiel eines Landes, das seine Handelsschifffahrt ohne Subventionen aufgebaut hat.“

A. K.

Ausgelieferte deutsche Neubauten. Im englischen Unterhaus richtete ein Abgeordneter an den Präsidenten des Board of Trade die Anfrage, ob alle Neubauten, die von Deutschland auf Grund des Friedensvertrages an England abzuliefern seien, bereits abgeliefert wären und ob die Zahl und Tonnage dieser Neubauten bekanntgegeben werden könne. Der Vertreter des Board of Trade erwiderte darauf, daß von den zurzeit des Inkrafttretens des Friedensvertrages im Bau befindlichen und auszuliefernden Schiffen 25 mit zusammen 255 000 Br. R. T. Großbritannien überwiesen worden seien. Sämtliche Schiffe bis auf eines von 18 000 Br. R. T. seien ausgeliefert worden. A. K.

England

Verringerung der Hafengebühren in Großbritannien. In England ist man zurzeit lebhaft um den Abbau der hohen Dock- und Hafengebühren bemüht. Nach einer kürzlich von den „Financial News“ mitgeteilten Aufstellung, die dreizehn britische Häfen umfaßt, zeigen die dock dues und port charges gegenüber ihrem Vorkriegsstand folgende Steigerungen:

London...	100 %	Aronmouth	75 %	Leith	140 %
Liverpool...	82 „	Swansea	125 „	Hull	150 „
Glasgow...	66 „	Port Talbot	125 „	Middlesborough	150 „
Ipswich...	55 „	Cardiff	125 „		
Sharpness...	75 „	Dundee	133 „		

(Die Tabelle ist berechnet auf Grund der Gebühren eines Dampfers von 3000 Netto-Registertons, der mit einer Ladung von 6000 t Weizen aus Amerika eintrifft.) Wirksame Abbaumaßnahmen konnten bisher erst in einigen Haupthäfen durchgeführt werden. Die Londoner Hafenverwaltung z. B. hat eine Reduktion ihrer Gebührensätze von 5–15 % vorgenommen, die Steigerung gegenüber dem Vorkriegsstande würde also auf 85–95 % zurückgehen. Von der Leith-Dock-Kommission ist eine Kürzung der Hafenabgaben um 20 % beschlossen worden, die am 16. Mai in Kraft treten soll.

A. K.

Amerika

Ein- und Ausfuhr der wichtigsten amerikanischen Seehäfen. Der Wert der über die hauptsächlichsten amerikanischen Seehäfen während des vergangenen Jahres ein- und ausgeführten Gütermengen stellt sich wie folgt:

Hafen	Import \$	Export \$	Zusammen \$
New York	1 332 115 442	1 730 325 911	3 062 441 353
New Orleans	110 282 795	423 759 669	534 042 464
Galveston	18 858 309	452 268 936	471 127 245
Philadelphia	122 301 915	130 668 855	252 970 770
San Francisco	97 129 057	129 093 598	226 224 655
Boston	164 922 499	60 362 987	225 285 486
Norfolk	6 762 534	212 056 407	218 818 961
Baltimore	41 124 328	142 710 414	183 834 742
Seattle	58 530 220	90 392 926	148 923 146

In der Reihe der genannten Häfen nimmt Boston insofern eine besondere Stellung ein, als es in der Hauptsache Einfuhrhafen ist. In sämtlichen übrigen Häfen überwiegt der Export, am stärksten in den Baumwollhäfen Galveston und New Orleans sowie in Norfolk und Baltimore.

A. K.

Steigerung des überseeischen Güterverkehrs der Vereinigten Staaten. Das Bureau of Research des amerikanischen

Schifffahrtsamtes teilt mit, daß der überseeische Güterverkehr der Vereinigten Staaten im März eine Steigerung von 23 % gegenüber dem Vormonat aufzuweisen habe und zwar 20 % in den „dry cargos“ und 31 % in den Transporten. Die amerikanischen Schiffe haben am Güterverkehr des Monat März mit 35 % teilgenommen.

A. K.

Nach Lasker ist die Annahme der Schifffahrtssubsidienbill sicher. Chairman Lasker vom Schifffahrtsamt erklärte, daß die Aussichten auf Annahme der Subsidienbill wie 50 : 1 ständen. „Die Bill wird vom Senat mit wenigstens 2/3 Majorität genehmigt werden. Ich bin sicher, daß auch im Repräsentantenhaus sich genug Stimmen für die Annahme des Entwurfes finden.“

Abweichend von der Laskerschen Voraussage geht die Ansicht des neuen Vertreters des Schifffahrtsamtes für Großbritannien, Mr. Runciman, London, dahin, daß die Bill kaum in ihrer gegenwärtigen Gestalt angenommen werden würde. Sie würde bei den Verhandlungen im Kongreß wahrscheinlich starke Veränderungen erfahren, die sie, falls sie wirklich Gesetz wird, in ihrer Wirkung abschwächen würden.

A. K.

Protest der United States Lines gegen Beschlüsse der Transatlantic Passenger Conference. Die United States Lines beabsichtigen, gegen die auf der Londoner Tagung der Transatlantic Passenger Conference unlängst festgesetzten Minimalraten für den nordatlantischen Passagierverkehr zu protestieren. Die Grundlage für die Bemessung dieser Raten bildet ein durch ein Subkomitee der Conference vorgemommene Klassifikation der verschiedenen an diesem Verkehr beteiligten und der Conference angehörigen Dampfer nach Alter, Schnelligkeit und Passagiereinrichtungen. Der Einspruch der United States Lines richtet sich in erster Linie gegen die angeblich unbillige Rangierung ihrer zwischen New York und London laufenden „State-Dampfer“, denen höhere Minimalraten zugewiesen seien, als den konkurrierenden Schiffen, denen dadurch die Werbung von Passagieren erleichtert würde. So hätten beispielsweise die drei Lamport & Holt-Dampfer, die von der Royal Mail für diesen Sommer in Dienst gestellt seien, die niedrigsten Raten zugebilligt erhalten.

Wie der Leiter der United States Lines, Mr. Rosbottom, der Presse mitteilte, ist das Klassifikations-Committee der Conference benachrichtigt worden, daß der für Großbritannien bestellte Vertreter der Gesellschaft auf der nächsten Tagung die Frage aufwerfen würde, ob nicht die Klassifikation der amerikanischen Schiffe in Amerika erfolgen könne. Die Conference hätte offenbar „vergessen“, einem amerikanischen Vertreter Sitz und Stimme in dem Klassifikations-Committee zu gewähren, obwohl das Schifffahrtsamt der Vereinigten Staaten — und bei den State-Dampfern handelt es sich um Schiffe des Schifffahrtsamtes — Mitglied der Conference sei.

Mr. Rosbottom ließ sich nicht darüber aus, was das Schifffahrtsamt tun würde, wenn man den Einspruch unberücksichtigt ließe, aber er gab zu verstehen, daß man auf amerikanischer Seite nicht die Absicht habe, in dieser Angelegenheit nachzugeben.

Wie verlautet, ist die Meinung des Schifffahrtsamtes, daß es für die Passagieraten ebenso eine amerikanische Konferenz geben solle, wie man sie für die Frachtraten habe. Bekanntlich bestimmt die New Yorker Frachtkonferenz die Ostwärtsraten, die Londoner Frachtkonferenz die Westwärtsraten. Die Folge davon sei, daß die Frachtraten ostwärts und westwärts verschieden seien, während die Passagieraten in beiden Richtungen gleich wären.

Emil Lederer, der General Passenger Manager der United American Lines, erklärte, daß seine Gesellschaft mit der Klassifikation ihrer beiden neuen Dampfer Resolute und Reliance zufrieden sei, daß er aber gleichfalls einer amerikanischen Konferenz den Vorzug geben würde.

Im übrigen halten die New Yorker Vertreter der nordatlantischen Linien eine Reduktion der Passagieraten für die nächste Zukunft nicht für wahrscheinlich. Sie verweisen auf die große Zahl der für die kommenden Monate vorliegenden Buchungen, die erkennen läßt, daß eine Notwendigkeit zur Ratenkürzung nicht vorliegt. Trotzdem sieht man in manchen Kreisen die aus der Ratenbemessung entstandene Kontroverse als ein Zeichen dafür an, daß die Entwicklung nach der Seite niedriger Raten tendiert.

A. K.

Amerikanisch-englischer Ratenkrieg auf der Route New York-Südamerika. Nachdem Lamport & Holt ihre Passagieraten (I. Klasse) in der Fahrt New York-Südamerika gekürzt haben, ohne den Versuch einer vorherigen Verständigung mit ihrem amerikanischen Konkurrenten, der Munson Line, zu machen, hat das Schiffsamt die Raten der von der Munson Line verwalteten Regierungsschiffe auf einen noch tieferen Stand geworfen. Lamport & Holt ermäßigte die Rate New York-Rio de Janeiro von 415 auf 315 \$, New York-Buenos Aires von 490 auf 370 \$. Das Schiffsamt ging mit der Rate nach Rio auf 295, nach Buenos Aires auf 360 \$ hinunter. Es kürzte ferner die III.-Klasse-Rate nach Rio von 95 \$ auf 75, nach Buenos Aires von 125 \$ auf 100 und ließ durch seine Vertreter erklären, daß es das Vorgehen der britischen Gesellschaft für einen unfreundlichen Akt halte und mit seinen Raten auf einen noch niedrigeren Stand gehen würde, falls nicht von der Gegenseite der Schritt zu einer Vereinbarung erfolge. A. K.

Ein wenig günstiges Urteil über die Reederfunktionäre des amerikanischen Schiffsamtes fällt der Vizepräsident der Emergency Fleet Corporation, Mr. William J. Love, bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Subsidienbill vor dem Joint Congressional Committee. „Wir wissen alle, daß es mit der Reedereiführung, die die Verwalter der amerikanischen Regierungsschiffe während der fast zweijährigen Periode der hohen Frachten nach Beendigung des Krieges zu machen Gelegenheit hatten, nicht weit her ist. Der zwischen der Emergency Fleet Corporation und den Reederfunktionären bestehende Vertrag trägt wenig dazu bei, das zu erreichen, was wir zu erreichen uns bemühen. Die „Operators“ haben nur ein geringes finanzielles Interesse an ihrem Unternehmen. Sie erhalten eine Kommission von den Einnahmen aus dem Fracht- und Passagiergeschäft der Schiffe und sind nicht an den Betriebsausgaben interessiert, sehen vielmehr, daß alles aus öffentlichen Mitteln bezahlt wird. Will man aus dem Geschäftsmann das Beste herausholen, so muß man ihn am Gewinn und Verlust des Unternehmens beteiligen.“

Love schlägt vor, die Regierungsschiffe zum ungefähren Weltmarktpreis noch vor Erledigung der Subventionsbill an private Reeder abzugeben. Wird die Bill angenommen, so würden die Kaufpreise derart in die Höhe gehen, daß daraus wieder erneute Wettbewerbsschwierigkeiten für die Käufer herbeigeführt würden. „Journ. of Commerce“ bemerkt, daß das Committee von Loves Vorschlag etwas überrascht gewesen sei. A. K.

Die amerikanischen Verleger lehnen die Vorzugsbehandlung der amerikanischen Schiffe durch Präferential-Eisenbahnraten ab. Zu den Bestimmungen der amerikanischen Merchant Marine Act, die sich bisher als nicht durchführbar erwiesen haben und deshalb fortlaufend suspendiert werden mußten, gehört die viel umstrittene Section 28. Sie schreibt vor, daß amerikanische Eisenbahnen nur solchen Import- oder Exportgütern Vorzugsraten gewähren dürfen, die mit amerikanischen Schiffen befördert werden. Diese Bestimmung soll jedoch nach Beschluß des Schiffsamtes erst in Kraft treten, wenn die Gewähr dafür gegeben ist, daß die amerikanische Handelsflotte zur Bewältigung der den amerikanischen Schiffen durch diese Vorzugsbehandlung gesicherten Export- und Importladungen auch ausreicht.

Ein Komitee des Schiffsamtes beschäftigt sich zurzeit damit, festzustellen, ob dieser Zeitpunkt jetzt gekommen sei. Das Ergebnis der Verhandlungen, die es mit den Vertretern der kaufmännischen Korporationen von New York, Philadelphia, Baltimore und Norfolk neuerdings gepflogen hat, ist einer baldigen Einführung der Präferential-Eisenbahnraten durchaus nicht günstig. Fast sämtliche Körperschaften waren sich darin einig, daß die Abdrängung der fremden Flaggen für ihre Häfen eine geradezu unmögliche Situation schaffen und dem Ein- und Ausfuhrhandel des Landes einen schweren Schlag versetzen würde. Insbesondere würde die Kornausfuhr der Vereinigten Staaten leiden. Etwa 60 % des Kornexportes des Landes geht heute über New York. Um mit Kanada konkurrieren und jede Marktlage ausnützen zu können, bedürfe der amerikanische Kornexporteur reichlicher Verschiffungsgelegenheiten nach allen Richtungen, andernfalls sei er gezwungen, seine Verschiffungen von kanadischen Häfen aus vorzunehmen, wodurch höhere Transportkosten entstehen, die ihn seinen kanadischen Konkurrenten gegenüber ins Hintertreffen bringen würden. Die erforderlichen Verschiffungsmöglichkeiten aber könne die heimische Flotte heute noch bei weitem nicht gewähren. Mit besonderer Schärfe wandte sich die „New York Produce Exchange“ gegen eine Durchführung der Bestimmung über die Präferential-Eisenbahnraten. Sie protestiert gegen einen solchen Versuch und stellte fest, daß „dem Außenhandel des Landes am besten dadurch gedient würde, daß man alle Flaggen daran teilnehmen lasse und sie gleich behandle“.

Das Komitee wird seine Untersuchungen jetzt in den südlichen und westlichen Häfen des Landes fortsetzen. A. K.

Geld und Kapital

Intervalutarische Kurse

H a m b u r g

	11. 5.	12. 5.	13. 5.	15. 5.	16. 5.	17. 5.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
New Y. Kabel 1 \$	283 ¹ / ₂ — 287 ¹ / ₂	285 ¹ / ₂ — 288 ³ / ₄	288 — 290 ¹ / ₄	285 — 287	281 ¹ / ₂ — 283 ¹ / ₂	288 — 290
London ... 1 £	1263 ¹ / ₂ — 1281 ¹ / ₂	1269 ¹ / ₂ — 1287 ¹ / ₂	1281 — 1287 ¹ / ₂	1269 ¹ / ₂ — 1277 ¹ / ₂	1254 — 1264 ¹ / ₂	1277 ¹ / ₂ — 1295 ¹ / ₂
Paris 100 fr	2585 — 2635	2615 — 2650	2605 — 2650	2605 — 2630	2580 — 2610	2605 — 2655
Brüssel 100 fr	2365 — 2410	2385 — 2415	2385 — 2425	2375 — 2395	2345 — 2375	2385 — 2425
Rom 100 Lire	1510 — 1535	1520 ¹ / ₂ — 1542 ¹ / ₂	1520 — 1540	1475 ¹ / ₂ — 1525	1487 ¹ / ₂ — 1502 ¹ / ₂	1515 ¹ / ₂ — 1535
Madrid 100 Peset.	4390 — 4485	4440 — 4500	4465 — 4520	4427 ¹ / ₂ — 4485	4400 — 4450	4500 — 4560
Zürich 100 fr	5460 — 5560	5520 — 5560	5540 — 5597 ¹ / ₂	5477 ¹ / ₂ — 5540	5375 — 5420	5540 — 5572
Amsterdam 100 fl	10922 ¹ / ₂ — 11085	11035 — 11177	11135 — 11202 ¹ / ₂	11015 — 11115	10910 — 10985	11185 — 11302
Kopenhag. 100 Kr	6050 — 6145	6065 — 6165	6130 — 6183	6060 — 6135	6015 — 6060	6130 — 6220
Stockholm. 100 Kr	7330 — 7385	7340 — 7410	7390 — 7450	7305 — 7365	7215 — 7275	7352 ¹ / ₂ — 7450
Kristiania . 100 Kr	5315 — 5395	5340 — 5410	5340 — 5410	5315 — 5360	5240 — 5285	5340 — 5415
Helsingfors 100 FM	590 — 600	595 — 605	600 — 610	594 — 601	582 — 594	594 — 602
Prag 100 K	535 ¹ / ₂ — 544 ¹ / ₂	530 — 559	556 — 564	546 — 557	538 — 547	546 — 560
Wien 100 K neu	3 — 4	27 ⁷ / ₈ — 37 ⁷ / ₈	23 ³ / ₄ — 33 ³ / ₄	21 ¹ / ₂ — 31 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂ — 31 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂ — 31 ¹ / ₂
Budapest.. 100 K	36 ¹ / ₂ — 37 ¹ / ₂	37 ¹ / ₄ — 38 ¹ / ₄	37 — 38	37 — 38	36 ¹ / ₄ — 37 ¹ / ₄	36 ³ / ₄ — 37 ¹ / ₂
Agram 100 Din.	410 — 415	412 — 420	.	.	412 — 420	415 — 425
Buen. Aires 1 PesP.	102 — 105	102 — 105	103 — 105	.	103 — 105	105 — 108
Rio d. Jan.* 1 Milr.	38 ¹ / ₂ — 40 ¹ / ₂	38 ¹ / ₂ — 40 ¹ / ₂	38 ³ / ₄ — 40 ³ / ₄	38 ¹ / ₂ — 40 ¹ / ₂	38 — 40	38 ¹ / ₄ — 41 ¹ / ₄

*) Bankmeldung, alles übrige amtlich festgesetzter Börsenkurs.

	Partität	Berlin	New York	London	Paris	Zürich	Amsterd.	Kopenh.	Stockh.	Prag.
	M.	M.	\$	*)	fr	fr	fl	Kr	Kr	K
Berlin 100 M.	100,—	—	0,34 ³ / ₈	1290,—	3,89	1,82 ¹ / ₂	0,89	1,66	1,40	18,37 ¹ / ₂
New York Kab. 1 \$	4 20	289,25	—	4,41 ³ / ₄	10,98 ¹ / ₂	5,22 ¹ / ₄	2,57 ¹ / ₂	4,70	3,91 ¹ / ₂	52 20
London 1 £	20,43	1289,—	4,45	—	43,66 ¹ / ₂	23,22	11,45 ¹ / ₂	20,85	17,41	232,37
Paris 100 fr	81,—	2640,—	9,12	48,81	—	47,60	23,40	42,75	35,80	.
Brüssel 100 fr	81,—	2405,—	.	53,75	91,12	43,50	21,35	39,—	32,65	.
Rom 100 Lire	81,—	1525,—	5,28 ¹ / ₂	84,87	57,62	27,47 ¹ / ₂	13,55	.	.	.

	Parität	Berlin 17. 5.	New York 17. 5.	London 17. 5.	Paris 17. 5.	Zürich 17. 5.	Amsterd. 17. 5.	Kopenh. 17. 5.	Stockh. 17. 5.	Prag 17. 5.
	M.	M.	\$	*)	fr	fr	fl	Kr	Kr	K
Madrid 100 Pesetas	81,—	4545,—	.	28,37 ^{1/2}	172,25	81,75	40,40	.	.	.
Zürich 100 fr	81,—	5555,—	.	23,21	210,25	—	49,37 ^{1/2}	90,25	74,85	1 000,—
Amsterdam .100 fl	168 75	11250,—	38,80	11,45	426,75	202,40	—	182,40	151,75	2 025,—
Kopenhagen 100 Kr	112,50	6185,—	21,27 ^{1/2}	20,87 ^{1/2}	.	110,50	55,—	—	83,60	1 117,50
Stockholm .100 Kr	112,50	7415,—	25,61 ^{1/2}	17,35 ^{1/2}	.	134,—	66,—	120,20	—	1 340,—
Kristiania .100 Kr	112,50	5375,—	18,60 ^{1/2}	23,87 ^{1/2}	.	97,—	48,—	87,40	72,80	972,50
Helsingfors .100 F.M.	81,—	597,50	.	212,—	.	.	.	9,85	8,20	.
Prag 100 K	85,—	532,50	1,92 ^{1/2}	231,—	.	10,—	.	9,10	7,70	.
Wien 100 K neu	85,—	2,95	.	41 250,—	.	0,05 ^{1/2}	0,02 ^{3/4}	.	.	0,53 ^{1/2}
Budapest .100 K	85,—	36,80	.	3 437,50 ^{1/2}	.	0,67 ^{1/2}	.	.	.	.
Agram 100 Dinare	81,—	.	.	290,—	.	1,90	.	.	.	.
Buenos Aires 1 Peso P.	1,78	106,75	.	44 ^{3/4}	.	1,92 ^{1/2}	.	.	.	.

*) Die Notierungen in London werden angegeben in ausländ. Einheiten für 1 £. 1) Kurs v. 15. 5. 2) pence f. Gold peso.

Berlin 17. 5.: Bulgarien 100 Leva = 213,— M.
Japan 1 Yen = 137,25 M.
Rio de Janeiro ... 1 Milr. = 40,25 M.

Rio de Janeiro 16. 5.: 7/200 Milr. = 1 \$ U. S.

26 Reis = 1 M.
Mexico 16. 5.: 49.— \$ U. S. = 100 \$ oro mex.
138 M. = 1 \$ oro mex.

Wertstand in Hundertteilen des Friedensstandes

	New York 17. 5.	Zürich 17. 5.	Amsterd. 17. 5.	Kopenh. 17. 5.	Stockh. 17. 5.
Reichsmark	1,44	1,48	1,50	1,87	1,57
Dt. österr. Krone .	.	0,05	0,05	.	.
Französ. Frank....	47,28	47,60	48,75	53,38	49,72
Pfund Sterling....	91,38	92,07	94,59	114,81	95,87
Dollar	—	100,62	103,41	117,96	104,96

Entwertungszahl 1)

	New York	Zürich	Amsterd.	Kopenh.	Stockh.
Reichsmark .. 17. 5.	68,81	68,58	66,67	54,89	65,91
Dt. österr. K. 17. 5.	.	1908	1832	.	.
Franz. Frank. 17. 5.	2,12	2,10	2,05	1,68	2,01
Pfund Sterling 17. 5.	1,10	1,09	1,06	0,87	1,04
Dollar 17. 5.	—	0,99	0,96	0,79	0,95

1) Die Entwertungszahl gibt an, das Wievielfache des Friedenskurses einer Währung ihr gegenwärtiger Kurs beträgt.

Geldmarkts-Sätze

Berlin tägliches Geld

10. 5.	4 ^{1/2}	15. 5.	4 ^{3/8} u. darüber
11. 5.	4 ^{3/8} u. darüber	16. 5.	4 ^{3/8} u. darüber
12. 5.	4 ^{3/8} u. darüber	17. 5.	4 ^{1/4} u. darüber

London Tägliches Geld Privat-Diskont Handelswechsel

		(3 Monatsw.)	(3 Monate)
9. 5.	1 — 2 ^{1/2}	2 ^{1/4}	3 ^{1/2} — 4
10. 5.	1 — 2 ^{1/2}	2 ^{1/4}	3 ^{1/2} — 4
11. 5.	1 ^{1/2} — 2 ^{1/2}	2 ^{1/4} — 5 ^{1/16}	3 ^{1/2} — 4
12. 5.	1 ^{1/2} — 2 ^{1/2}	2 ^{1/4} — 5 ^{1/16}	3 ^{1/2} — 4
13. 5.	.	.	3 ^{1/2} — 4
15. 5.	2 — 1	2 ^{3/8}	3 ^{1/2} — 4

Diskontsätze

	letzte Ändrg.	letzte Ändrg.
Helsingfors ... 9 %	8. 11. 20	Bukarest 6 %
Tokio 8 "	18. 11. 19	Prag 5 "
Kalkutta 7 "	27. 4. 22	Kopenhagen .. 5 "
Lissabon 7 "	3. 9. 20	Paris 5 "
Wien 7 "	29. 11. 21	Stockholm 5 "
Warschau 7 "	9. 21	Berlin 5 "
Sofia 6 ^{1/2} "	14. 6. 19	Brüssel 5 "
Athen 6 ^{1/2} "	15. 5. 20	New York F.R.B. 4 ^{1/2} "
Moskau 6 "	29. 7. 14	Amsterdam ... 4 ^{1/2} "
Kristiania 6 "	29. 1. 22	London 4 "
Rom 6 "	11. 5. 20	Schweiz 3 ^{1/2} "
Madrid 6 "	4. 11. 20	.

Londoner Notierungen überseeischer Kurse

	Pari	8. 5.	15. 5.
Alexandrien, £:	97 ^{1/2} Pst	97 ^{1/2} Pst	97 ^{1/2} Pst
Bombay Rup.:	24 d	1 s 3 ^{1/8} — 7 ^{1/8} d	1 s 3 ^{1/8} — 7 ^{1/8} d
Hongkong, \$:	—	2 s 6 ^{1/8} — 7 ^{1/8} d	2 s 7 — 7 ^{1/8} d
Schanghai, Tael:	—	3 s 5 — 6 ^{1/8} d	3 s 6 — 7 ^{1/8} d
Singapore, \$:	—	2 s 3 ^{1/8} — 4 ^{1/8} d	2 s 3 ^{1/8} — 4 ^{1/8} d
Yokohama, Yen	24,58 d	2 s 1 ^{3/8} — 5 ^{1/8} d	2 s 1 ^{3/8} — 5 ^{1/8} d
Montev. T. T., \$:	51 d	43 — 43 ^{1/2} d	43 ^{1/2} — 44 ^{1/2} d
Rio de Jan., Mil.:	27 d	7 ^{3/8} d	— d
Buen. Air. T. T., \$:	47,58 d	44 ^{1/2} — 45 ^{1/2} d	44 ^{5/8} — 45 ^{1/8} d
Valpar. 90 T., £:	1 ^{1/2} Pesos	39,40 \$	37,60 \$
Mexiko, \$:	324,58 d	25 — 28 d	25 — 28 d

Neugründungen und Kapitalserhöhungen von A.-G. im März 1922 (Vgl. Heft Nr. 19 v. 12. 5.)

Namen, Ort	Betrag in 1000 M.	Ausgabe- kurs in %	Namen, Ort	Betrag in 1000 M.	Ausgabe- kurs in %	Namen, Ort	Betrag in 1000 M.	Ausgabe- kurs in %
Baumwollspinnereien und -webereien			Westphälische Jutespinnerei			Schneiders & Imer, M. Gladbach		
Neugründungen			u. -weberei, Ahaus	160	100		7000	100
C. Graesers Ww. & Sohn,			Verschied. Spezialfabriken d. Textilindustrie			Martens & Bloch, A.-G., Hmbg.	7000	118
A.-G., Langensalze	5000	100	Neugründungen			Mechanische Weberei A.-G.,		
Westdeutsche Baumwollwerke			A. Doehner, A.-G., Chemnitz	3600	100	Zittau	6300	4)
A.-G., Reersen	300	100	Eifeler Strumpf u. Trikotagen-			J. Schwerin & Söhne, A.-G.,		
Kapitalserhöhungen			A.-G., Köln	1000	100	Breslau	7900	100
Braunsburger & Co., A.-G.,			Kunstseidenspinn. München-			Segeltuch-Industrie A.-G.,		
Hannover	25000	100	bernsdorf A.-G., München-			Merane	3000	110
F. H. Hammersen, A.-G., Osnä-			bernsdorf	2500	110	Färbereien		
brück	25000	1)	Mechanische Trikotweberei			Neugründungen		
Ant. Lamberts Chr. Sohn,			A.-G., Böblingen	5000	100	Gebr. Lohse, A.-G., Chemnitz	2000	100
A.-G., M. Gladbach	1000	V100	Sackfbr. Busche, A.-G., Barmen	1000	100	Kapitalserhöhungen		
Leipziger Baumwollspinnerei			Teppich- u. Möbelstofffabrik			Gebr. Jentzsch, A.-G., Naun-		
Leipzig	4750	2)	A.-G., Chemnitz	3000	100	dorf b. Großenheim	400	100
Jutespinnereien und -webereien			Textil-Erzeugungs-A.-G., Berl.	20	100	Bekleidungsindustrie, Hüte, Schuhwaren		
Neugründungen			Kapitalserhöhungen			Neugründungen		
A.-G. für Jute-Erzeugnisse,			Ebinger Trikotwaren-Fabrik	2500	3)	Bühning & Co., Magdeburg.	6400	100
Duisburg	1000	100	A.-G.			Erika-Schuh-A.-G., Erfurt, ...	300	100
Kapitalserhöhungen			Gladbacher Textilwerk, vorm.					
Ver. Gothania Werke, Gotha	4500	160						

V = Vorzugsaktien. 1) 15 Mill. M. zu 245 %, 8 Mill. M. zu 100 %, 2 Mill. M. V zu 103 %. 2) 4500 000 M. zu 210 %, 250 000 M. V zu 100 %. 3) 2 200 000 M. zu 145 %, 300 000 M. V zu 110 %. 4) 3 600 000 M. zu 110 %, 2 700 000 M. zu 100 %.

Namen, Ort	Betrag in 1000 Mk.	Ausgabe- hans in %	Namen, Ort	Betrag in 1000 Mk.	Ausgabe- hans in %	Namen, Ort	Betrag in 1000 Mk.	Ausgabe- hans in %
L. A. Gettstein & Sohn, Nachfl. W. Gettstein, A.-G. f. Pelz- bedarf, Breslau	2000	100	Brandenburg. Futtermittel- u. Holzindustrie-A.-G., Berlin	4000	130	Kapitalserhöhungen A.-G. Zuckerfabrik zu Proßigk, Proßigk	75	100
Graumann & Stern, Komm.- Ges. a. Akt., Berlin	10000	100	Bürsten- u. Knopffabrik A.-G., vorm. Richard Pötzschig, Altenburg	2000	140	Aktienzuckerfabrik Vechelde, Vechelde	50	300
Guben-Rastatter Hutstoff- werke A.-G., Guben	12000	5)	„Cupa“-A.-G., Dollbergen....	1200	100	Dessauer Werke f. Zucker u. chemische Industrie, Dessau	55000	100
Loewenstein & Strauß, A.-G. Köln	1500	100	Deutsche Werkstätten A.-G., Dresden	4750	150	Zuckerraffinerie Braunschwe., Braunschweig	5500	16)
Lucke & Schneider, Schuhfabr. A.-G., Erfurt	6000	100	Gottfried Hagen, A.-G., Hmbg.	6000	125	Bierbrauereien Neugründungen		
Hermann Metzger, A.-G., Frankfurt	6000	100	Kotteritzer Dampfsägewerk, Kirchner & Co., A.-G., Leipz.	2334	100	Brauerei Steinhauser, A.-G., Friedberg	2600	100
Wilhelm Pfaffmann, A.-G., Bielefeld	2500	100	Oeynhausener Möbelwerke Heinrich Droste, A.-G., Bad Oeynhaus	1000	100	Voerkelins Brauerei A.-G., Stettin	500	100
Schuhfabr. Haug & Leonhardt, A.-G., Eppendorf, Sachs....	6000	100	„Ohim“, Deutsche Holzim- port-A.-G., Hamburg	25000	9)	Kapitalserhöhungen Aktien-Brauerei zum Hafen u. Lorenz Müller u. Kronen- bräu, Augsburg	500	1100
Unger-Werke A.-G., Altona ..	12000	100	Rheinische Kohlenbürstenfabr. A.-G., Ahrweiler	2500	100	Bayerische Aktienbrauerei Aschaffenburg, Aschaffenburg	2000	122
Kapitalserhöhungen Carl Fritz, Schuhfabrik A.-G., Bietigheim	3000	6)	Südd. Holzindustrie-A.-G., fr. Parkettfabriken Rosenheim, Langenargen A.-G., Tettnang- München	15000	10)	Brauerei W. Isenbeck & Co., A.-G., Hannover	500	105
Lohmann-Werke A.-G., Biele- feld	5000	100	Ver. Werkstätten f. Kunst u. Handwerk A.-G., München	2800	115	Brautechnik A.-G., Frankfurt Engelhardt, Brauerei A.-G., Berlin	24000	17)
Ver. Schuhfabriken Berneiseis, Wessels, A.-G., Augsburg ..	4000	V 100	Lederindustrie Neugründungen			Flensburger Brauerei A.-G., Flensburg	1050	100
Papier-, Pappen-, Zellulosefabriken Neugründungen			Lederwerke Rheindahlen A.-G., München-Gladbach ..	5000	100	Hansa-Brauerei A.-G., fr. Berg- brauerei A.-G., Stendal ...	800	100
Stahlhammer, Nathronzell- stoff- u. Papierfabrik A.-G., Breslau	5000	100	Niedersächsische Lederwerke A.-G., Scheesal, Hannover	2000	100	Heidelberger Aktienbrauerei, vorm. Kleinlein A.-G., Heidelberg	1000	100
A.-G. f. Papierfabrikation, Cassel	6300	190	Kapitalserhöhungen Aachener Lederfabrik A.-G., Aachen	6000	11)	Hessische „Herkules“-Bier- brauerei A.-G., Cassel	1400	18)
Cröllwitzer Akt.-Papierfabrik, Halle	6300	180	Bielefelder Sattelwerke A.-G., Bake b. Bielefeld	2500	12)	Lindener Aktien-Brauerei, Hannover	12000	19)
Fuchs, Papierwarenfabriken A.-G., fr. Hamburger Luxus- Pappenfabrik, Hamburg	2000	100	Leder- u. Treibriemenfabriken Ernst Luckhaus, A.-G., Duisburg	4000	100	Neufang Jaenisch-Brauerei A.-G., Saarbrücken	4800	100
Thodesche Papierfabrik A.-G., Hainsberg	8500	135	Lederwerke v. Ph. Jac. Spicarz, Offenbach	4000	13)	Osnabrücker Aktienbrauerei, Osnabrück	600	115
Trapp & Münch, A.-G., Friedberg	1800	100	C. Pose, A.-G., Berlin	10000	14)	Thüringer Export-Brauerei A.-G., Neustadt	950	100
Zellstoff Verwertungs-A.-G., Pirna	1700	100	Gummiwarenindustrie, Linoleum Neugründungen			Waitzinger Brauerei A.-G., Meßbach	3000	20)
Holzindustrie, Möbel- und Bürstenfabriken Neugründungen			Schmidt's Gummiwarenfabrik, Arthur Schmidt, A.-G., Hannover	7000	100	Württemberg. Hohenzollern- sche Brauerei-Gesellschaft, Stuttgart	8000	21)
Bayernwerk f. Holzindustrie u. Imprägnierungen A.-G., Kitzingen	12500	7)	Kapitalserhöhungen Gummiwerke „Elbe“ A.-G., Hamburg	2500	15)	Mälzereien Kapitalserhöhungen		
Deutsche Waldindustrie A.-G., Berlin	10000	110	Getreidehandel, Futterfabriken Neugründungen			Malzfabrik Stuttgart	1800	125
Fränkische Türen- u. Möbel- fabrik, A.-G., Nordheim ...	1500	100	Großhandels A.-G. f. Getreide- u. Mühlenfabrik, Charlotten- burg	30000	100	Spritbrennereien und Preßhefefabriken Neugründungen		
Hansa-Möbelwerke A.-G., Hamburg	1000	100	Oehlmann & Frerichs, A.-G., Oldenburg	10000	100	Hefefabrik Wetter, A.-G., Stettin	1000	100
Holzindustrie Hunsrück A.-G., vorm. Ernst Neumärker, Kirchberg-Hunsrück	6000	8)	Getreidemühlen, Brotfabriken Neugründungen			C. Oellrich, A.-G., Kessin u. Persitte	300	100
Holzwarenfabrik J. G. Leistner, A.-G., Chemnitz	2300	100	A.-G. Calauer Mühlen- u. Futtermittelwerke, Calau ..	6000	100	Kapitalserhöhungen Bast, A.-G., Nürnberg	6000	22)
Fr. Paggenpohl, A.-G., Herford	4500	100	Kapitalserhöhungen Berliner Viktoria Mühle, A.-G., Berlin	5000	100	Deutsche Destillerie A.-G., Berlin	1000	100
Perleberg: Holzbearbeitungs- fabr., vorm. Theod. Heinrichs & Co., A.-G., Perleberg ...	2000	100	Löhnberger Mühle A.-G., Niederlahnstein	3630	100	Weinbau, Schaumweinfabriken Neugründungen		
Pommersche Holz- u. Bau- A.-G., Greifswald	3000	125	Zuckerfabriken Neugründungen			Sankt Georg-A.-G., Wein- brennerei, Düsseldorf	1000	100
Schlesische Sperrholzfabrik A.-G., Breslau	3000	100	Thüringische Zuckerfabrik Walschleben A.-G., Walsch- leben	878	100	F. J. Therstappen, A.-G., M- Gladbach	6200	23)
Süddeutsche Holzhallenbau- A.-G., Göppingen	500	100	Kapitalserhöhungen Thüringische Zuckerfabrik Walschleben A.-G., Walsch- leben	878	100	Kapitalserhöhungen Deutsche Weinbrennerei A.-G., Sigmar	6000	24)
Kapitalserhöhungen Ferd. Bendix, Söhne, A.-G. f. Holzbearbeitg., Landsberg	2600	140				Rheingold, Söhnelein & Co., Rheingauer Schaumwein- kellerei A.-G., Schierstein ..	4500	100

5) 11 Mill. Mk. zu 110 %, 1 Mill. Mk. zu 100 %. 6) 1500 000 Mk. zu 110 %, 1500 000 Mk. zu 115 %. 7) 5 Mill. Mk. zu 130 %, 7 Mill. Mk. zu 100 %. 8) 2500 000 Mk. zu 100 %, 3500 000 Mk. zu 115 %. 9) 23 Mill. Mk. zu 110 %, 2 Mill. Mk. zu 100 %. 10) 5 Mill. Mk. zu 165 %, 10 Mill. Mk. zu 120 %. 11) 4 Mill. Mk. zu 250 %, 2 Mill. Mk. zu 200 %. 12) 2 Mill. Mk. zu 150 %, 500 000 Mk. zu 110 %. 13) 3 Mill. Mk. zu 115 %, 1 Mill. Mk. zu 110 %. 14) 7 Mill. Mk. zu 140 %, 3 Mill. Mk. zu 100 %. 15) 2 Mill. Mk. zu 250 %, 500 000 Mk. V zu 100 %. 16) 2500 000 Mk. zu 140 %. 17) 3 Mill. Mk. V zu 100 %. 18) 18 025 000 Mk. zu 175 %, 5 975 000 Mk. zu 100 %. 19) 550 000 Mk. zu 195 %, 750 000 Mk. zu 100 %, 100 000 Mk. V zu 105 %. 20) 8 Mill. Mk. zu 180 %, 4 Mill. Mk. V zu 100 %. 21) 2 Mill. Mk. zu 165 %, 500 000 Mk. zu 100 %. 22) 5 Mill. Mk. zu 115 %, 1 Mill. Mk. V zu 100 %. 23) 2500 000 Mk. zu 115 %, 3 000 000 Mk. zu 250 %. 24) 5500 000 Mk. zu 150 %, 500 000 Mk. V zu 100 %.

Wirtschafts-Kurven

I.

Warenpreisentwicklung in den Vereinigten Staaten

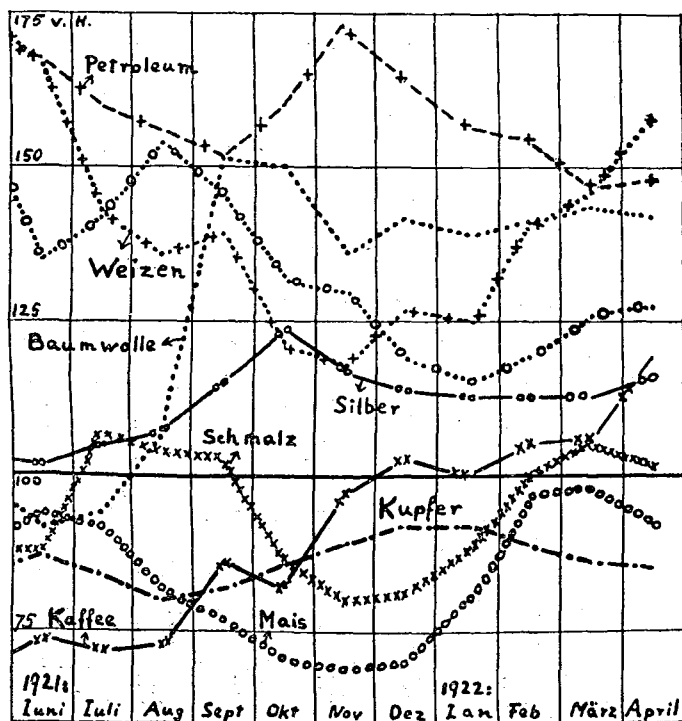
Die Preise für Weizen und Kaffee sind im April stark gestiegen, was auf die deutschen Preise erheblich eingewirkt hat. Weniger stark zogen Petroleum, Zucker und Silber an. Im Preise gesunken sind Baumwolle, Kupfer und besonders Schmalz und Mais. Der Großhandelsindex (Bradstreet) erniedrigte sich von Anfang März bis Anfang April von 126 auf 125 (1913 = 100).

Preise, im Monatsdurchschnitt.

I. U. S. A.				II. Deutschland			
	März	April	Ende 1913		März	April	Ende 1913
Weizen. ctp. bush.	146,-	158,85	100,50	Weizen. M. p. Ztr.	729,-	771,50	10,25
Mais.... "	66,88	62,83	68,50	Reis.. " kg	17,45	19,25	0,25
Schmalz " lb	11,25	10,82	10,67	Kaffee.. " Pfd.	50,-	60,-	0,51
Kaffee.. " "	9,62	10,72	9,-	B'wolle.. " kg	117,-	123,55	1,29
Zucker.. " "	3,92	3,95	3,12	Silber.. " 100kg	4850,-	5414,-	81,55
Petrol... gall.	16,50	16,40	11,25	Kupfer.. " t	7950,-	8091,-	136,-
Silber... " oz	65,12	66,58	57,50	Stabeis.. " t	7050,-	1)	98,-
Kupfer.. " lb	13,00	12,82	15,-	Steink.. " t	800,30	2)	14,25
B'wolle.. " "	18,86	18,06	12,75	Zement.. " 10 t	9259,-	3)	350,-
				1) ab 1. 4.	9500,-	ab 20. 4.	9810,-
				2) " "	957,50	" "	1221,10
				3) " "	10048,-	" "	11116,-

Zeichenerklärung (für Bild I und Bild II)

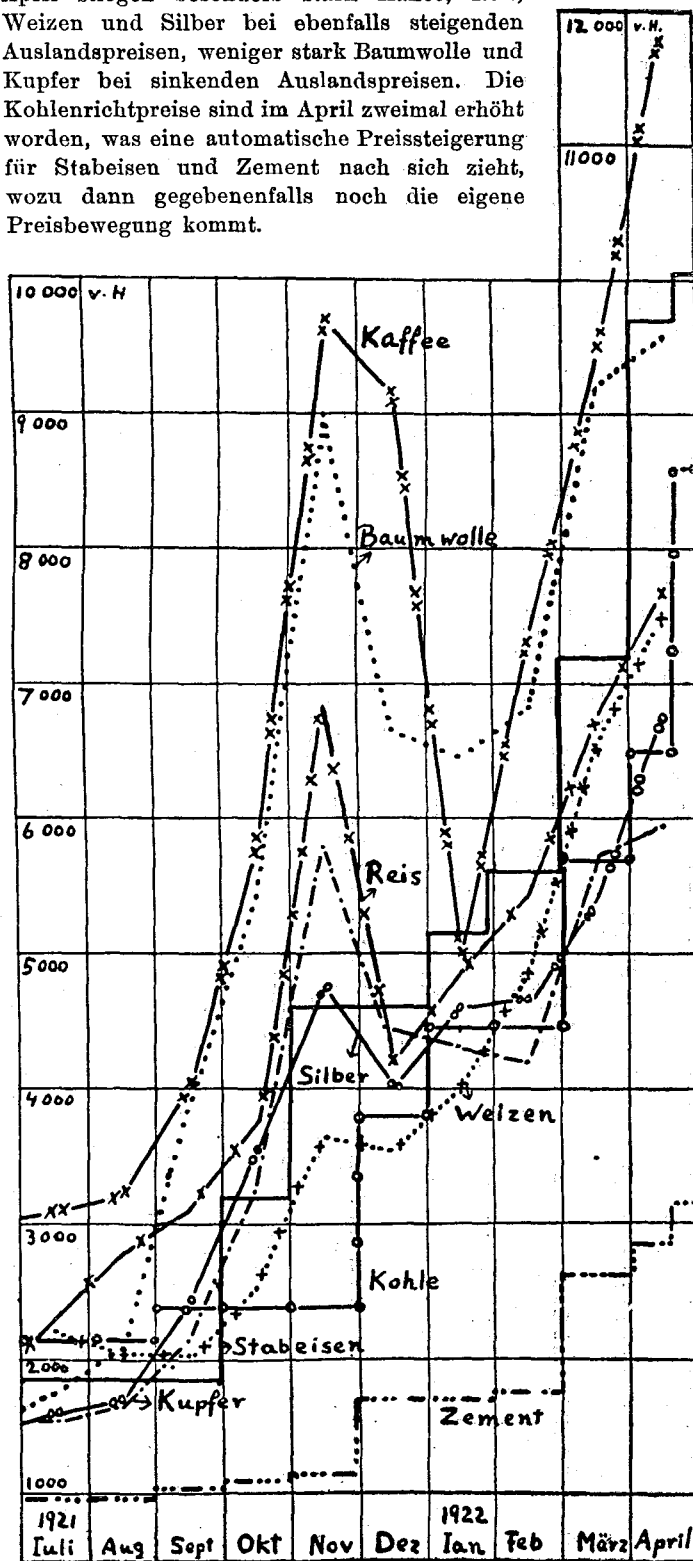
- Baumwolle (amerik. Fully Middl.)
 - x-x-x-x- Kaffee (I.: Rio, Nr. 7, II.: Santos)
 - o-o-o-o-o Kohle (Nußkohle 1. und 2.)
 - - - - - Kupfer (Elektrolyt-K.)
 - o-o-o-o-o-o-o-o-o-o Mais
 - x-x-x-x-x-x-x-x-x-x Petroleum (raff. in cases)
 - x-x-x-x-x-x-x-x-x-x Reis (Burmah-)
 - x-x-x-x-x-x-x-x-x-x Schmalz
 - oo-oo-oo-oo Silber (I.: Auslandssilber, II.: 900 fein)
 - - - - - Stabeisen
 - x-x-x-x-x-x-x-x-x-x Weizen (I.: Winter-)
 - - - - - Zement (Durchschnitt d. Preise des Nordd., Südd. u. Rheinisch-westfälischen Zementverbandes.)
 - o-o-o-o-o-o-o-o-o-o Zucker (Centrifugal-)
- Die wagerecht laufenden Linien im 2. Bild zeigen die Richtpreise an



II.

Warenpreisentwicklung in Deutschland

Die deutschen Preise steigen fast durchweg mit außerordentlicher und wachsender Geschwindigkeit seit Jahresbeginn. Der Großhandelsindex („Frkf. Ztg.“) erhöhte sich von 3562 (Juli 1914 = 100) im Januar um 11% auf 3955 im Februar, um 23% auf 4876 im März, um 25% auf 6101 im April. Im April stiegen besonders stark Kaffee, Reis, Weizen und Silber bei ebenfalls steigenden Auslandspreisen, weniger stark Baumwolle und Kupfer bei sinkenden Auslandspreisen. Die Kohlenrichtpreise sind im April zweimal erhöht worden, was eine automatische Preissteigerung für Stabeisen und Zement nach sich zieht, wozu dann gegebenenfalls noch die eigene Preisbewegung kommt.



Weltmarktpreise

Ware	Börse*)	Ende 1913		Durchn. I. Viertel J. 22		April-Durchschnitt			Mai-Notierungen						
		Notierung	Preis in M. Fried.-Par.	Notierung	Preis in M. Kurswert	Notierung	Preis in M. Fried.-Parit.	Preis in M. Kurswert	8. 5.	9. 5.	10. 5.	11. 5.	12. 5.	13. 5.	
Kolonialwaren															
Kaffee	Hamburg	0.52	je kg	38.30	je kg	je kg	je kg	je kg		54.—61.—	—	—	54.—61.—	—	
	New York	9.—	0.80	9.30	47.45	10.72	0.95	69.25	11.12	—	10.87	10.87	11.—	11.—	
Tee	London	—/81/2	1.51	1/5	155.15	1/3	2.80	179.13	1/11/4-1/61/4	—	—	1/2-1/8	1/01/2-1/21/2	—/103/4	
Kakao	Hamburg	M. 60.—	—	45/5	45.53	46/6	0.93	60.—	—	47/6	45/—46/—	—	45/—	—	
Zucker	New York	0.39	—	12.98	—	18.25	—	—	18.—19.—	18.50-19.20	18.—19.—	18.—19.—	18.—18.75	18.—18.90	
		3.12	0.28	3.75	19.—	3.95	0.35	25.51	3.98	3.98	3.98	3.98	3.93	—	
Reis	Hamburg	0.25	—	14.20	—	19.25	—	—	19.50	—	19.50	19.50	19.50	19.35	
	London	7—71/2	0.15	13/8	13.75	14/5	0.28	18.60	14/9	—	14/9	14/9	14/9	15.—	
Getreide															
Weizen	Hamburg	10.25	je 100 kg	341.—	je 100 kg	je 100 kg	je 100 kg	je 100 kg	730—740	730—740	720—735	725—735	730—740	730—740	
	Buenos Aires	8.10	32.81	12.66	1021.—	13.57	54.96	1411.28	13.55	—	—	13.55	—	—	
	New York	1001/2	15	139.50	1185.62	158.85	23.05	1710.30	150.—	152.50	151.75	157.50	159.—	158.—	
	Chicago	681/2	10.9	111.83	947.—	126.10	18.66	1957.70	124.37	123.62	124.—	127.—	128.62	125.12	
Mais	Hamburg	ca. 7.50	—	399.75	—	479.—	—	—	500—510	480—495	475—485	480—485	483—488	485—490	
	New York	—	—	68.50	622.20	72.53	11.54	838.49	75.50	74.75	74.75	76.25	75.62	75.—	
	Chicago	681/2	10.9	61.62	558.73	62.83	9.99	725.86	61.75	61.—	61.25	63.50	61.50	61.—	
	Buenos Aires	5.15	20.85	7.85	643.79	8.42	34.10	875.63	8.25	—	—	8.25	—	—	
Hafer	Berlin	16.20	—	395.25	—	584.67	—	—	600—615	590—595	580—625	565—575	565—583	575—590	
	Chicago	383/8	16.64	39.50	566.12	35.68	9.99	729.57	39.75	39.62	39.75	40.12	40.—	39.50	
	Buenos Aires	5.55	47.82	8.70	1521.95	8.60	74.22	1950.—	8.55	—	—	8.55	—	—	
Roggen	Berlin	8.25	—	422.—	—	568.80	—	—	550—560	532—536	525—530	525—530	530—543	550—558	
	Chicago	70	11.1	88.10	803.80	100.50	15.98	1161.—	98.—	98.—	97.12	99.50	93.50	9.67	
Gerste	Hamburg	8.50	—	451.—	—	676.—	—	—	610—660	610—650	625—640	625—640	630—640	630—640	
	—	—	—	—	—	601.10	—	—	575—600	575—600	570—620	570—620	570—625	575—625	
Oele, Oelfrüchte															
Baumwollsaatöl	New York	—	je 1000 kg	10.14	je 1000 kg	je 1000 kg	je 1000 kg	je 1000 kg	11.75	11.90	11.90	11.90	11.75	11.70	
Palmkernöl	Hamburg	—	—	37.10	—	48.—	—	—	48.—	48.—	48.—	48.—	48.—	48.—	
Kokosöl	—	—	—	39.50	—	58.—	—	—	50.—	52.—	52.—	52.—	52.—	52.—	
Kopra	London	32.26	644.6	26.—/10	25507.—	25.17	504.76	31949.—	23.—	23.—	23.—	23.—	23.—	—	
Leinöl	Hamburg	—	—	37.20	—	53.60	—	—	55.—	56.—	55.—	55.—	55.—	55.—	
	Hull	25	501.75	33.8	32950.40	38.8/0	766.—	48527.—	41.—	43 3/4	43 1/2	41.—	44 1/4	44 1/4	
Raps	Berlin	—	—	818.—	—	1030	—	—	—	—	—	—	1075—1125	—	
Fleisch, Fette															
Speck	Chicago	—	—	10.04	5121.—	11.66	108.78	7532.—	12.50-13.50	12.50-13.50	12.50-13.50	12.50-13.50	12.50-13.50	12.50-13.50	
Schweinefl.	Hamburg	20.20	188.4	18.70	9539.—	20.60	192.1	13308.—	21.25	21.25	21.50	22.20	22.22 1/2	22.70	
Schmalz	—	—	—	28.—	6444.—	27.50	115.5	8002.—	28 1/4	28 1/2	28 1/4	28 1/4	28 1/2	28 1/2	
	New York	—	—	69.—	89.50	—	—	—	90.—	90.—	88.—	87.—	88.—	88.—	
	Chicago	10.67	99.50	11.50	5863.—	11.68	108.9	7545.—	12.35	12.27 1/2	12.22 1/2	12.22 1/2	12.25	12.30	
Talg	Hamburg	—	—	10.52	5019.—	10.82	100.95	6989.—	11.35	11.27 1/2	11.22 1/2	11.22 1/2	11.25	11.30	
	New York	6.88	64.20	6.54	3304.—	6.75	63.—	4360.—	6.62	6.62	6.62	6.62	6.62	6.62	
Butter	Berlin	1.28	—	47.50	—	61.95	—	—	—	—	64.—	—	—	69.—	
Faserstoffe															
Baumwolle	Bremen	1.29	je kg	97.—	—	123.55	je kg	je kg	135.50-134.50	135.50-135.50	132.50-134.25	131.90-133.40	je kg	134.80-134.50	
	New York	12.60	1.12	17.95	90.45	18.06	1.60	116.6	20.15	20.—	19.90	20.15	20.15	20.15	
	New Orleans	—	—	16.32	82.40	16.78	1.50	108.40	18.50	18.75	18.75	18.70	18.88	18.88	
	Liverpool	—/6.68	1.18	—/10	91.78	—/10.18	1.80	121.56	—/11.03	—/11.36	—/11.39	—/11.22	—/11.38	—	
	—	—/9.63	1.71	—/16.75	152.—	—/16.29	2.90	194.5	—/16.95	—/17.20	—/17.20	—/16.95	—/17.25	—	
Wolle	Bremen	—	—	237.—	—	320.—	—	—	370.—	370.—	370.—	370.—	370.—	370.—	
	London	2/11/2	4.72	3/6	419.80	3/5	7.70	490.—	4/—	4/—	4/—	4/—	4/—	4/—	
Jute	—	35.10	712.48	25.18	25454.—	28.—	5.61	35589.—	30.5/—	29.10/—	29.15/—	30./—	30.5/—	30.5/—	
Seide	Deutschland	42	(1000 kg)	6150	—	6800.—	1000 kg	1000 kg	7300.—	—	—	7200.—	—	—	
Hanf	London	26.15	536.87	37.10	37942.—	35.7/—	708.80	44868.—	32.—	—	31.5/—	—	32.—	—	
Flachs	London	—	—	95.—	116693.—	92.14/—	1860.—	117760.—	85.—	—	85.—	—	85.—	—	
Kautsch., Terpent.															
Kautsch. (Grip)	London	3/11/2	je kg	—/0	79.05	—/8.55	1.60	101.70	—/81/2	—/82/8	—/81/4	—/83/8	—/81/8	—/8	
Sheets	—	2/3	5.1	—/9	79.05	—/8.55	1.60	101.70	—/81/2	—/82/8	—/81/4	—/83/8	—/81/8	—/8	
Para.	—	—	—	—/11	113.75	—/10.5	1.90	121.80	—/101/2	—/101/2	—/101/2	—/101/2	—/101/2	—/101/2	
Terpentin	New York	45.75	0.40 (I)	89.30	44.3 (I)	86.—	0.75 (I)	55 (I)	93.—	94.—	95.—	91.—	91.—	91.—	
	Savannah	—	—	83.40	41.30 (I)	79.—	0.68 (I)	50.5 (I)	85.25	86.—	84.75	82.50	81.50	82.—	
Schellack	Hamburg	—	—	367.—	—	480.—	—	—	490.—	470.—	470.—	470.—	470.—	470.—	
	London	84—85	1.69	385/—	388.50	417/—	8.94	565.90	380/—	—	370/—	—	372/6	—	
Miner. Erzeugn., Metalle															
Salpeter	London	8/01/2	je 1000 kg	188.5	10/4	12192.—	11/—	243.76	10/9	—	10/9	—	10/9	—	
Petroleum	New York	—	—	17.30	8.60 (I)	16.40	0.14 (I)	10.5 (I)	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	
Kupfer	Hamburg	130	—	6487.—	—	8091.—	—	—	8250—8400	8100—8300	8050—8200	8100—8250	8225—8275	8150—8250	
	London	651/8	1306.9	61.5	59688.—	59.—	1184.—	74950.—	60 3/8	60 1/8	60 1/8	60 1/8	60 1/8	60 1/8	
	New York	15	1320	13.33	66772.—	12.82	1138.—	82819.—	13.—	13.—	13.12	13.12	13.12	13.12	
Blei	Hamburg	34—35	—	2212.—	—	2931.—	—	—	3075—3150	3025—3075	2975—3050	2975—3025	3000—3075	2975—3025	
	London	181/4	366.20	21.17	21183.—	23.6/—	462.—	29256.—	23 1/8	23 1/8	23 1/8	23 1/8	23 1/8	23 1/8	
	New York	4.15	365.20	4.75	23919.—	5.11	453.—	33011.—	5.37	5.37	5.37	5.37	5.37	5.37	
Zink	Hamburg	46.—	—	2442.—	—	3312.—	—	—	3325—3375	3250—3300	3175—3250	3275—3300	3275—3350	3275—3300	
	London	211/2	431.5	25.5	24739.—	26.15/—	536.80	33981	27.—	27 1/8	27.—	27.—	27 1/8	27.—	
	New York	5.32	4724	4.64	23345.—	4.96	440.—	32042	5.12	5.12	5.12	5.12	5.12	5.12	
Eisen	Deutschland	—	—	—	—	—	—	—	9810.—	—	—	9810.—	—	—	
	London	—	—	—	—	—	—	—	5.5/—	—	5.5/—	—	5.5/—	—	
	New York	—	—	18.50	4503.—	19.50	79.9	5583	19.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	
Kohle	Deutschland	14.40	—	—	—	—	—	—	1704.40	—	1704.40	—	1704.40	—	
	England	16/3	—	—	—	—	—	—	22/—	—	—	—	27/—	—	
Zinn	Hamburg	427.40	—	15100.—	—	19390.—	—	—	19703—20100	19700—19900	18900—19200	19200—19400	19300—19500	19200—19300	
	London	1691/2	3401.8	152.—	111101.—	149.—	2990.—	189281	148 1/2	148 1/2	148 1/2	148 1/2	153.—	148 3/4	
	New York	—	—	30.58	147561.—	30.54	2711.—	197295	30.75	30.62	30.62	30.50			