

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

14. Jahrgang Berlin, den 7. Februar 1941 Nummer 2

Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telefonische Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Die japanische Handelsflotte

Die Entwicklung der Tonnage

Bis zur Revolution von 1868 betrieb Japan nur Küstenschifffahrt. In den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde die erste Auslandsverbindung unter japanischer Flagge, die Linie Yokohama-Schanghai, eröffnet¹⁾. In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich die japanische Handelsflotte rasch. Im Jahre 1890 umfaßte sie (ohne Segelschiffe) 138 000 BRT, 1913 1 500 000 BRT. In 22 Jahren hatte sie sich annähernd vervielfacht, während die Welthandelsflotte in dieser Zeit nur auf mehr als das Doppelte stieg (von 21,1 auf 47,0 Mill. BRT). Dementsprechend nahm der Anteil der japanischen an der Welttonnage von 0,7 auf 3,2 v. H. zu.

Tonnagebestand der japanischen Handelsflotte*)

Jahr	1000 BRT	In v. H. der Welttonnage	Jahr	1000 BRT	In v. H. der Welttonnage
1890.....	138	0,7	1927.....	4 033	6,2
1895.....	280	1,1	1928.....	4 140	6,2
1900.....	488	1,7	1929.....	4 187	6,2
1905.....	871	2,4	1930.....	4 317	6,2
1910.....	1 147	2,7	1931.....	4 276	6,1
1913.....	1 500	3,2	1932.....	4 255	6,1
1919.....	2 325	4,6	1933.....	4 258	6,3
1920.....	2 996	5,2	1934.....	4 073	6,2
1921.....	3 355	5,4	1935.....	4 086	6,3
1922.....	3 587	5,6	1936.....	4 216	6,5
1923.....	3 604	5,5	1937.....	4 475	6,7
1924.....	3 843	6,0	1938.....	5 007	7,4
1925.....	3 920	6,1	1939.....	5 630	8,1
1926.....	3 968	6,1	1940.....	.	.

*) Nach Lloyd's Register of Shipping.

größern. Infolgedessen rückte es vom 7. auf den 4. Platz unter den Handelsflotten der Welt auf. In den Nachkriegsjahren ging der Aufstieg in gemäßigtem Tempo weiter. 1924 überflügelte die japanische Handelsflotte die im Rückgang befindliche französische und setzte sich damit hinter Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika an die dritte Stelle unter den Handelsflotten der Welt. Diesen Platz hat sie bis zur Gegenwart behauptet. Die Weltwirtschaftskrise von 1930 bis 1935, in der sich die Welttonnage durch Abwrackung von 70,1 auf 64,9 Mill. BRT verringerte, führte auch in Japan zu einem Tonnagerückgang. Er war aber verhältnismäßig gering, obwohl sich Japan kräftig an der Abwrackaktion beteiligte. Seit 1936 ist die japanische Handelsflotte wieder in steilem Aufstieg begriffen. Sie nahm in den letzten drei Jahren vor dem Kriege wieder wie vor dem Weltkrieg weit schneller als die Welthandelsflotte zu. Ihr Anteil an der Welttonnage, der sich von 1924 bis 1935 zwischen 6 und 6,5 v. H. bewegt hatte, stieg bis Mitte 1939 auf 8,1 v. H.

Abgesehen von der günstigen geographischen Lage Japans und der seemännischen Tüchtigkeit seiner Bevölkerung ist die zielbewußte, den wechselnden Verhältnissen Rechnung tragende Schifffahrtspolitik der Regierung die wichtigste Ursache dieses von keinem ernsthaften Rückschlage unterbrochenen Aufschwungs gewesen. Ohne kräftige staatliche Unterstützung hätte die japanische Handelsflotte den technischen Vorsprung Europas kaum einholen können. Die Regierung bewilligte Subventionen und sorgte gleichzeitig durch strenge Überwachung für ihre richtige Verwendung. Gerade daran hat es in anderen Ländern gefehlt, wie das Beispiel der Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreichs lehrt. Vor allem erfreute sich der Regierungshilfe die mit dem Auslande verkehrende Linienfahrt. Mit ihrem Erstarben wurden die Bedingungen für die Auszahlung von Subventionen verschärft. Höhere Geschwindigkeit und größerer Frachtraum wurden gefordert und die in den nahen Gewässern bestehenden Linien sowie Schiffe über 15 Jahre ausgeschlossen. Solange der Schiffsbau und der Schiffsmaschinenbau noch unentwickelt waren, wurden auch sie unterstützt. Das Bausubsidiengesetz wurde 1917 aufgehoben, als die Maßnahme überflüssig geworden war. Jedoch griff die Regierung wieder energisch ein, als die Weltwirtschaftskrise den Schiffsbau zu lähmen drohte. In den Jahren 1932, 1935 und 1936 wurde mit

Hinsichtlich der Schnelligkeit der Ausdehnung stand 1890 bis 1913 die Handelsflotte Japans an der Spitze aller Handelsflotten der Welt. Sie nahm in der Mitte der 90er Jahre jährlich um 15 bis 20 v. H. und in den letzten Vorkriegsjahren noch um 7 v. H. zu. Dagegen hatte die deutsche Handelsflotte, die von 1899 bis 1913 ebenfalls einen kräftigen Aufschwung erlebte, eine durchschnittliche Zuwachsrate von jährlich 5,5 v. H.

Der Weltkrieg war der Entwicklung der japanischen Handelsflotte besonders günstig. Während alle Handelsflotten bis auf die amerikanische geschwächt aus dem Kriege hervorgingen, konnte Japan seine Tonnage um über ein Drittel ver-

¹⁾ Vgl. zu dem folgenden: „Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt“. Bearbeitet im Institut für Konjunkturforschung. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen. Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium. Heft 9. Jena: Fischer. 1940.

staatlicher Hilfe eine Abwrack- und Neubauaktion durchgeführt, die die veraltete Tonnage um 500 000 BRT verminderte und dafür 300 000 BRT neuer Tonnage schuf. Für die Neubauten wurden eine Mindestgeschwindigkeit von 13,5 bis 14 sm und eine Mindestgröße von 4000 BRT gefordert. Ein weiteres Neubauprogramm trat 1937 in Kraft. Es sah die Förderung von großen Fahrgast- und kombinierten Fahrgast-Frachtschiffen mit einer Gesamttonnage von 300 000 BRT vor. Die Schiffe sollten 6000 BRT groß sein und 19 sm laufen.

Die Entwicklung der Qualität

Die Qualität einer Handelsflotte wird im wesentlichen durch ihren Altersaufbau bestimmt. Je jünger eine Handelsflotte ist, um so mehr Schiffe besitzt sie, die technisch und wirtschaftlich auf der Höhe und daher im Wettbewerb mit Schiffen anderer Handelsflotten überlegen sind. Für den Altersaufbau wiederum ist es bedeutungsvoll, ob die Entwicklung der Tonnage gleichmäßig oder sprunghaft erfolgt. Erlebt eine Handelsflotte eine Periode plötzlicher Vergrößerung wie die japanische in den Weltkriegsjahren (oder die amerikanische in den Jahren 1917 bis 1920), so tritt nach etwa 20 Jahren rasch eine Überalterung ein, wenn ihr nicht durch Neubau und Abwrackung rechtzeitig vorgebeugt wird. Dies ist in Japan in den Jahren 1932 bis 1935 durch die Neubau- und Abwrackaktion geschehen. Sie diente allerdings in erster Linie der Bekämpfung der Wirtschaftskrise, wurde aber gleichzeitig zur Verjüngung der Handelsflotte ausgenutzt (in den Vereinigten Staaten bewirkt der gegenwärtige Krieg auf dem Wege des Verkaufs der überalterten Tonnage an das Ausland und ihres Ersatzes durch Neubauten die qualitative Verbesserung der Handelsflotte). So erfolgreich war die Verjüngungsaktion, daß Japan im Jahre 1937 den größten Vmhundertsatz an Tonnage unter fünf Jahren von allen Handelsflotten der Welt besaß. Der Altersaufbau ist jedoch noch nicht ideal, da der Vmhundertsatz an Schiffen über 20 Jahren über dem Weltdurchschnitt liegt. Das Durchschnittsalter der gesamten japanischen Handelsflotte beträgt 15,2 Jahre und liegt beträchtlich unter dem der Welttonnage mit 16,8 Jahren. Ein jüngerer Durchschnittsalter als die japanische haben die deutsche Handelsflotte (14,9), die britische (14,0), die norwegische (12,7), die holländische (13,3) und die dänische (14,8).

Altersaufbau der japanischen Handelsflotte*)
(Mitte 1939)

Altersgruppe	Japan		Welt	
	1 000 BRT	v. H.	1 000 BRT	v. H.
Unter 5 Jahre	1 550	27,5	10 621	15,5
5 und unter 10 Jahre ..	594	10,6	6 796	10,0
10 und unter 15 Jahre ..	371	6,6	10 758	15,7
15 und unter 20 Jahre ..	911	16,2	15 120	22,0
20 und unter 25 Jahre ..	1 277	22,7	11 689	16,2
25 Jahre und darüber ..	926	16,4	14 125	20,6
Insgesamt	5 629	100,0	68 509	100,0

*) Nach Lloyd's Register of Shipping.

In Verbindung mit der Verjüngung seiner Handelsflotte war Japan bestrebt, die Geschwindigkeit seiner Schiffe zu erhöhen, wobei neben wirtschaftlichen Interessen auch die der Kriegsmarine mitsprachen. Bei diesem Bestreben ist es Japan gelungen, im Bau schneller Fracht- und Ölschiffe die führende Stellung in der Welt zu gewinnen. Während der Bau schneller Ölschiffe von 18 sm früheren Datums ist, kamen die ersten schnellen Frachter 1936 in Dienst. Sie haben mit Ladung in See eine Dauergeschwindigkeit von 17 sm (bei den Probefahrten erreichten sie eine Geschwindigkeit von 19 bis 20 sm), einen Raumgehalt von 7000

bis 9000 BRT und eine Tragfähigkeit von 9000 bis 10000 t dw. Daß Japan sein Hauptinteresse den Fracht- und Ölschiffen bislang zuwendete, ist verständlich, da sein wichtigstes Verkehrsgebiet der Pazifische Ozean ist, auf dem die Beförderung von Fahrgästen an Bedeutung hinter der von Gütern zurücktritt. Umgekehrt liegen die Verhältnisse auf dem Nordatlantik, wo bis zum Kriege der Geschwindigkeitsrekord des schnellsten Fahrgastschiffes im Mittelpunkt des Interesse stand. Eine ähnliche Entwicklung bahnt sich aber auch im Stillen Ozean an. Die neuesten Fahrgastschiffe der *Nippon Yusen Kaischa*, Japans größter Schifffahrtsgesellschaft, sollen nach den veröffentlichten Plänen bei einem Raumgehalt von 28000 BRT eine Dauergeschwindigkeit von 25 und eine Höchstgeschwindigkeit von 28 sm besitzen.

Bei dem Wert, den Japan der Qualität seiner Tonnage beimißt, überrascht es, daß der Anteil der 12 sm und mehr laufenden Schiffe in der japanischen Handelsflotte niedriger als in der Welthandelsflotte ist. Auch gegenüber 1913 ist kein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen, während dies bei allen anderen großen Handelsflotten bis auf die amerikanische und griechische der Fall war. Dies erklärt sich daraus, daß Japan noch einen verhältnismäßig großen Anteil überalterter Tonnage besitzt. Der Wettbewerbsfähigkeit der japanischen Handelsflotte erwächst daraus kein Schaden. Denn der größte Teil ist im Verkehr mit dem asiatischen Festlande eingesetzt, und nur ein kleiner Teil dient dem Überseeverkehr, in dem eine hohe Geschwindigkeit sich voll auswirken kann.

Bruttoregistertonnage und Anteil der 12 sm und mehr laufenden Dampfer und Motorschiffe*)

	Gesamttonnage		Davon liefen 12 sm und mehr			
	1 000 BRT		1 000 BRT		v. H.	
	1913	1938	1913	1938	1913	1938
Welt	46 953	87 847	13 114	21 247	27,9	31,3
Japan ...	1 500	5 007	407	1 457	27,1	29,1

*) Aus „Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt“, a. a. O., S. 62.

Die Bedeutung der japanischen Flagge im Welt-Seeverkehr

Wie hat sich nun die Bedeutung der japanischen Flagge im Welt-Seeverkehr entwickelt? Der starke nationale Zug in der japanischen Schifffahrtspolitik zeigte sich frühzeitig in dem Bestreben, der eigenen Flagge das Übergewicht in den heimischen Häfen zu gewinnen. Noch am Anfange dieses Jahrhunderts spielte die britische Flagge eine größere Rolle in den japanischen Häfen als die japanische. Ja, während des russisch-japanischen Krieges machte die britische Flagge sogar über 50 v. H. aus. Dies änderte sich jedoch nach dem für Japan siegreichen Ausgange dieses Krieges und mit dem Erstarken der japanischen Handelsflotte. 1913 fuhr über die Hälfte der in japanischen Häfen verkehrenden Tonnage unter japanischer Flagge, und nach dem Weltkriege waren es zeitweilig sogar zwei Drittel. Im Überseeverkehr folgte die japanische Flagge der Entwicklung des japanischen Außenhandels. Sie drang überall dort vor, wo sich die japanischen Außenhandelsbeziehungen verdichteten. Dies war in Nord- und Südamerika, in Britisch-Indien, in Südafrika und in Australien der Fall. Der Anteil der japanischen Flagge am Hafenverkehr dieser Länder zeigt allenthalben eine Vervielfachung. Dagegen blieb der Anteil der japanischen Flagge in den europäischen Häfen gegenüber 1913 konstant. Dementsprechend nahm auch der Verkehr im Suezkanal kaum zu. Im Panamakanal ist die japanische Flagge nicht unbedeutend vertreten, wenn sie auch dem Sternenbanner und dem Unionjack erst

Anteil der japanischen Flagge am Weltseeverkehr in v. H. *)

Jahr	In									Im	
	japanischen	deutschen	englischen	französ.	amerikan.	brasilian.	brit.-süd-afrikan.	brit.-ind.	austral.	Suez-	Panama-
	Häfen									Kanal	
1900	34,8	.	0,5	0,7	.	0,1	0,3	0,5	2,1	1,9	.
1913	50,9	.	0,9	0,9	.	.	.	3,5	.	.	.
1937	56,5	*) 0,4	0,6	0,9	5,0	*) 1,1	4,8	*) 8,9	*) 7,4	2,0	6,6

*) Aus: „Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt“, a. a. O., S. 124. — *) 1936. — *) 1935.

in weitem Abstände folgt und von der norwegischen Flagge noch um das Doppelte übertroffen wird. Im Kaiser-Wilhelm-Kanal ist die japanische Flagge ohne Bedeutung.

Der Einfluß des Krieges

Der Ausbruch des europäischen Krieges im September 1939 schien der japanischen Handelsflotte eine Glanzzeit ähnlich der des Weltkrieges zu eröffnen. Damals konnte Japan seinen Schiffsbau steigern, seine Handelsflotte rasch vergrößern und die Handels- und Schifffahrtspositionen besetzen, die Deutschland und Großbritannien im Pazifischen und Indischen Ozean geräumt hatten. Die Entwicklung verlief diesmal jedoch anders. Im Vordergrund der japanischen Politik steht gegenwärtig die politische und wirtschaftliche Durchdringung Ostasiens, hinter der die Ausdehnung des Handels und der Seeschifffahrt mit Übersee zurückstehen muß. Daher ist seit Beginn des Chinakonfliktes der Tonnagebedarf Japans für die Beförderung lebenswichtiger Güter aus Mandschukuo und China im Steigen begriffen. Hatte Japan für den Nahverkehr 1936 einen Schiffsraum von rd. 1,6 Mill. t dw gebraucht, so waren es im August 1939 bereits 2,0 Mill. und im August 1940 sogar 2,5 Mill. t dw. Die starke Zunahme der japanischen Tonnage seit 1936 genügt nicht, um den vermehrten Ansprüchen des Nahverkehrs Rechnung zu tragen, zumal sich die Beschlagnahmen für militärische Zwecke zwischen 1,0 und 1,5 Mill. BRT bewegten. Obwohl die japanische Regierung auf den Devisenerwerb durch die Seeschifffahrt den größten Wert legt, sank im ersten Kriegsjahr der in Übersee beschäftigte Frachtraum von 1,8 auf 1,6 Mill. t dw. Dieser Rückgang ergab sich teilweise aus der Zurückziehung der Schiffe aus der Europafahrt, vor allem aber aus der Schrumpfung des Verkehrs mit Indien und der Südsee, hinter der die Steigerung des Einsatzes von Schiffsraum im Verkehr mit Nordamerika, Südafrika und Australien weit zurückblieb.

Beschäftigung der japanischen Trampschiffe
(Schiffe über 2 000 t dw)

Raum	August 1939	August 1940	Veränderung
	Tonnage in t dw		
Europa u. Südamerika	138 384	98 502	— 39 882
Afrika	26 408	47 075	+ 20 577
Nordwestatlantik	180 282	200 700	+ 20 427
Nordostpazifik	495 418	492 651	— 2 767
Australien	66 306	140 824	+ 74 518
Indien	175 318	110 745	— 64 573
Südsee	709 793	559 371	— 210 422
Überseeverkehr zus...	1 851 999	1 658 877	— 193 122
Nahverkehr	2 080 680	2 545 381	+ 464 701
Im Dock	199 567	233 279	+ 33 712
Sonstige	900 588	987 018	+ 77 480
Im ganzen	5 041 784	5 424 555	+ 382 771

Eine weitere Verschärfung der Frachtraumknappheit drohte einzutreten, als Großbritannien nach der Besetzung Dänemarks und Norwegens die Tonnage dieser Länder beschlagnahmte. Da Japan zu dieser Zeit 26 norwegische und 2 dänische

Schiffe mit einem Gesamttraumgehalt von 184 000 BRT in Charter hatte, bestand die Gefahr, daß England Hand auf die Schiffe legte, wenn sie in Gewässern waren, die im britischen Machtbereich liegen. Um die Spannung mit Japan nicht zu verschärfen, bequeme sich England zu dem Zugeständnis, die japanischen Charterverträge zu respektieren.

Das beste Mittel, die Schiffsraumknappheit zu beheben, wäre die Steigerung des Schiffbaus gewesen. Bei einer Leistungsfähigkeit von rd. 800 000 BRT im Jahre waren 1937 und 1938 rd. 450 000 BRT vom Stapel gelaufen. Im Jahre 1939 erreichten die Stapelläufe jedoch nur rd. 400 000 BRT. Die rückläufige Bewegung ist durch Mangel an Rohstoffen, vor allem an Stahl, und an Facharbeitern verursacht worden. Beide Ursachen haben die Bauzeiten beträchtlich verlängert. Während vor dem Chinakonflikt der Bau eines großen Schiffes 10, der eines kleinen 7 bis 8 Monate beanspruchte, betragen die Bauzeiten gegenwärtig 21 und 12 Monate. Auch die Reparaturzeiten der Schiffe haben sich verlängert. Um diese Übelstände zu beseitigen, hat die japanische Regierung neuerdings die Zuteilung von Schiffsbaustahl an die Werften um 20 v. H. erhöht. Ferner hat sie die Annahme von Schiffsbestellungen aus dem Ausland an die Bedingung geknüpft, daß das erforderliche Material als ein Teil der Baukosten aus dem Auslande eingeführt und der Rest der Baukosten zur Einfuhr von Material zum Bau japanischer Schiffe verwendet werden muß. Schiffs-käufe aus dem Auslande und Charterungen fremder Tonnage sollen erleichtert werden. An Reparaturen sollen unter Zurückstellung der laufenden Überholungsarbeiten nur die allerdringendsten ausgeführt werden. Schließlich hat die japanische Regierung die Kontrolle über die Seeschifffahrt, die bislang unter Oberaufsicht des Verkehrsministeriums durch einen selbständigen Ausschuß der Schifffahrtskreise ausgeübt wurde, selbst unter Beteiligung der Reeder in die Hand genommen, um die Ausnutzung des Frachtraums den Erfordernissen der heimischen Versorgung anzupassen und die Charter- und Frachtraten niedrig zu halten, von deren Stabilität die Aufrechterhaltung der Preise der eingeführten lebensnotwendigen Güter abhängt.

Ausblick

Das Ziel der japanischen Schifffahrtspolitik ist die Vergrößerung der Handelsflotte auf 7,5 Mill. BRT bis zum Jahre 1942/43. In Anbetracht der großen wirtschaftlichen Aufgaben, die sich die japanische Regierung gestellt hat, erscheint diese Tonnage eher zu niedrig als zu hoch. Die Durchführung des Planes wird von der Entwicklung der politischen Verhältnisse abhängen. Unter den augenblicklichen Verhältnissen kann der japanische Schiffsbau etwa 400 000 BRT im Jahre fertigstellen. Mit dieser Leistung könnte die Handelsflotte den erstrebten Umfang bis Mitte 1943 annähernd erreichen. Allerdings dürften die Schiffsabgänge nicht über das normale Maß hinausgehen.

Die Textilwirtschaft des Iran

Textilrohstoffherzeugung und Textilindustrie

Ebenso wie in anderen Ländern des Vorderen Orients hat auch die Wirtschaft des Iran im letzten Jahrzehnt einen bedeutenden Aufschwung genommen, der sich besonders auf die Textilwirtschaft und hier vor allem auf die Baumwollwirtschaft erstreckt hat.

Auch im Iran stehen die Bemühungen um die wirtschaftliche Erschließung des Landes unter dem Leitgedanken, den Bedarf der Bevölkerung durch die eigene landwirtschaftliche und gewerbliche Produktion zu decken und die im Inland anfallenden oder bei entsprechenden Maßnahmen leicht zu erzeugenden Rohstoffe ganz oder zum großen Teil selbst zu verarbeiten, um auf diese Weise von der stark belastenden Halb- und Fertigwareneinfuhr und der oft schwankenden Rohstoffausfuhr unabhängig oder doch unabhängiger zu werden.

Diese Voraussetzungen und Bedingungen waren im Iran (ähnlich wie in den südosteuropäischen oder anderen vorderasiatischen Ländern) vor allem bei der Textilwirtschaft gegeben. Die Erzeugung von Textilrohstoffen ist dementsprechend erheblich ausgedehnt worden; auch die Qualität der Produkte wird allmählich gesteigert, womit nicht nur die Verarbeitung im Lande ermöglicht und erleichtert wird, sondern gleichzeitig auch die Aussichten für die Ausfuhr des nicht benötigten Teils der Rohstoffe sich bessern. Ferner hat der Iran eine moderne und leistungsfähige Textilindustrie aufgebaut. Dabei steht die Baumwollindustrie an erster Stelle, die der bei weitem bedeutendste Industriezweig geworden ist. Doch werden daneben auch die anderen Zweige der Textilindustrie ausgebaut.

Zwischen der textilwirtschaftlichen Entwicklung des Iran und der der benachbarten Türkei¹⁾ bestehen viele Parallelen. In beiden Ländern hat der Staat bei der Erschließung der landwirtschaftlichen Hilfsquellen und dem Aufbau der Industrie die Führung inne. Doch bestehen zwei nicht unbedeutende Unterschiede: Viel stärker als in der Türkei ist es im Iran gelungen, die private unternehmerische Initiative in die Industriepäne des Staates einzuspannen. Der Staat hat — von den planenden Maßnahmen abgesehen — vor allem durch seine Handelspolitik mitgewirkt, durch die die Einfuhr von Textilhalb- und -fertigwaren erschwert, die von Produktionsmitteln dagegen erleichtert worden ist. Ferner wurden durch staatliche Banken billige Investitionskredite gegeben. Ein weiterer recht beachtenswerter Unterschied (zu dem auch in anderen „jungen“ Ländern durchgeführten textilindustriellen Aufbauwerk) besteht darin, daß der Iran zuerst die Spinnerei und dann die weiterverarbeitenden Stufen, also vor allem die Weberei, aufgebaut hat, während man sonst zuerst zur Errichtung von Webereien und danach zum Bau von Spinnereien geschritten ist. Dieser Unterschied erklärt sich daraus, daß der textilindustrielle Aufbau beispielsweise in den Südostländern zunächst die Einfuhr „teurer“ Fertigwaren durch „billigere“ Garnimporte ersetzen wollte; danach wollte man durch Entwicklung der Spinnerei von der Garneinfuhr unabhängig werden, und schließlich hat man — gewissermaßen als letzte Phase — in neuerer Zeit die eigene Rohstoffherzeugung gesteigert und verbessert, um sie der Verarbeitung im eigenen Lande nutzbar zu machen. Man hielt also zunächst an

der Einfuhr von Garnen bzw. Rohstoffen fest und versuchte, die Importe allmählich auf ein tragbares Maß zurückzudrängen. Bei dieser Entwicklung hat übrigens u. a. auch ein „technischer“ Gesichtspunkt eine Rolle gespielt: Die Weberei ist der „leichtere“ Arbeitsprozeß und ist den zunächst noch wenig geschulten Arbeitskräften der „jungen“ Länder durch die überall noch anzutreffende Handweberei bereits in gewissem Maße vertraut. Die Spinnerei dagegen bietet erfahrungsgemäß anfangs einige Schwierigkeiten. Der Iran hat den umgekehrten Weg eingeschlagen. Die Textilwirtschaft ist gewissermaßen „von unten an“, also vom Rohstoff ausgehend, aufgebaut worden. Auf diese Weise wurden die geschilderten Entwicklungsstadien, die andere Länder durchgemacht haben, teilweise „übersprungen“ und zusammengefaßt. Der Iran konnte diesen Weg wählen, weil sich mit der staatlichen Führung und der Leistung seiner aufbauwilligen Unternehmerschaft die Geschicklichkeit seiner Arbeitskräfte in glücklicher Weise verbindet. So hat das Land in den letzten zehn Jahren an seine Jahrhunderte alten textilwirtschaftlichen Traditionen (Seidenbau und Seidenverarbeitung, Teppichherstellung) angeknüpft und eine neue, Zukunft versprechende Textilwirtschaft aufgebaut. Die Entwicklung ging so rasch vor sich, daß der Staat regulierend eingreifen mußte; um der Gefahr der Übersetzung zu begegnen, müssen Neugründungen vom Industrieminister genehmigt werden. Zudem sind der Industrialisierung durch die Knappheit an Arbeitskräften gewisse Grenzen gezogen. Die Industrie steht nämlich in dieser Beziehung mit der Bauwirtschaft in starkem Wettbewerb, die angesichts der großen Erschließungsarbeiten, z. B. auf dem Gebiete des Verkehrswesens oder der Bewässerung, viele Kräfte braucht. Übrigens dienen alle diese Erschließungsmaßnahmen gleichzeitig der Ausfuhr aus dem Iran; dabei kommt es vor allem auf solche Güter an, die — wie beispielsweise die Textilrohstoffe — bei verhältnismäßig geringem Volumen einen hohen Wert haben. Dadurch wird ein gewisser Ausgleich der ungünstigen Verkehrslage und der schlechten Transportverhältnisse des Iran herbeigeführt.

Die Textilrohstoffherzeugung

Baumwolle

Unterstützt durch die tatkräftige Förderung des Staates ist die Baumwollerzeugung im Iran stark gestiegen. Die zur Verfügung stehenden Daten sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt; doch erscheinen besonders die Zahlen über die Anbaufläche nicht ganz sicher. Auf jeden Fall können sie als eine Untergrenze angesehen werden. Für 1939 wird die Baumwollproduktion auf 40 000 t veranschlagt. Nach anderen Angaben wird die Baumwollanbaufläche für die letzten Jahre bereits mit 260 000 ha, die Erzeugung mit 60 000 t beziffert. Diese Zahlen — vor allem über die Erzeugung — erscheinen aber reichlich hoch, wenngleich sie vielleicht nicht ganz außerhalb des Möglichen liegen. Eine Sicherheit für die Richtigkeit dieser Angaben war nicht zu gewinnen.

Die staatlichen Förderungsmaßnahmen für die Baumwollproduktion im Iran sind ähnlich wie in anderen Ländern, die um eine Ausdehnung des Baumwollanbaus bemüht sind:

Zunächst bedeutet die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch die Fertigstellung der

¹⁾ Vgl. hierzu „Die Textilwirtschaft der Türkei“ in: *Schriften des Instituts für Konjunkturforschung*, Wochenbericht, 14. Jahrgang, Nr. 1 v. 24. Januar 1941.

transiranischen Bahn; durch Straßenbau usw. auch für die Baumwollwirtschaft eine Erleichterung; sodann kommen alle Maßnahmen zur Entwicklung der Landwirtschaft, vor allem verbesserte Bewässerungsmöglichkeiten, der Baumwollkultur zugute. Der Erschließung neuer Gebiete für den Baumwollbau dienen die Vorschüsse und Kredite der halbstaatlichen Baumwoll-Aktiengesellschaft für die Anlage von Baumwollpflanzungen in solchen Gegenden des Landes, in denen noch keine Baumwolle erzeugt wird. Ferner führt die Gesellschaft ausländische Baumwollsaamen ein, sie verteilt ausgewähltes Saatgut an die Bauern, um die Qualität der heimischen Baumwolle zu heben. Weiterhin läßt die Regierung in den verschiedenen Gebieten des Landes Untersuchungen über die am besten geeigneten Baumwollsorten durchführen. Sie entsendet Sachverständige, die den Baumwollbauern die nötigen Anweisungen und Ratschläge geben, eine Kontrolle des Saatgutes vornehmen und die Baumwollfelder überwachen, um die Ausdehnung von Krankheiten zu verhindern. Auch für den Absatz der geernteten Baumwolle ist gesorgt. In den Baumwollgebieten sind Entkörnungsanstalten errichtet worden, deren Zahl kürzlich mit etwa 100

land betrieben werden. Er ist bisher vor allem in den nördlichen Landesteilen entwickelt, in den Provinzen Mazenderan, Chorassan, Aserbeidschan, ferner in der Provinz Fars. Große Zukunft für den Baumwollbau verspricht die — allerdings noch kaum erschlossene — Karun-Ebene in der Provinz Chusistan (am Ende des Persischen Golfes, dicht an der irakischen Grenze). Dort sind bei einer Verbesserung der Bewässerungsanlagen die Produktionsbedingungen ähnlich wie im benachbarten Zweistromland; es kann eine Baumwolle erzeugt werden, deren Qualität der ägyptischen nicht nachsteht.

Wolle

Der Schafbestand des Iran ist mit 14 Millionen verhältnismäßig hoch; trotzdem befinden sich Schafzucht und Wollerzeugung in einem unbefriedigenden Zustand. Die Herden sind ziemlich stark degeneriert. Der Wollerzeugung hat man lange Zeit keine große Aufmerksamkeit geschenkt, da man auch im Iran das Schaf in erster Linie wegen des Milch-, Fett- und Fleischertrages hält. Die Qualität der Wolle ist daher gering und nur zur Teppichherstellung geeignet. Immerhin ist im Laufe der Zeit eine mengenmäßige Steigerung der Erzeugung erreicht worden. So hat die Wollproduktion im Durchschnitt der Jahre 1909-13 nur 5500 t betragen, seit 1931/32 beläuft sie sich auf jährlich 22200 t, wovon etwa 15000 t an den Markt gelangen sowohl für die Verarbeitung im Inland (vor allem zu Teppichen) als auch für Exportzwecke. Der Rest wird von den Bauern selbst verarbeitet und verbraucht. Die geschilderte Zunahme der iranischen Wollproduktion war übrigens eine Voraussetzung für den gleichzeitig erfolgenden Ausbau der heimischen Teppichherstellung.

Die gegenwärtigen Aufgaben der Schaf- und Wollwirtschaft im Iran sind die gleichen wie in den meisten Südost- und anderen vorderasiatischen Ländern. Es kommt entscheidend darauf an, die Qualität der iranischen Wolle zu verbessern. Das ist durch eine Reihe von Maßnahmen auf dem Gebiete der Schafzucht, der Schafhaltung und des Futterbaus möglich, wie bisher durchgeführte Versuche ergeben haben. Für die Pläne, die iranischen Schafe durch geeignete Wollschaffrasen aufzukreuzen, besteht großes Interesse. Das Ziel der Umzüchtung ist die Entwicklung eines iranischen Merinoschafes oder eines veredelten iranischen Landschafes. Für die Kreuzung kommt vor allem das deutsche Merinofleischschaf in Frage. Daneben braucht der Iran auch einen verbesserten Schaftyp für die Berge. Diese Tiere müssen den klimatischen Anforderungen großer Höhen gewachsen und futtergütig sein. Zur Aufkreuzung hält man das württembergische Landschaf für geeignet.

Die Durchführung dieser Maßnahmen, für die längere Fristen notwendig sind, wird noch in gewissem Maße durch die Befürchtung behindert, daß der Fettertrag der Schafe der Menge wie der Güte nach mit der Umkreuzung zurückgehe. Hierzu ist aber geltend zu machen, daß durch die Kreuzung ein Schaftyp entwickelt werden soll, der eine ausreichende Milch-, Fett- und Fleischleistung mit besserer Wolle verbindet. Zudem müssen die züchterischen Maßnahmen mit anderen landwirtschaftlichen Kultivierungsarbeiten verbunden werden: Die Weiden sind zu verbessern, und der Anbau gewisser Mengen zusätzlichen Schaffutters ist aufzunehmen, was wiederum von der verbesserten Wasserversorgung und Bewässerung in den in Frage kommenden Gebieten abhängt. Ferner ist es notwendig, die Schäfer fachmännisch auszubilden sowie Tierärzte und Tierarzneimittel bereitzustellen.

Immerhin ist mit der Verbesserung der iranischen Schafherden bereits ein Anfang gemacht

Anbaufläche, Hektarertrag und Erzeugung von Baumwolle im Iran*)

Jahr	Anbau- fläche ¹⁾	Hektar- ertrag	Erzeugung (entkörnt)
	1 000 ha	dz	1 000 t
1926/27	.	.	²⁾ 21,8
1927/28	.	.	²⁾ 19,6
1928/29	.	.	²⁾ 20,4
1931/32	60	3,8	22,9
1932/33	53	2,9	15,5
1933/34	120	2,6	31,2
1934/35	90	2,9	27,8
1935/36	85	3,4	28,9
1936/37	148	2,5	37,0
1937/38	204	1,6	32,9

*) Nach: Annuaire International de Statistique Agricole, Rome. —

¹⁾ Nur ungefähre Angaben, die wohl eine Untergrenze darstellen.

²⁾ Schätzungen.

angegeben wurde. Weitere Anlagen sind im Entstehen begriffen. Schließlich wird der Absatz durch Einführung einer sachgemäßen Klassierung der verschiedenen Baumwollsorten und -qualitäten geordnet¹⁾.

Durch diese Maßnahmen ist es gelungen, die Baumwollerzeugung nicht nur — wie dargelegt — der Menge nach zu steigern, sondern auch qualitativ zu erhöhen. Der Anteil der einheimischen Baumwolle ist zurückgedrängt und der der besseren Sorten entsprechend gesteigert worden. Damit wird die Verarbeitung der Baumwolle in den inländischen Fabriken erleichtert und die Aussichten für die Ausfuhr²⁾ erheblich verbessert. Trotz des zunehmenden Eigenbedarfs des Iran für Baumwolle ist übrigens zu erwarten, daß bei der voraussichtlichen Entwicklung der Baumwollerzeugung künftig größere Mengen als bisher für Exportzwecke zur Verfügung stehen werden.

Der Baumwollbau kann im Iran sowohl in den fruchtbaren Küstenlandschaften als auch im Hoch-

¹⁾ Man unterscheidet:

a) die sog. einheimische Sorte oder „Levante-Baumwolle“ (etwa 23 mm Stapellänge), ihre Qualität entspricht etwa der indischen Baumwolle;

b) die sog. amerikanische Sorte (etwa 29 mm Stapellänge), diese Sorte gedellt vor allem in dem feuchten Klima der Provinz Mazenderan;

c) die Sorte „Filostani“ (etwa 33—34 mm Stapellänge), diese zieht trockenere Wachstumsbedingungen vor;

d) die ägyptische Baumwolle, die aber bisher keine große Rolle spielt.

²⁾ Seit einigen Jahren ist die Baumwollausfuhr bei der halbstaatlichen „Gesellschaft für Baumwolle, Wolle und Häute“ monopolisiert.

worden: Man hat vor einigen Jahren das Nomadisieren verboten, um die starke Vermischung der Schafrassen zu verhindern; ferner will man die Verschleppung von Krankheiten über das ganze Land bekämpfen. Obwohl das Verbot noch nicht überall beachtet wird, hat sich ein gewisser Rückgang des Schafbestandes ergeben, da die Herden nicht mehr die günstigsten Weideplätze aufsuchen können. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist die Verbesserung der Weiden und die Einführung des Futterbaus notwendig.

Andere Tierhaare

Neben dem Schaf besitzt der Iran in den großen Ziegenherden einen wichtigen Lieferanten textilwirtschaftlich nutzbarer Tierhaare. Der Ziegenbestand beläuft sich auf etwa 7 Millionen. Dabei sind die Bestände an Mohärziegen und reinen Kaschmirziegen — beide Tiere liefern ein besonders wertvolles Wollmaterial — nur gering.

Der Anfall an Ziegenhaar wird im ganzen (im Schweiß) auf etwa 6000 t geschätzt; die Menge an spinnbarer Faser dürfte sich auf etwa 4500 t stellen.

Ziegenbestand im Iran*)

Jahr	1 000 Stück	Jahr	1 000 Stück
1933	6 230,4	1936	6 822,0
1934	6 821,5	1937	7 119,4
1935	6 477,2	1938	—

*) Nach: *Annuaire International de Statistique Agricole*, Rome.

Auch die Ziegenhaltung und -zucht sowie die Erzeugung von Ziegenhaar werden durch die auf dem Gebiet der Schafzucht und Schafhaltung durchzuführenden Maßnahmen angeregt und gefördert. Wichtig ist, daß eine sachgemäße Klassierung der Ziegenhaare (ebenso wie der Wolle) im Iran bereits eingeführt worden ist, was den internationalen Handel sehr erleichtert.

Schließlich ist noch die Erzeugung von *Kamelwolle* anzuführen, die auf 200 t (spinnbare Fasermenge: 150 t) geschätzt wird.

Bastfasern

Nach Boden und Klima ist der Iran zum Anbau von Bastfasern durchaus geeignet; doch spielt vorläufig nur der *Kenaf*, der eine der Jute ähnliche Faser liefert, eine gewisse Rolle. Daneben werden Anbauversuche mit Flachs, Ramie und Jute gemacht. Im vergangenen Jahr hat der Staat 5 t Jutesamen verteilen lassen. Der Anbau soll in Gebieten erfolgen, in denen Reispflanzungen (wegen der Bekämpfung der Malaria) verboten sind. Die Kultur von Bastfasern kann am besten durch die Beschaffung der nötigen Spezialisten sowie durch Auswahl und Entwicklung von geeignetem Saatgut gefördert werden.

Anbaufläche und Erzeugung von Kenaf im Iran*)

Jahr	Anbaufläche	Hektarertrag	Erzeugung (Faser)
	1 000 ha	dz	t
1933/34	3	17,5	6,0
1934/35	3	12,4	3,7
1935/36	3	10,1	2,8
1936/37	4	10,7	3,8
1937/38	3	10,8	3,8

*) Nach: *Annuaire International de Statistique Agricole*, Rome.

Der Kenaf wächst im Land wild, wird aber seit einiger Zeit systematisch angebaut. Der weitaus größte Teil der Erzeugung (etwa 85 v. H.) entfällt auf die Provinz Gilan, der Rest auf die Provinz Mazenderan (beides Provinzen am Kaspischen Meer). Der Kenaf wird dort vor allem auch zur handwerksmäßigen Herstellung von Fischernetzen verwandt. Der Iran ist um eine Ausdehnung der Kenaf-Kulturen nicht nur am Kaspischen

Meer, sondern auch in anderen Landesteilen bemüht. Man will den inländischen Bedarf an Sacktuch, Verpackungsmaterial (für deren Herstellung 2 Fabriken errichtet worden sind) aus der heimischen Rohstoffherzeugung decken.

Seide

Der Seidenbau und die Herstellung von Seidenwaren werden im Iran seit Jahrhunderten betrieben. Lange Zeit war die Seide der bedeutendste und wertvollste Artikel des iranischen Exports, bis um 1865 eine Seidenraupenkrankheit auftrat, die einen starken Rückschlag brachte. Ein erneuter quantitativer und qualitativer Rückgang trat in den Jahren vor Beginn des Weltkrieges ein, verursacht durch anhaltende Regenfälle und durch die geringe Qualität der aus der Türkei eingeführten Seidenraupeneier. Im Jahre 1913 sind nach den vorliegenden Angaben nur 840 t, 1914 sogar nur 200 t getrocknete Kokons erzeugt worden.

Der Seidenbau ist später lange Zeit vernachlässigt worden; er wird aber seit einigen Jahren durch auch in anderen Ländern bewährte Maßnahmen gefördert. Ein Seidenzuchtinstitut ist ins Leben gerufen worden, durch das geeignetes Zuchtmaterial in allen Teilen des Landes, in denen der Seidenbau betrieben wird (d. s. die Provinzen Mazenderan, Gilan, Yezd u. a.), zu günstigen Preisen, teilweise auf Kredit, an die Erzeuger verteilt wird. Ferner werden die Maulbeerpflanzungen vergrößert. So hat die Seidenzuchtverwaltung in Reschd am Kaspischen Meer vor kurzem 500 000 Maulbeerbäume an die Seidenbauern verteilen lassen. Die Zahl der Seidenraupenzüchtereien soll auf diese Weise in diesem Landesteil erheblich vergrößert werden. Das Landwirtschaftsministerium hat im Jahr 1940 einen Bestand von 790 000 Maulbeerbäumen angesammelt, die an die Bauern verteilt werden sollen; die Anpflanzungen werden durch geeignetes Personal überwacht. Weitere Mittel zur Förderung der Seidenerzeugung sind die Gewährung von Krediten und Vorschüssen an die Seidenzüchter sowie vor allem eine Absatzregelung, die dem Bauern das drückende Verkaufsrisiko nimmt. Schließlich ist im Rahmen der Förderungsmaßnahmen für den Seidenbau auch die Errichtung von Fachschulen zu erwähnen.

Wie stark der Seidenbau im Iran wieder in Gang gekommen ist, ergibt sich nicht nur aus den folgenden Produktionsangaben, sondern auch aus der Tatsache, daß eine starke Auslandsnachfrage nach iranischen Seidenraupeneiern vorliegt (z. B. aus Indien, Afghanistan). Für das Jahr 1940/41 hat das iranische Seidenzuchtinstitut die Ausfuhr von 15 000 Kisten Seidenraupeneiern vorbereitet.

Kokonerzeugung im Iran

Jahr	t	Jahr	t
1931/32	1 200	1936	etwa 2 745
1932/33	1 823	1938	etwa 2 300
1933/34	rd. 2 000	1939	etwa 2 000
1934/35	rd. 1 900	1940	etwa 2 500

1936 wird die Kokonernte auf 2745 t geschätzt. Trotz großer Anstrengungen scheinen aber danach keine Produktionsfortschritte mehr erreicht worden zu sein, obwohl die Aussaat von Seidenraupeneiern weiter gestiegen ist und die Maulbeerkulturen sich in gutem Zustand befinden haben. Die Ursache für das Zurückbleiben der Kokonernte ist vor allem in kaltem und regnerischem Wetter zu suchen, das die Aufzucht der Seidenraupen erfahrungsgemäß stark behindert. 1940 standen rd. 127 000 Schachteln (= 3374 kg) Seidenraupeneier für die Aussaat zur Verfügung gegenüber rd. 117 000 Schachteln (= 2931 kg) im Jahre vorher. Die Ernte an frischen Kokons soll sich 1940 nach vorläufigen Angaben auf 2500 t belaufen haben.

Die Textilindustrie

Baumwollindustrie

Die erste mechanische Spinnerei im Iran wurde vor mehr als dreißig Jahren in Täbris gegründet. Doch ist der eigentliche Aufbau der iranischen Textilindustrie sehr viel jünger. Er ist im wesentlichen ein Werk des letzten Jahrzehnts. Ähnlich wie in der benachbarten Türkei und in den süd-europäischen und vorderasiatischen Ländern ist die Baumwollindustrie — wie erwähnt — besonders stark entwickelt worden. Die Ursachen für den Aufschwung gerade der Baumwollindustrie sind auch im Iran vorzugsweise in folgendem zu suchen: Der Textilwarenverbrauch der Bevölkerung erstreckt sich vor allem auf baumwollene Erzeugnisse. Eine durchgreifende Entlastung der Handelsbilanz mußte also an dieser Stelle ansetzen. Zum anderen war die inländische Rohstoffbasis für diesen Industriezweig ausreichend oder konnte doch ohne größere Schwierigkeiten auf die für Inlandsbedarf und Export erforderliche Höhe gebracht werden.

Der Ausbau der iranischen Baumwollindustrie ging in der Weise vor sich, daß in verschiedenen Gebieten und Städten des Landes unter Einsatz der staatlichen Lenkung, aber unter weitgehender Heranziehung privaten Unternehmerteumes und privaten Kapitals eine Anzahl von Fabrikbetrieben errichtet wurde, die durchweg sowohl in wirtschaftlicher und technischer als auch in sozialer Hinsicht als modern angesprochen werden können. Zwei dieser Fabriken (in Schahi und Aschraf) erfüllen mehr die Aufgaben von Musterbetrieben und Ausbildungsstätten als von Erwerbsunternehmungen im üblichen Sinne. Zum großen Teil handelt es sich bei den iranischen Baumwollfabriken um kombinierte Betriebe, die Spinnerei, Weberei, Färberei, Ausrüstung usw. umfassen; teilweise sind die Webereien erst später angegliedert worden oder, man steht im Begriff, diesen Ausbau vorzunehmen.

Die Rentabilität der iranischen Baumwollindustrie war bisher erstaunlich gut, obwohl die Produktionskosten noch hoch sind. Die Preise lassen aber größere Gewinne zu¹⁾, zumal Errichtungs- und Erweiterungsverbote Schutz vor stärkerem Wettbewerb bieten. Der modernen Ausrüstung der Betriebe und den im Iran niedrigen Löhnen hat bislang noch eine relativ niedrigere Leistung je Arbeitskraft gegenübergestanden, die sich u. a. in der unzureichenden Ausnutzung des Materials (hohe Abfälle) äußert. Niedrige Leistungen je Arbeitskraft werden erfahrungsgemäß auch in anderen Ländern beobachtet, deren Industrie noch jung ist und die eine geeignete Arbeiterschaft erst allmählich heranbilden müssen. In der iranischen Baumwollindustrie bestehen also große Möglichkeiten für die Rationalisierung und die Senkung von Kosten und Preisen, eine Aufgabe, die sicherlich in absehbarer Zeit erreicht sein wird. Je mehr das Erziehungswerk gelingt, um so stärker werden sich die wirtschaftlichen und kalkulatorischen Vorteile der auf hohem technischen Stand befindlichen maschinellen Ausrüstung der Betriebe durchsetzen.

Eine genauere Vorstellung von dem Aufstieg der Baumwollindustrie im Iran vermittelt die folgende Übersicht über den Bestand an Baumwollspindeln und -webstühlen. Nach neueren Angaben wird übrigens die Spindelzahl bereits auf rd. 200 000 und die Zahl der Webstühle auf etwas über 2 200 angegeben. Der jährliche Rohstoffverbrauch der iranischen Baumwollindustrie wird auf 15 000 bis 20 000 t geschätzt.

Die Selbstversorgung mit Garnen ist bereits weitgehend gelungen. Die Garneinfuhr ist stark

zurückgegangen. Nur geringe Mengen an feinen Garnen werden noch aus dem Ausland bezogen. Wie stark die inländische Spinnerei entwickelt ist, geht übrigens aus der Tatsache hervor, daß man sich im Iran bereits mit dem Gedanken trägt, einfachere (gröbere) Garne zu exportieren. Gegenwärtig ist der Iran im Begriff, den Ausbau seiner Baumwollindustrie zu vollenden, d. h. Weberei (und Wirkerei) auf den für den Inlandsbedarf notwendigen und der Spinnereikapazität entsprechenden Stand zu erhöhen.

Bestand an Baumwollspindeln und -webstühlen im Iran*)

Jahresende	Zahl der installierten Spinnspindeln	Zahl der Webstühle
1902	1 800	—
1911	3 240	—
1931	12 440	—
1932	16 740	100
1933	19 740	150
1934	32 840	200
1935	50 500	300
1936	92 400	650
1937	121 830	890
1939 (Anfang)	1) 182 080	2) 2 160

*) Nach Lutz Gielhammer; „Der Aufbau einer Industrie in Iran“ in: Orient-Nachrichten, 5. Jg. Nr. 17 v. 1. Sept. 1939, S. 263. — 1) Davon 107 550 aus Deutschland bezogen. — 2) Sämtliche Baumwollwebstühle aus Deutschland bezogen mit Ausnahme von 60 gebrauchten Stühlen, die aus einer früher tschechoslowakischen Weberei stammen.

Wollindustrie

Der Aufschwung der iranischen Wollindustrie war erheblich schwächer als der der Baumwollindustrie, wenngleich auch auf diesem Gebiete Beachtliches geleistet worden ist. So wurden seit 1933 eine Reihe größerer, moderner und leistungsfähiger Betriebe errichtet, die gut beschäftigt sind, da der Ausbau der Industrie mit der Entwicklung des Verbrauchs nicht hat Schritt halten können. Nach den letzten zur Verfügung stehenden Angaben beläuft sich die Zahl der Wollspindeln im Iran auf 25 600, die der Wollwebstühle auf 1 343. Es sind in einem der letzten Jahre 1,62 Mill. m Gewebe und rd. 222 000 Wolldecken hergestellt worden.

Auf die Ursachen für das Zurückbleiben der Wollindustrie wurde bereits hingewiesen. Die Qualität der iranischen Wolle ist vor allem für die Teppichherstellung, weniger für Bekleidungszwecke geeignet. Die Roh- und Halbstoffe für die Wollindustrie müssen daher noch zum größten Teil eingeführt werden. Der weitere Ausbau dieses Zweiges der Textilindustrie, der als eine wichtige Zukunftsaufgabe der iranischen Textilwirtschaft bezeichnet werden muß, ist entscheidend von der Verbesserung der heimischen Wollqualitäten abhängig.

Teppichherstellung

Die Teppichherstellung gehört zu den ältesten Gewerben des Iran und beruht noch heute auf rein handwerklicher Grundlage. Die Regierung ist um die tatkräftige Förderung auch dieses Teiles der heimischen Textilwirtschaft bemüht, zumal die Teppiche ein besonders wichtiges Ausfuhrgut des Iran sind. Die Regierung hat für die Teppichherstellung Qualitätsvorschriften erlassen, sie sorgt ferner dafür, daß keine künstlichen Farben verwendet werden, und will damit die unbedingte Farbeständigkeit der iranischen Teppiche gewährleisten — Maßnahmen, die die weitere Ausdehnung des Auslandsabsatzes der „Perserteppiche“ zum Ziele haben. Während des Krieges hat sich übrigens die Teppichausfuhr bisher recht zufriedenstellend entwickelt.

Bastfaserindustrie

Zwei Fabriken zur Herstellung von Säcken und Verpackungsmaterial, Schnüren und dgl. sind in Reschd und Schahi errichtet worden. Diese Be-

¹⁾ Neuerdings hat die Regierung Höchstpreise für Gewebe im Inland festgesetzt und die Einrichtung von Preisüberwachungskommissionen in allen Landestellen beschlossen.

triebe können jährlich 7,25 Mill. m Sackstoffe herstellen, womit der Bedarf des Landes gedeckt sein soll. Die eigene Rohstoffherzeugung des Iran (Kenaf) reicht aber noch nicht aus; es müssen daher noch größere Mengen importierter Jute verarbeitet werden.

Seidenindustrie

Erst seit kurzem ist der Iran in der Lage, Rohseide industriell zu verarbeiten. Im August 1937 wurde in Tschalus am Kaspischen Meer eine Seidenspinnerei und -weberei (verbunden mit Färberei) eröffnet, die mit 7400 Spindeln und 220 Webstühlen ausgestattet ist und bei 10stündiger Arbeitszeit jährlich 500 t trockene Kokons verarbeiten und daraus 100 t Seidengarne herstellen kann. Aus diesen Seidengarnen werden zum größten Teil Seidengewebe angefertigt (Erzeugung 65-70 t = rd. 650 000 m), ferner Damenstrümpfe und Nähgarn.

Da mit dieser Produktion der Bedarf des Landes bei dem gegenwärtigen Stand des Verbrauchs im wesentlichen gedeckt wird, ist die Einfuhr von Seiden- und Kunstseidengarnen und -geweben zurückgegangen. Die Erzeugung der Fabrik in Tschalus kann noch erheblich ausgedehnt werden. Man beabsichtigt daher, später — vielleicht sogar in größerem Umfang — Seidenwaren auch zu exportieren. Damit versucht der Iran, seine frühere Stellung auf dem Gebiete der Seidenwirtschaft und des internationalen Seidenhandels wenigstens zum Teil wiederzugewinnen.

Rohstoffbilanz und Außenhandelsverflechtung

Die Bemühungen um den Ausbau der iranischen Wirtschaft sind auf eine weitgehende Eigenversorgung mit Textilien (Rohstoffen und Fertigwaren) gerichtet. Trotzdem lassen die folgenden zusammenfassenden Übersichten über die Textil-

Die Textilversorgung des Iran 1937/38*)
(auf verspinnbare Faser umgerechnet)
in t

Rohstoff	Einfuhr(—) oder Ausfuhr(+)Überschuß				Eigen-erzeugung	Ver-sorgung zum Eigen-verbrauch
	Rohstoffe	Garne	Gewebe u. a. Fertigwaren	Insgesamt		
Baumwolle	+18 316	—350	—15 137	+2 829	32 900	30 071
Wolle u. a. Tierhaare	+ 6 108	— 91	+2 369	+8 386	14 650	6 264
dar. Ziegenhaare	+ 4 174				4 500	
Seiden, Kunstseide	+ 56	— 1	+ 20	+ 75	230	155
dar. Naturseide	+ 56	+ 5			230	
Flachs, Hanf, Jute und dgl.	+ 23	— 59	— 3 672	— 3 708	3 800	7 508
Nicht nach Rohstoffengegliedert			— 195	— 195		195
Insgesamt	+24 503	—501	—16 615	+7 387	51 580	44 193

*) 22. Juni 1937 bis 21. Juni 1938. — ¹⁾ Der Ausfuhrüberschuß an Teppichen beträgt 3 212 t. — ²⁾ Kenaf.

versorgung und den Textilaußenhandel des Iran eine ziemlich starke Auslandsverflechtung erkennen.

Rohstoffe — vor allem Baumwolle, Wolle und andere Tierhaare, daneben auch Seide — werden eingeführt; doch besteht andererseits aus Sorten- und Qualitätsgründen auch ein

Einfuhrbedarf, besonders an Baumwoll- und Wollgarnen. Bei den Geweben ist 1937/38 noch ein recht erheblicher Einfuhrüberschuß entstanden. Das einzig bedeutende Aktivum im iranischen Außenhandel mit Textilfertigwaren sind die Teppiche. Der Ausfuhrüberschuß bei Seidengarnen und -geweben ist vorläufig noch gering. Bei den Bastfasern besteht ein hoher Einfuhrbedarf — vor allem an Fertigwaren —, da die Eigenherzeugung des Landes bisher noch nicht ausreicht.

Der Textilaußenhandel des Iran 1937/38*)

Ware	Mengen in t			Werte in 1000 Rials		
	Einfuhr	Ausfuhr	Saldo	Einfuhr	Ausfuhr	Saldo
Rohstoffe						
Insgesamt	29	27 167	+ 27 138	183	154 270	+154 087
darunter:						
Abfallseide	—	62	+ 62	—	452	+ 452
Wolle v. Schaf, gereinigt u. unger.	—	3 168	+ 3 168	—	17 540	+ 17 540
And. Tierhaare	—	5 571	+ 5 571	—	48 768	+ 48 768
Baumwolle	7	18 323	+ 18 316	41	87 394	+ 87 353
Garne						
Insgesamt	469	26	— 443	9 229	713	— 8 516
darunter:						
Naturseide	2	7	+ 5	98	473	+ 375
Wolle u. a. Tierhaare	86	7	— 79	3 628	130	— 3 498
Baumwolle	330	12	— 318	5 280	110	— 5 170
Gewebe						
Insgesamt	16 610	87	—16 523	233 049	5 632	—227 417
darunter:						
Seide u. Kunstseide	15	33	+ 18	1 135	3 536	+ 2 401
Wolle u. a. Tierhaare	708	17	— 691	39 889	694	— 39 195
Baumwolle	13 199	37	—13 162	183 142	1 402	—181 740
And. pflanzliche Spinnstoffe	2 688	—	— 2 688	8 883	—	— 8 883
Teppiche		2 687	+ 2 687		5 104 773	+104 768
Andere Fertigwaren insges.	397	122	— 275	13 370	532	— 12 838
darunter:						
Strick- u. Wirkwaren	1	—	— 1	178	—	— 178
And. Kleidung ¹⁾	15	1	— 14	1 102	41	— 1 061
Hüte u. Mützen (außer Strohhüte)	14	—	— 14	1 766	—	— 1 766
Sonstige außer techn. Artikel	231	121	— 110	8 121	478	— 7 643
Techn. Artikel	135	—	— 135	2 070	13	— 2 057
dav. Seilerwaren	37	—	— 37	164	1	— 163
Insgesamt	17 505	30 039	+ 12 534	255 836	265 920	+ 10 084

*) Wirtschaftsjahr (22. Juni 1937 bis 21. Juni 1938). — ¹⁾ Einschl. Taschentücher, Krawatten, Handschuhe u. ä.

Faßt man die Eigenherzeugung des Iran an Textilrohstoffen und den Textilaußenhandel (alle Positionen auf die gemeinsame Basis verspinnbare Faser umgerechnet) zusammen, so ergibt sich, daß das Land im Jahre 1937/38 von seiner 51 580 t betragenden Eigenherzeugung 44 193 t oder 85,7 v. H. zur Versorgung des eigenen Landes benötigt hat, wobei der Verbrauch je Kopf der Bevölkerung mit rd. 3 kg im Jahr freilich noch nicht hoch ist. Auch diese Berechnung zeigt, daß der Iran trotz der großen Fortschritte auf dem Gebiete der Textilverarbeitung in größerem Umfang Rohstoffe ausführen muß. Daneben besteht — wie erwähnt — ein noch immer ins Gewicht fallender Einfuhrbedarf für Garne, Gewebe und andere Textilfertigwaren.

Anschrift des Herausgebers: Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstr. 6; Fernruf: 31 8071. — Verlag: Hansensche Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe; Verlagsleiter: Benno Ziegler. — Versandort: Berlin. — Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Wilhelm Bauer, Berlin. — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM 30.— bzw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM 7.75 je Vierteljahr; Einzelnummer RM 1.—. — Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt W. Hentschel K.-G., Berlin N 65

— Diese Nummer umfaßt acht Textseiten und eine Zahlenbeilage —

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart							
		11-16. Dez. 1939	18-23. Dez. 1939	27-30. Dez. 1939	2-6. Jan. 1940	8-13. Jan. 1940	15-20. Jan. 1940	22-27. Jan. 1940	29. Jan. bis 3. Febr. 1940	9-14. Dez. 1940	16-21. Dez. 1940	23-28. Dez. 1940	31. Dez. bis 4. Jan. 1941	6-11. Jan. 1941	13-18. Jan. 1941	20-25. Jan. 1941	27. Jan. bis 1. Febr. 1941	
		50	51	52	1	2	3	4	5	50	51	52	1	2	3	4	5	
Woche:		50	51	52	1	2	3	4	5	50	51	52	1	2	3	4	5	
Geschäftsgang (Indexziffer)																		
Deutschland ¹⁾	1939=100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Großbritannien ²⁾	"	107,5	106,8	107,9	107,0	106,1	104,8	104,8	104,1	.	.	.	.	.	.	.	.	
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Produktion, arbeitstäglich																		
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
— in Deutsch-Oberschlesien	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Verkehr, arbeitstäglich																		
Wagenstellung der Reichsbahn ..	1 000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Reichsbank																		
Kapitalanlagen	Mil. RM	11804	11656	12619	12293	.	11820	11716	11950	14142	14065	.	15846	14200	14252	13924	14908	
darunter:																		
Wechsel- und Lombardkredite ..	"	10546	10455	11422	11247	.	10893	10836	11175	18657	18591	.	15457	14509	13865	13540	14532	
Deckungsfähige Wertpapiere ..	"	878	818	804	654	.	532	488	374	52	49	.	32	26	26	35	28	
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten) ..	"	1422	1572	2018	1617	.	1641	1770	1628	1603	1782	.	2561	1934	1910	1832	1726	
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mil. RM	10969	11000	11798	11414	.	11040	10800	11505	13106	13288	.	14033	13575	13147	12865	13694	
davon Reichsbanknoten	"	2871	2691	2318	2427	.	2800	2390	2374	3530	2824	.	2691	2045	3471	3095	2725	
Postcheckverkehr ⁵⁾	"	1357	1495	1521	1608	.	1508	1462	1544	1685	1815	.	1857	1869	1922	2016	.	
Postcheckguthaben (Bestände) ⁶⁾ ..	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Zinssätze																		
Blankotagesgeld	% p. a.	2,60	2,25	2,47	2,15	2,02	1,90	1,96	2,21	2,08	1,90	1,83	1,95	1,85	1,67	1,63	1,71	
Rendite der 4 1/2 % Pfandbriefe ..	"	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,44	4,42	4,41	4,40	4,40	4,40	4,40	4,38	
Call money New York	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Privatdiskont London	"	1,22	1,25	1,25	1,25	1,13	1,10	1,06	1,06	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,00	
Zürich	"	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	.	
Amsterdam	"	2,17	2,21	2,28	2,19	2,05	1,99	1,73	1,60	.	.	.	.	.	.	.	.	
Effektenmarkt																		
Festverz. 4 1/2 % Wertpapiere																		
Kursniveau, gesamt ⁷⁾	v. H.	99,02	99,04	99,05	99,07	99,09	99,09	99,09	99,10	101,24	101,42	101,71	101,98	102,04	102,09	102,14	102,49	
—, Pfandbriefe	"	99,21	99,21	99,21	99,22	99,23	99,23	99,23	99,24	101,46	101,71	102,08	102,28	102,35	102,39	102,40	102,81	
—, Kommunal-Obligationen	"	98,77	98,77	98,78	98,79	98,82	98,84	98,85	98,87	100,70	100,72	100,68	101,15	101,33	101,44	101,58	101,81	
—, Öffentliche Anleihen ⁸⁾	"	98,40	98,56	98,61	98,70	98,72	98,70	98,68	98,71	100,87	100,96	101,01	101,23	101,46	101,49	101,63	101,81	
5 % Industrie-Obligationen	"	99,27	99,39	99,42	99,58	99,70	100,06	100,06	100,27	102,84	102,93	102,91	103,29	103,52	103,83	103,82	103,79	
4 1/2 % " "	"	*96,19	*96,19	*96,19	*96,30	*96,30	*96,30	*96,30	*96,64	102,09	102,14	102,17	102,75	103,05	103,29	103,38	103,35	
Aktienindex, gesamt		1924/26																
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	= 100	106,5	107,0	108,2	109,6	109,4	109,8	110,7	111,4	139,6	138,9	139,9	141,3	143,2	144,4	142,9	143,6	
—, Verrarbeitende Industrie	"	115,4	116,2	117,6	118,9	118,5	119,0	120,5	121,3	144,9	144,1	145,4	146,3	147,4	148,2	146,0	146,6	
—, Handel und Verkehr	"	101,4	101,6	102,7	104,0	103,9	104,1	105,0	105,7	136,5	135,8	133,9	138,1	140,0	141,3	139,7	140,0	
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾ ..	"	107,4	108,0	109,3	110,8	110,5	111,1	111,7	112,1	140,1	139,6	140,4	142,5	145,2	146,5	145,7	147,3	
—, Ver. Staaten von Amerika ¹⁰⁾ ..	1926=100	94,9	95,4	96,4	99,9	95,1	94,8	96,3	96,6	86,0	86,7	87,6	87,9	88,2	90,7	.	.	
—, Ver. Staaten von Amerika ¹¹⁾ ..	"	91,9	91,8	91,3	94,8	93,5	90,8	91,1	90,4	.	.	.	.	.	.	.	.	
Devisenkurse in Berlin																		
New York	RM je \$	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	
London	RM je £	9,75	9,75	9,75	9,75	9,75	9,85	9,88	4,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	
Paris	RM je 100fr	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52	5,58	5,59	5,61	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	
Varenpreise																		
Indexziffern																		
Reagbare Waren ¹²⁾	1913=100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Großhandelspreise (gesamt)	"	*107,6	*107,6	*107,6	*108,2	*108,2	*108,2	*108,2	*108,4	*110,9	*110,9	*110,9	.	.	.	.	.	
Agrarstoffe	"	*107,6	*107,6	*107,6	*108,2	*108,2	*108,2	*108,2	*108,1	*110,5	*110,5	*110,5	.	.	.	.	.	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren:	"	*96,9	*96,9	*96,9	*97,8	*97,8	*97,8	*97,8	*98,2	*99,5	*99,5	*99,5	.	.	.	.	.	
Fertigwaren	"	*120,5	*120,5	*120,5	*126,9	*126,9	*126,9	*126,9	*127,2	*131,3	*131,3	*131,3	.	.	.	.	.	
darunter: Produktionsgüter	"	*112,8	*112,8	*112,8	*112,8	*112,8	*112,8	*112,8	*112,8	*113,3	*113,3	*113,3	.	.	.	.	.	
Verbrauchsgüter	"	*137,0	*137,0	*137,0	*137,5	*137,5	*137,5	*137,5	*138,1	*145,0	*145,0	*145,0	.	.	.	.	.	
Großhandelsindex																		
Ver. St. n. Amerika (Fisher)	1926=100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Großbritannien ¹³⁾	1913=100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Großhandelspreise																		
RM																		
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..	je 50 kg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Rindshäute, slidm. ¹⁴⁾ , Hamburg	je 1/2 kg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Maschinengußbruch, Düsseldorf ¹⁵⁾	je t	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Rohstoffpreise an den Weltmärkten¹⁶⁾																		
Rohstoffpreise, gesamt ¹⁷⁾	1929=100	69,5	70,8	70,6	70,9	71,0	70,2	68,5	68,2	63,3	63,1	63,2	63,8	64,5	64,5	64,6	65,1	
9 Nahrungsmittel ¹⁸⁾	"	64,5	68,8	68,0	66,4	65,2	66,1	65,6	64,8	55,8	55,5	55,6	56,2	57,4	57,7	57,5	57,6	
6 landw. erzeugte Rohstoffe ¹⁹⁾ ..	"	75,4	75,9	76,4	76,7	78,9	75,7	71,8	72,2	70,5	70,4	70,5	71,3	71,8	71,4	71,8	72,6	
5 Industr. erzeugte Rohstoffe ²⁰⁾ ..	"	71,7	71,4	71,2	70,7	70,4	69,9	68,9	68,6	68,3	68,5	68,6	68,5	68,5	68,7	68,8	68,9	
Weizen, Winnipeg		cts. je bush.	82,3	85,8	84,7	88,5	86,3	86,9	86,3	84,4	74,2	73,0	73,3	76,0	77,6	77,5	76,8	
Kaffee, New York, Sant. IV loko	cents je lb	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,44	7,38	7,13	7,13	7,13	7,13	7,56	7,88	8,00	
Zucker, New York, Zentrifugal																		
erste. Monat		1,79	1,87	1,82	1,85	1,83	1,90	1,88	1,87	1,93	1,92	1,95	1,95	1,97	1,97	1,98	2,02	
Mals, Buenos Aires, erste. Monat	Pap. Pes. je 100 kg	7,01	7,17	7,08	6,89	6,66	6,10	5,89	5,64	.	.	.	.	.	.	.	.	
Reis, Burma, fob Rangoon	and je cwt	6,0	6,9	6,9	.	.	7,3	7,3	7,3	.	.	.	.	.	.	.	.	
Raumwolle, New York, am. middl.		cents je lb	11,27	11,15	11,31	11,42	11,32	11,25	10,79	10,85	10,16	10,14	10,20	10,43	10,62	10,54	10,90	
Wolle, Kreuzzug 50', Bradford, loko	d je lb	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Selbs, New York, Jap. 13/14 Dernier	cents je lb	833	865	.	407	426	352	310	311	250	248	248	250	251 1/2	250	247	248	
Kautschuk, New York, sheets, loko	"	20,33	20,31	19,09	19,21	19,40	19,06	18,65	18,75	20,87	20,62	20,56	20,50	20,28	19,81	19,19	19,62	
Kupfer, New York, electrolyt, f.a.s.		cents je lb	12,90	12,76	12,60	12,55	12,40	12,23	11,71	11,61	10,25	10,38	10,45	10,38	10,50	10,50	10,50	
Blei, New York, loko	"	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,25	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	
Zinn, New York, loko	"	6,00	6,00	6,00	5,75	5,75	5,75	5,50	5,50	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	
Zinn, New York, loko	"	50,88	50,25	49,50	48,13	47,75	46,50	45,31	45,60	50,08	50,08	50,10	50,10	50,10	50,13	50,18	60,35	
Petroleum, U.S.A., ab Bohrlöch,	cents																	
33—33,100° Midl. continent	je barrel	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82		

1) Saisonbereinigt, bewegl. Durchschnitte aus je 3 Wochen. — 2) The Financial Times. — 3) New York Times. — 4) Förderkölde. — 5) Mittelwert aus Gutschriften und Lastschriften. — 6) Ohne Reichsanleihen und ohne Industrieobligationen. — 7) Ohne Reichsanleihen. — 8) 419 Aktien, Standard Statistics Comp. — 9) Maschinengutbruch, Schlrott, Messingblechfälle, Blei, Schmitthölz, Wolle, Hanf, Flach, Obstauto, Kaffee. — 10) Buenos Aires; getrocknet. — 11) Werksverkaufpreise. — 12) Jeweils Durchschnitt aus den Notierungen am Dienstag und Freitag der Woche; bei Tee, Fleisch, Butter, Reis, Wolle, Seide, Häuten und Petroleum jeweils Wochendurchschnitt. — 13) Auf Basis des jeweiligen Durchschnittsstandes von etwa 50 wichtigsten Währungen; ab Sept. 1939 Neuberechnung, z. T. auf Grund anderer Notierungen als früher, mit alter Berechnung verketet. — 14) Einschl. Ostmark, Sudetenland und (seit Januar 1940) Danzig. — 15) Monatsdurchschnitt.

