

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

13. Jahrgang

Berlin, den 26. Januar 1940

Nummer 3/4

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

Die amerikanische Handelsflotte

Die Entwicklungsperioden

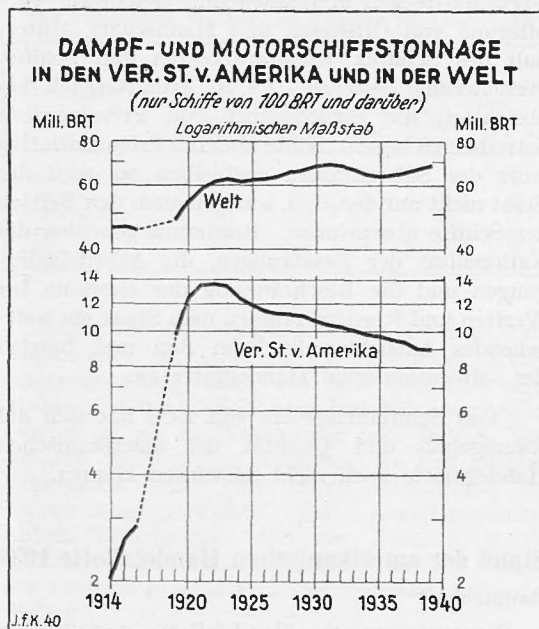
Infolge der günstigen geographischen Lage an zwei Weltmeeren und des unerschöpflichen Reichtums an Rohstoffen erfüllen die Vereinigten Staaten von Amerika wesentliche Voraussetzungen für die Schaffung einer starken Handelsflotte.

Bis zum Bürgerkriege entwickelte sich die amerikanische Handelsflotte dank dem Holzreichtum des Landes so rasch, daß sie zeitweise die britische zu überflügeln drohte. Mit der Einführung des Eisenschiffes setzte aber in den 60er Jahren ein Niedergang ein: der amerikanische Schiffbau verlor den Vorsprung, den er zur Zeit des Holzschiffbaues vor dem englischen besessen hatte, da die amerikanische Eisenindustrie mit der englischen nicht konkurrieren konnte. Infolge der überhöhten heimischen Schiffspreise wurde die Seeschifffahrt unrentabel, zumal der Ankauf billiger Schiffe aus dem Auslande verboten war; das Kapital wandte sich lohnenderen Unternehmen, vor allem dem Bau von Eisenbahnen, zu. Trotz staatlicher Subventionen ging die Bedeutung der amerikanischen Handelsflotte immer mehr zurück. 1914 vollzog sich der nationale seewärtige Güterverkehr, den bis 1860 die amerikanische Handelsflotte zu über zwei Dritteln bewerkstelligt hatte, nur noch zu 10 v. H. unter dem Sternbanner. Zwar nahm die amerikanische Handelsflotte an Raumgehalt den dritten Platz hinter der britischen und deutschen ein, ihr Anteil an der Welttonnage betrug jedoch nur 4,5 v. H.¹⁾ und übertraf nur wenig den der französischen, norwegischen und japanischen.

Im Weltkrieg schritten die Vereinigten Staaten unter dem Druck der Frachtraumnot überstürzt zur Vergrößerung ihrer Handelsflotte. Ihr Raumgehalt an Dampfern und Motorschiffen wurde ohne jede Rücksicht auf Kosten von 2,0 Mill. BRT 1914 auf 13,6 Mill. BRT 1922 gesteigert.

¹⁾ Die Angaben für die amerikanische Handelsflotte beziehen sich nur auf die Seeflotte. Außer dieser unterhalten die Vereinigten Staaten eine Handelsflotte auf den großen Binnenseen. Sie bleibt im folgenden unberücksichtigt.

Seit 1923 ist die Tonnage aber wieder fortgesetzt bis auf 8,9 Mill. BRT 1939 gesunken. Damit konnte sie zwar hinter der britischen den zweiten Platz behaupten, aber ihr Anteil an der Welttonnage sank von 22,3 v. H. 1922 auf 13,1 v. H. 1939. Der Niedergang ist darauf zurückzuführen, daß die amerikanischen Schiffe trotz hoher Staatsbeihilfen sich im internationalen Wettbewerb nicht halten konnten, weil das überstürzt gebaute Schiffs-



material unzulänglich und der Betrieb zu teuer war. Ein großer Teil der Schiffe wurde aufgelegt oder zog sich in die Küstenschifffahrt²⁾ zurück, die der amerikanischen Flagge ausschließlich vorbehalten ist. Am seewärtigen Güterverkehr der Vereinigten Staaten war die amerikanische Handelsflotte in den letzten Jahren durchschnittlich mit einem Drittel beteiligt.

²⁾ Die amerikanische Küstenschifffahrt umfaßt außer der Fahrt an der Küste des Atlantischen und Stillen Ozeans auch die Fahrt nach Hawaii.

Das Schifffahrtsgesetz von 1936

Das Schifffahrtsgesetz von 1936 mit den Änderungen von 1937 und 1938 bedeutet einen Wendepunkt in der Entwicklung der amerikanischen Handelsflotte. Sie soll durch einen systematischen Neuaufbau in Stand gesetzt werden, einen beträchtlichen Teil des amerikanischen Außenhandels unter der nationalen Flagge zu befördern und für den Ernstfall der Kriegsmarine eine leistungsfähige Hilfsflotte zur Verfügung zu stellen. Wie bisher wird der Staat finanziell helfen. Aber dem Mißbrauch, der bislang mit den auf Grund von Postkontrakten gewährten Subventionen getrieben wurde, soll in Zukunft dadurch vorgebeugt werden, daß die Aufsicht über die Handelsflotte einem an der Seeschifffahrt finanziell uninteressierten Personenkreis, der U. S. Maritime Commission, übertragen wird. Die Subventionen sind dazu bestimmt, den Unterschied zwischen den amerikanischen und den ausländischen Bau- und Betriebskosten auszugleichen. Die Bau-Ausgleich-Subventionen sollen im allgemeinen ein Drittel der Baukosten auf amerikanischen Werften betragen, können aber bis auf die Hälfte erhöht werden. Besondere Beihilfen werden gewährt, wenn der Bau durch Berücksichtigung von Wünschen der Kriegsmarine verteuert wird. Die Betriebs-Ausgleichs-Subventionen sollen die Unterschiede überbrücken, die zwischen amerikanischen und ausländischen Schiffen auf den einzelnen Verkehrsstrecken in Löhnen und Gehältern, Verpflegung von Offizieren und Mannschaft, Unterhalt des Schiffes, Reparaturkosten und Schiffsversicherung bestehen. Es ist grundsätzlich beabsichtigt, die Seeschifffahrt von Privatreedern betreiben zu lassen. Sollte aber die Privatinitiative trotz der Subventionen ausbleiben so wird der Staat nicht nur den Bau, sondern auch den Betrieb der Schiffe übernehmen. Bestimmungen über die Nationalität der Besatzungen, die Arbeitsbedingungen und die Beschränkung der Gewinne bei Werften und Reedern räumen dem Staat ein weitgehendes Aufsichtsrecht beim Bau und Betrieb der subventionierten Handelsflotte ein.

Das Schifffahrtsgesetz von 1936 hat sich auf Raumgehalt und Qualität der amerikanischen Handelsflotte noch nicht auswirken können.

Stand der amerikanischen Handelsflotte 1939

Raumgehalt

Die amerikanische Handelsflotte umfaßte am 30. Juni 1939 2345 Dampf- und Motorschiffe von 100 BRT und darüber mit 8,9 Mill BRT. Außerdem verfügte sie über 388 Segelschiffe und Leichter mit 426 000 BRT. Von allen Handelsflotten der Welt hat sich die amerikanische seit 1914 am stärksten vergrößert. Während die Welttonnage in den letzten 25 Jahren um rd. 50 v. H. zugenommen hat, hat sich die amerikanische Handelsflotte mehr als vervierfacht. Der Zuwachs kam fast ausschließlich den Schiffen von 2 000 BRT und

darüber zugute, so daß die Überseetonnage gegenwärtig 95 v. H. der Gesamttonnage ausmacht.

Dampf- und Motorschiffstonnage der Vereinigten Staaten von Amerika 1914 und 1939 *).
(Nur Schiffe von 100 BRT und mehr)

Jahr	Schiffe unter 2000 BRT		Schiffe von 2000 BRT und mehr		Insgesamt	
	Schiffs-zahl	in 1000 BRT	Schiffs-zahl	in 1000 BRT	Schiffs-zahl	in 1000 BRT
1914.....	725	450	388	1 577	1 113	2 027
1939.....	918	478	1 427	8 432	2 345	8 910
Unter-schied ..	+193	+ 28	+1 039	+6 855	+1 232	+6 883
in v. H. ...	+26,6	+ 6,2	+267,8	+434,7	+110,7	+339,5

*) Nach Lloyd's Register of Shipping.

Altersaufbau

Da sich die Vergrößerung auf die Jahre 1915 bis 1922 zusammendrängte und von 1922 bis zur Gegenwart nur wenig für den Ersatz des Materials geschah, ist die amerikanische Handelsflotte stark überaltert. Sie ist nächst der griechischen die älteste der Welt. Fast die Hälfte hat die Altersgrenze von 20 Jahren überschritten. Ein Drittel ist zwischen 15 und 20 Jahren alt und nur 12 v. H. können mit einem Alter von unter 10 Jahren als modern gelten. Dagegen zeigt der Altersaufbau der japanischen Handelsflotte eine besonders starke Besetzung der Altersgruppe unter 10 Jahren, die fast 40 v. H. des Bestands ausmacht.

Altersaufbau der amerikanischen und japanischen Handelsflotte *). Stand am 30. 6. 1939

Altersgruppe	Vereinigte Staaten		Japan	
	1000 BRT	in v. H.	1000 BRT	in v. H.
unter 5 Jahre.....	534	6,0	1 550	27,5
5 und unter 10 Jahre.....	519	5,8	594	10,6
10 und unter 15 Jahre.....	396	4,4	371	6,6
15 und unter 20 Jahre.....	3 101	34,8	911	16,2
20 und unter 25 Jahre.....	3 372	37,8	1 277	22,7
25 Jahre und darüber.....	988	11,2	926	16,4
Zusammen.....	8 910	100,0	5 629	100,0

*) Nach Lloyd's Register of Shipping.

Antriebsarten

Ein Symptom für die Überalterung ist der sehr kleine Anteil der Motorschiffe an der Gesamttonnage. Er beträgt nur ein Drittel des Anteils der Motorschiffe an der Welttonnage. Dagegen verfügen die Vereinigten Staaten anteilmäßig über dreimal soviel Segelschiffe und Leichter wie die Welthandelsflotte.

Gliederung der amerikanischen Handelsflotte nach Antriebsarten *). Stand am 30. 6. 1939

Antriebsart	Vereinigte Staaten	Welt
	in v. H.	
Dampfmaschinen und Turbinen ...	87,7	74,3
Motoren	7,7	24,4
Segel und ohne Antrieb	4,6	1,3
Insgesamt	100,0	100,0

*) Nach Lloyd's Register of Shipping.

Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit der amerikanischen Handelsflotte entspricht keineswegs den Bedingungen, die ein erfolgreicher internationaler Wettbewerb im Frieden und eine militärische Verwendung im Kriege verlangen. Nur 19 v. H. der amerikanischen

Tonnage verfügen über eine Geschwindigkeit von 12 sm und darüber (der Anteil der Schiffe mit 12 sm und darüber beträgt bei der Welthandelsflotte 31 v. H.). Bei den Tankern ist der Anteil der 12 sm und mehr laufenden Schiffe sogar nur 8 v. H. Auch die kombinierten Fahrgast- und Frachtschiffe laufen größtenteils nur 10 bis 11 sm.

Schiffsarten

Im gesamten Schiffsbestande überwiegt der Typ des reinen Frachtschiffes. Daneben spielt der Tanker eine bedeutende Rolle. Er macht fast ein Drittel der Tonnage aus. Nur Norwegen hat anteilmäßig eine größere Tankerflotte als die Vereinigten Staaten. An absoluter Größe steht die amerikanische Tankerflotte der britischen wenig nach. Die kombinierten Fracht- und Fahrgastschiffe treten tonnagemäßig hinter den Frachtschiffen und Tankern in den Hintergrund.

Von den kombinierten Fahrgast- und Frachtschiffen befinden sich knapp 15 v. H., von den Frachtschiffen etwa 20 v. H. im Besitz des Staates. Die Tankerflotte ist ausschließlich in Privathand. Sie wird überwiegend von den großen Ölkonzernen betrieben. Der Anteil des Staates an der gesamten Tonnage beläuft sich auf rd. 13 v. H.

Gliederung der amerikanischen Handelsflotte nach Schiffsarten^{*)}. Stand am 31. 3. 1939

Schiffsart	Schiffe von 1000 BRT und darüber		davon im Besitz des Staates	
	1000 BRT	in v. H.	1000 BRT	in v. H.
Fahrgast-Frachtschiffe	1 288	15,8	191	14,8
Frachtschiffe	4 181	51,3	862	20,6
Tanker	2 679	32,9	—	—
Zusammen	8 148	100,0	1 053	12,9

^{*)} Nach U. S. Maritime Commission: Quarterly Report of the employment of American steam and motor merchant vessels of 1000 gross tons and over as of March 31, 1939.

Beschäftigung

Infolge der geringen Qualität der amerikanischen Handelsflotte waren am 31. März 1939 nur 2,1 Mill. BRT im Verkehr mit dem Auslande beschäftigt. Mehr als doppelt so viel, nämlich 4,3 Mill. BRT, waren im Küstendienst tätig. Etwa ein Fünftel der Tonnage lag still. Ein großer Teil dieser Tonnage ist schon seit Jahren aus der Fahrt gezogen, und es ist fraglich, ob er je wieder in Betrieb

Beschäftigung der amerikanischen Handelsflotte^{*)}. Stand am 31. 3. 1939

Schiffsart	Auslandsverkehr		Küstenverkehr		Aufgelegt		Insgesamt	
	1000 BRT	in v. H.	1000 BRT	in v. H.	1000 BRT	in v. H.	1000 BRT	in v. H.
Nicht-Tanker	1 759	32,2	2 136	39,0	1 573	28,8	5 468	100,0
Tanker	404	15,1	2 156	80,4	120	4,5	2 680	100,0
Zusammen	2 163	26,5	4 292	52,7	1 693	20,8	8 148	100,0

^{*)} Nach U. S. Maritime Commission: Quarterly Report a. a. O.

gesetzt werden kann. Die aufgelegte amerikanische Tonnage machte nicht weniger als 44 v. H. der aufgelegten Welttonnage aus, die am 31. März 1939 3,8 Mill. BRT betrug. Die Tankerflotte war nur zum geringen Teil im Auslandsverkehr eingesetzt. Ihr Hauptbetätigungsfeld ist die Küstenfahrt. Im Verhältnis zu den Fahrgast- und Frachtschiffen war sie gut beschäftigt.

Auslandsverkehr

Zu den von der amerikanischen Handelsflotte am meisten befahrenen Routen gehören die über den Atlantik. Der transatlantische Verkehr umfaßt die Routen nach Großbritannien, dem europäischen Kontinent, West-, Süd- und Ostafrika sowie nach Indien durch den Suez-Kanal. Sehr bedeutend ist der Verkehr mit dem „nahen Ausland“, worunter Kanada, Mexiko, Westindien, Mittelamerika und die Nordküste von Südamerika zu verstehen sind. Etwa 60 v. H. der im Auslandsverkehr tätigen Tanker sind im „nahen Auslandsverkehr“ eingesetzt. Verhältnismäßig gering ist die im Pazifischen Ozean beschäftigte Tonnage. Die zwischen fremden Häfen verkehrende amerikanische Tonnage ist bedeutungslos.

Gliederung der amerikanischen Handelsflotte im Auslandsverkehr nach Verkehrsrouten^{*)}. Stand am 31. 3. 1939

Verkehrsroute	Nicht-Tanker		Tanker		Zusammen	
	in 1000 BRT		in 1000 BRT		in v. H.	
Nahes Ausland	300	250	550	25,5		
Südamerika	300	42	342	15,8		
Transatlantik	882	50	932	43,1		
Transpazifik	269	33	301	13,9		
Zwischen fremden Häfen	8	29	37	1,7		
Zusammen	1 759	404	2 163	100,0		

^{*)} Nach U. S. Maritime Commission: Quarterly Report a. a. O.

Die amerikanische Handelsflotte und das Neutralitätsgesetz

Das am 4. November 1939 in Kraft getretene revidierte Neutralitätsgesetz schien zunächst für die amerikanische Handelsflotte ein schwerer Schlag zu sein. Denn es verbietet amerikanischen Schiffen, Fahrgäste und Frachtladung nach einem kriegführenden Staat zu befördern. Dadurch wären nicht nur die englischen, französischen und deutschen Häfen, sondern auch die englischen und französischen Kolonialhäfen und die Häfen der britischen Dominien den amerikanischen Schiffen verschlossen worden. Daß dies ursprünglich der Sinn des Gesetzes war, geht aus der Bestimmung hervor, daß amerikanische Schiffe kanadische Häfen nur auf dem Binnenschiffahrtswege anlaufen dürfen. Die U. S. Maritime Commission hat denn auch in einem Gutachten an den Kongreß darauf hingewiesen, daß auf Grund des Gesetzes nicht weniger als 130 Schiffe mit 860 000 BRT zurückgezogen werden müßten. Die anderweitige Verwendung dieser Schiffe würde schwierig sein. Denn im Verkehr mit Südamerika könnten nur 100 Schiffe zusätzlich beschäftigt werden, alle anderen Verkehrsrelationen seien übersetzt.

Diese Wirkung des Gesetzes ist aber durch eine Erklärung des Präsidenten Roosevelt wesentlich abgeschwächt worden, die zusammen mit dem Gesetz veröffentlicht wurde.

Sie beschränkt das Verbot des Anlaufens auf die Häfen der „Kampfzone“. Unter dieser sind die Gewässer um England, der Golf von Biscaya (mit Ausnahme der spanischen Häfen), der englische Kanal sowie die Nord- und Ostsee zu ver-

stehen. Der amerikanischen Schifffahrt stehen daher alle Häfen einschließlich der der Kriegführenden im Stillen und Indischen Ozean sowie an der westafrikanischen Küste südlich der Kanarischen Inseln offen. Ferner können amerikanische Schiffe die neutralen Häfen im Mittel- und Schwarzen Meer sowie die norwegischen Häfen nördlich des 60. Breitengrades anlaufen. Schließlich ist der Verkehr mit den Bermudas, mit Westindien sowie mit den atlantischen Häfen Kanadas am Golf von Fundy gestattet (der wichtige Hafen von St. John ist also geöffnet, der Hafen von Halifax und die Häfen am St. Lorenzstrom dagegen nicht).

Die Erklärung des Präsidenten setzt die Zahl der aus dem Auslandsverkehr zurückziehenden amerikanischen Schiffe auf 84 mit 536 000 BRT herab. Eine Neuverwendung ist im Verkehr mit Südamerika und zum Antransport strategisch wichtiger Rohstoffe wie Zinn, Gummi, Mangan, Chrom, die bislang zum großen Teil auf fremden Schiffen erfolgte, geplant. Auch werden neue Linien mit Endhäfen eröffnet, die nach dem Gesetz gestattet sind. So richtete die United States Line einen neuen Dienst von New York nach Genua ab 30. Dezember 1939 ein. Um den Verkehr auf den gesperrten Routen aufrechtzuerhalten und damit die bestehende Landorganisation auszunutzen, haben amerikanische Linienreedereien — wie beispielsweise die Black Diamond Line — fremde Schiffe, vorzugsweise norwegische, gechartert.

Die Entscheidung über die Frage, ob unter dem Neutralitätsgesetz amerikanische Schiffe ans Ausland verkauft werden könnten, wurde zunächst vertagt, nachdem der Präsident nach einigem Schwanken die Übertragung von acht Dampfern der United States Lines auf das Register von Panama als unvereinbar mit dem Geiste des Gesetzes bezeichnet hatte. Neuerdings hat aber die für diese Frage zuständige U. S. Maritime Commission den Verkauf von im ganzen 22 Frachtschiffen mit etwa 150 000 BRT an das Ausland genehmigt, von denen sechs mit etwa 36 000 BRT das britische Schifffahrtsministerium und drei mit 4 500 BRT die Canadian Transport Co., Vancouver, zum Holztransport nach England erworben hat. Ob die Schiffsverkäufe größeren Umfang annehmen werden, wird unter anderem von der Entwicklung der Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Japan abhängen. Solange die Möglichkeit eines kriegerischen Konfliktes besteht, werden die Vereinigten Staaten kaum in der Lage sein, Tonnage abzugeben, da im Ernstfall allein der Tonnage-mindestbedarf an Hilfsschiffen für die Kriegsmarine auf 1000 Schiffe mit rd. 6 Mill. BRT beziffert wird¹⁾.

Das Neubauprogramm

Nachdem im Rahmen des Schifffahrtsgesetzes von 1936 der Bau von 95 Frachtdampfern im Laufe von fünf Jahren geplant war, stellte die U. S. Maritime Commission 1938 ein vom Kongreß angenommenes großzügiges Schiffbauprogramm auf, das für die nächsten zehn Jahre den Bau von jährlich 50 Schiffen vorsieht. Die Neubauten sollen fast ausschließlich aus Frachtdampfern (davon ein Teil mit Einrichtungen zur Aufnahme von Fahrgästen) und Tankern bestehen. Auf den Bau von Luxusschiffen wie „Normandie“ und „Queen Mary“ wird bewußt verzichtet. Die neue Handelsflotte wird von dem Gedanken der Zweckmäßigkeit bestimmt und daher nur aus wenigen Einheitsstypen bestehen, deren Pläne den Erfordernissen des amerikanischen Außenhandels und den strategischen Zielen der Kriegsmarine Rechnung tragen. Die Frachtdampfer haben einen Raumgehalt von 6 000 bis 8 000 BRT, eine Tragfähigkeit von 9 000 bis 12 000 t dw und eine Geschwindigkeit von 14 bis 16,5 sm²⁾. Die Tanker sollen sogar 18,5 sm laufen und werden nächst den japanischen die schnellsten der Welt sein.

Bis zum 1. September 1939 hatte die U. S. Maritime Commission 93 Schiffe in Auftrag gegeben. Nach Kriegsausbruch beschloß sie, das Programm zu beschleunigen. Im September gab sie 37, im Oktober 18 Schiffe in Auftrag, so daß sich gegenwärtig 148 Schiffe für die U. S. Maritime Commission im Bau befinden. Die sprunghafte Entwicklung des amerikanischen Handelsschiffbaus in den ersten beiden Kriegsmonaten geht daraus hervor, daß auf amerikanischen Werften am 1. September 1939 130 Schiffe mit 693 000 BRT, am 1. Oktober 179 Schiffe mit 1 045 000 BRT und am 1. November 245 Schiffe mit 1 184 000 BRT im Bau oder in Auftrag gegeben waren.

Damit ist allerdings die Friedenskapazität der amerikanischen Werften fast voll ausgenutzt, zumal sie auch für den Ausbau der Kriegsmarine beschäftigt sind. Die U. S. Maritime Commission hat daher bereits Aufträge an Firmen erteilt, die seit 1920 keine Schiffe mehr gebaut haben. Man beginnt, alte Werften wieder in Stand zu setzen und zu modernisieren. Nach den Erfahrungen des Weltkrieges liegen aber die Schwierigkeiten, die sich einer raschen Ausdehnung des Schiffbaus entgegenstellen, weniger im Mangel an Werftanlagen — diese wurden im Weltkriege mit überraschender Schnelligkeit hergestellt —, sondern im Mangel an Facharbeitern, deren Erfahrung eine Sache von Jahren ist.

¹⁾ Chamber of Commerce of the United States: Merchant Marine Policy as set forth in the Maritime Commission Report. Washington: Dezember 1937, S. 12.

²⁾ Einzelheiten der Einheitsfrachter finden sich in „Hansa“, 76. Jg. Nr. 21 und 44 (27. 5. und 4. 11. 1939).

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 13. Jahrgang, Nr. 3/4, vom 26. Januar 1940

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

Die Automobilindustrie der UdSSR

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Die russische Automobilindustrie unterscheidet sich von den Kraftfahrzeugindustrien West- und Mitteleuropas weniger durch den Produktionsumfang als durch die Art der Erzeugnisse, die Dynamik der Entwicklung und die vielfältigen Probleme, die sich aus der Eingliederung in ein System staatssozialistischer Planwirtschaft ergeben.

Die Produktionsleistung

1938 rollten von den Bändern der Kraftwagenwerke „Stalin“ in Moskau, „Molotow“ in Gorki und aus den Hallen der Schwerlastkraftwagenfabrik in Jaroslawl etwa 211 000 bis 212 000 Automobile. Damit kam die russische Kraftwagenenerzeugung mengenmäßig schon dicht an die Leistung der französischen Automobilindustrie heran, stand aber hinter der englischen und deutschen Kraftwagenindustrie noch erheblich zurück.

Unbedingter Vorrang des Lastkraftwagenbaues

Ein ganz anderes Bild ergibt sich freilich, sobald man die Erzeugung von Lastkraftwagen und Personenkraftwagen gesondert betrachtet: Automobile für die Beförderung von Personen wurden 1938 nur in einer Anzahl von 27 000 Stück hergestellt. Dafür stand aber die Lastkraftwagenenerzeugung der Sowjet-Union mit 184- bis 185 000 Fahrzeugen in Europa an erster, in der Welt nach den Vereinigten Staaten von Amerika an zweiter Stelle. In beträchtlichem Abstand erst folgte Großbritannien, das im vorigen Jahr 104 000 Nutzfahrzeuge herausbrachte.

Produktion von Kraftwagen in der UdSSR, Westeuropa und den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1938

Land	Gesamt	Davon			
		Lastkraftwagen		Personenkraftwagen	
	1000 Stück	1000 Stück	r. H.	1000 Stück	r. H.
Vereinigte Staaten v. Amerika	2 490	498	19,6	2 001	80,4
Großbritannien	445	104	23,4	341	76,7
Frankreich	227	27	11,9	200	88,1
UdSSR	211,4	184	87,4	27	12,6

Schon der unbedingte Vorrang des Lastkraftwagenbaues im Rahmen der gesamten Kraftwagenenerzeugung zeigt, daß das Motorisierungsproblem in der UdSSR grundsätzlich ganz anders geartet ist als in Westeuropa oder in den Vereinigten Staaten von Amerika. Zu der gleichen Erkenntnis führt eine kurze Betrachtung der Entwicklungsgeschichte der sowjet-russischen Automobilwirtschaft oder ein Einblick in die tägliche Arbeit der mit der Leitung und dem Ausbau der russischen Kraftverkehrswirtschaft betrauten Stellen.

Die jüngste Automobilindustrie der Welt

Die ersten Versuche, die auch in Rußland schon vor 1914 unternommen wurden, um eine eigenständige Automobilerzeugung ins Leben zu rufen, blieben ohne Erfolg. So kamen die Werkstatt, die der Industrielle Pusyrew in Moskau errichtete, aber auch die Russisch-Baltische Automobilfabrik in Riga über die Erzeugung einiger Dutzend Wagen nicht hinaus. Sie scheiterten an der unzureichenden technischen Ausrüstung, an den zu hohen Preisen und der ungenügenden Nachfrage.

Während des Weltkrieges wurde auf Veranlassung des Kriegsministeriums in Moskau die Automobilfabrik „AMO“ ins Leben gerufen, ferner eine Werkstatt in Jaroslawl. Beide Unternehmen montierten im wesentlichen ausländische Kraftwagen. Nach 1917 verschwanden auch diese bescheidenen Ansätze einer russischen Automobilindustrie.

Im Jahre 1924 begann die Sowjet-Regierung, der Motorisierung ihr Interesse zuzuwenden. In diesem Jahr wurden auf handwerklicher Grundlage die ersten Sowjet-Wagen gebaut. Das nachfolgende Jahrfünft ist als Versuchsstadium anzusehen. 1929 setzte der großzügige Aufbau der sowjet-russischen Automobilindustrie ein, unter Heranziehung amerikanischer Spezialisten, Maschinen und Werkzeuge und in Anlehnung an amerikanische Modelle. Im ersten Fünfjahresplan (1928-1932) wurden die beiden großen Automobilfabriken, das Stalin-Werk in Moskau — für das das alte AMO-Werk kaum mehr als ein Ausgangspunkt war — und das Molotow-Werk in Gorki errichtet. Im ersten Ausbau erhielt das Stalin-Werk eine Kapazität von jährlich 25000 Lastkraftwagen, das Molotow-Werk eine Kapazität von 60- bis 100000 Kraftfahrzeugen. Daneben wurde die im Weltkrieg errichtete Automobilwerkstatt in Jaroslawl zu einer Schwerlastkraftwagenfabrik ausgebaut.

Im Verlauf der ersten beiden Fünfjahrespläne bis 1938 konnte die Kapazität der beiden „Automobilgiganten“ in Moskau und Gorki weiter erheblich ausgeweitet werden, so daß das Stalin-Werk heute über eine Leistungsfähigkeit von täglich 280 Lastkraftwagen, 30 Personenkraftwagen und 6 bis 7 Autobussen verfügt; es beschäftigt über 40000 Arbeiter und Angestellte. Das Molotow-Werk hat eine arbeitstägliche Kapazität von 580 Kraftwagen.

Die Kraftwagenproduktion der UdSSR
1000 Stück

Jahr	Lastkraftwagen	Personenkraftwagen	Gesamt
1927/28	0,67	—	0,67
1928/29	1,2	0,1	1,4
1932	23,8	0,03	23,9
1933	39,4	10,3	49,7
1934	55,4	17,1	72,5
1935	77,7	19,0	96,7
1936	132,9	3,7	136,6
1937	171,5	18,5	200,0
1938	184,4	27,0	211,4
1942 (Plan)	.	.	400,0

Mengenmäßig konnte die sowjet-russische Automobilproduktion schon während der ersten zwei Fünfjahrespläne beachtliche Fortschritte erzielen. Wurden an der Schwelle des ersten Fünfjahresplanes (1928-1932) im ganzen nur wenige hundert Lastkraftwagen hergestellt, so brachte man im Endjahr dieses Entwicklungsabschnittes schon fast 24000 Fahrzeuge heraus. Der zweite Fünfjahresplan begann 1933 mit einer Produktion von rd. 50000 Kraftwagen und schloß 1937 mit 200000 Last- und Personenkraftwagen.

Durch diese Produktionsleistung gelang es, im Jahrzehnt von 1928 bis 1937 dem Lande einen beachtlichen Park vor allem von Nutzfahrzeugen

Der Kraftwagenbestand der UdSSR
1000 Stück

	1913	1928	1932	1936	1937	1938	1942 ¹⁾
Kraftwagen, insgesamt....	8,8	18,7	75,4	265,0	386,0	570,0	760,0
Davon Lastkraftwagen ..	.	7,5	54,6	201,2	315,5	474,5	635,0

¹⁾ Planzahlen.

zur Verfügung zu stellen. Während 1928 erst 18700 Automobile, darunter 7500 Lastkraftwagen, in Betrieb waren, verfügte die Sowjet-Union 1938 bereits über 570000 Kraftwagen, darunter 474500 Lastkraftwagen.

Die konstruktive Entwicklung

Über die Frage, wie weit die konstruktive und qualitative Entwicklung des sowjet-russischen Kraftwagenbaues mit der mengenmäßigen Schritt halten konnte, ist in Sowjet-Rußland wie im Ausland viel diskutiert worden. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß sich dem Aufbau der Automobilindustrie in der Sowjet-Union, einem Lande ohne weit zurückreichende industrielle und technische Tradition, außerordentliche Schwierigkeiten entgegenstellten. Trotzdem konnte besonders während des zweiten Fünfjahresplans auch die konstruktive Entwicklung des sowjet-russischen Autobaus schneller vorangetrieben werden.

Da die sowjet-russische Kraftfahrzeugwirtschaft ihre Arbeit ohne jede Bindung an alt überkommene Entwicklungen begann, konnte sie sich von vornherein auf die Erzeugung weniger Typen konzentrieren, die dann in verhältnismäßig großen Mengen herausgebracht wurden.

Im Bereich des Personenkraftwagenbaues wurden nach den ersten Versuchen der Jahre 1924 bis 1935 im Jahre 1936 die Typen M-1 und SIS-101 entwickelt, die auch im dritten Fünfjahresplan als Grundtypen beibehalten worden sind. Die Type M-1 liegt in der Klasse der mittleren, die Type SIS-101 in der Klasse der schweren Personenkraftwagen. Die Wirtschaftlichkeit der Motoren beider Fahrzeuge blieb allerdings bis 1938 hinter dem Wirtschaftlichkeitsgrad der gängigen amerikanischen Modelle noch zurück. Wie die Übersicht zeigt, liegen das Verdichtungsverhältnis, die Umdrehungszahl und damit auch die PS-Leistung der Sowjetwagen einstweilen verhältnismäßig niedrig.

Die russischen Personenkraftwagen verglichen mit Ford V 8

	M-1	SIS-101	Ford V 8
Zylinderzahl	4	8	8
Hubraum in Liter	3,28	5,64	3,62
Umdrehungszahl in der Minute	2 800	3 200	3 800
Verdichtungsverhältnis .	1:4,6	1:4,8	1:6,3
Leistung in PS	52	110	90
PS je Liter Hubraum...	15,85	19,5	24,86
Radstand in cm	2 845	3 605	2 845
Gewicht	1 300	2 360	1 300
Gewicht in kg je PS ...	25,0	21,5	14,4

In neuerer Zeit werden erhebliche Anstrengungen gemacht, um das Leistungsvermögen der Motoren durch Vermehrung der Zylinderzahl,

stärkere Verdichtung und Beschleunigung der Umdrehungen zu steigern und damit eine wirtschaftlichere Ausnutzung der motorischen Kraftstoffe herbeizuführen. Beispielsweise erhält die Type M-1 einen 6-Zylinder-Motor mit einer Leistung von 76 bzw. 85 PS. Auch der Motor des SIS-101 ist konstruktiv wesentlich verbessert worden. Die Wirtschaftlichkeit der Brennstoffnutzung soll um 7 bis 8 v. H. gestiegen sein, die Leistung 130 PS betragen.

Neben den in ihrer Wirtschaftlichkeit und Ausstattung erheblich verbesserten zwei Grundtypen der russischen Automobilproduktion ist im Verlauf des dritten Fünfjahresplans ein neuer, dritter, erheblich kleinerer Typ, der KIM, geschaffen worden. Das Fahrzeug wird nur 800 kg wiegen. Der vierzylindrige Motor soll 30 PS entwickeln und auf 100 km 8 kg Kraftstoff verbrauchen, während der Verbrauch des M-1 15 kg und der des SIS-101 30 kg betragen soll; bei einem spezifischen Gewicht von 740 wären das 10,8 Liter für den KIM, 20,3 Liter für den M-1 und 40,5 Liter für den SIS-101.

Auch im Lastkraftwagenbau sollen während des dritten Fünfjahresplans vor allem die Motoren verbessert werden, damit auch hier der Kraftstoff wirtschaftlicher genutzt werden kann. Das Stalin-Werk wird den 3-Tonner (SIS-5) durch einen 5-Tonner ersetzen, der die wesentlich höhere Leistung mit dem gleichen Kraftstoffeinsatz wie der 3-Tonner bewältigen soll.

Die Haupttypen der russischen Lastkraftwagenproduktion

	SIS-5	JAG-3
Nutzlast in t	3	5
Bruttogewicht in t	6,1	9,75
Leistung in PS	73	73
Hubraum in Liter	5,55	5,55
Umdrehung in der Minute	2 300	2 300
PS je Liter Hubraum	13,16	13,16
PS je t Bruttogewicht	11,9	7,5

Stark gefördert wird ferner der Übergang vom Benzin- zum Dieselmotor und vor allem auch der Bau von Nutzfahrzeugen, die mit nichtflüssigen Kraftstoffen, besonders Generatorgas, betrieben werden. Der Waldreichtum vieler Gegenden der Sowjet-Union schafft besonders günstige Voraussetzungen für die Einführung von Holzgeneratoren im Nutzfahrzeugbetrieb.

Der weitere Ausbau der russischen Automobilindustrie im dritten Fünfjahresplan

Im dritten Fünfjahresplan (1938-1942) soll die russische Automobilproduktion noch einmal verdoppelt werden. 1942 sollen 400 000 Kraftwagen die Fabriken verlassen. Hierzu werden die bestehenden Werke, vor allem das Stalin- und das Molotow-Werk, weiter ausgebaut. In der Fabrik KIM in Moskau wird die Massenproduktion aufgenommen. Ferner werden in verschiedenen Bezirken der Sowjet-Union Montagefabriken errichtet, von denen die eine oder andere schon in den nächsten Jahren in Betrieb genommen werden soll. Nicht zuletzt wird erwartet, daß durch

weitere Rationalisierung der Produktion in allen Werken die Erzeugung noch wesentlich gesteigert werden kann.

Der Aufbau der Fabrik KIM in Moskau steht, wie Anfang November berichtet wurde, noch um einiges hinter den Plänen zurück, doch dürfte die Erzeugung dort schon 1940 beginnen. Die Arbeit im KIM-Werk wird sich stark auf den Bezug von Teilen und vorgearbeitetem Material aus den Stalin- und Molotow-Werken stützen.

Die Errichtung von Montagewerkstätten liegt im Zuge der allgemeinen Bemühung um die Dezentralisation der sowjet-russischen Produktion, um die Erschließung der Rohstoffquellen und die Entfaltung der Produktivkräfte aller, auch der bisher noch weniger entwickelten Teile des Landes. Ein wichtiger Gesichtspunkt für die Errichtung der Montagefabriken — wie für die industrielle Dezentralisierung überhaupt — ist die Entlastung der Eisenbahn. Der Transport von Montageteilen stellt an die Bahn unvergleichlich viel geringere Anforderungen als die Beförderung der sperrigen fertigen Fahrzeuge. Der Bau der ersten Montagefabrik in Rostow am Don mit einer Kapazität von 40 000 Fahrzeugen ist im Gange. Ende 1940 soll in Omsk mit dem Bau des zweiten Montagewerkes begonnen werden. Die Jahreskapazität dieser Fabrik soll 45 000 Automobile betragen. Weitere Montagewerkstätten sind geplant in Kremenschug (Sowjet-Ukraine), in Rjasan (an der Oka), in Irkutsk, Taschkent, (Usbekistan) und Komsomolsk.

Nicht unbeträchtlich sollen die Leistungsreserven sein, die sich in den bestehenden Werken durch Rationalisierung noch mobilisieren lassen. Die Sowjet-Presse kritisiert bis in die jüngste Zeit selbst die aus der Organisation, der Planung und dem Arbeitseinsatz sich ergebenden, noch immer nicht restlos beseitigten Mängel.

Bei der Beurteilung dieser Äußerungen einer Selbstkritik muß immer wieder berücksichtigt werden, wie wenig günstig die allgemeinen Voraussetzungen sind, unter denen der Aufbau der russischen Automobilindustrie erfolgen muß und in welchem ungewöhnlichen Tempo die Entwicklung vorangetrieben wird. Wie weitschichtig die Aufgabe einer selbständigen sowjet-russischen Automobilindustrie war, wird erst deutlich, wenn man bedenkt, daß ja mit der Errichtung und Ausrüstung der eigentlichen Automobilwerke nur ein Teil der Arbeit getan ist, daß diese Werke wiederum auf eine Vielzahl von Teile- und Zubehörfabriken angewiesen sind, die in der Sowjet-Union in den letzten Jahren zum Teil erst neu errichtet, zum Teil durch Ausbau und Wiederherstellung alter Fabrikationsstätten geschaffen werden mußten. Auch in Zukunft wird die Entwicklung der russischen Automobilindustrie in stärkstem Maße von den Fortschritten in den Teile- und Zubehörindustrien und von der Organisation der Zusammenarbeit der Automobilwerke mit diesen abhängen. Im folgenden soll ein erster Einblick in den Problembereich der Zulieferindustrien der russischen Automobilwerke gegeben werden. Eine eingehendere Analyse wäre auch vom deutschen Standpunkt um so erwünschter, als sich für die deutsche Teile- und Zubehörindustrie im Rahmen der deutsch-russischen Zusammenarbeit

die Aufgabe ergeben könnte, Lücken, die in diesem Bereich der sowjet-russischen Wirtschaft hier oder dort noch vorhanden sind, auszufüllen.

Die Teile- und Zubehörindustrie in der UdSSR

Die 4 000 bis 5 000 verschiedenen Teile, die in das Kraftfahrzeug eingehen, stellten 1936 etwa 45 bis 56 v. H. der Gesteungskosten der sowjet-russischen Kraftwagen dar. Stiegen in den letzten Jahren schon die Anforderungen der Automobilherzeugung an die Teile- und Zubehörindustrie in außerordentlichem Maße, so waren außerdem die nicht minder schnell wachsenden Bedürfnisse der sehr bedeutenden Traktorenfabrikation zu befriedigen. Hinzu kam schließlich der umfangreiche Ersatzbedarf der in Betrieb befindlichen Kraftwagen und Schlepper. Eine Vorstellung von dem Umfang der Leistungen einzelner wichtiger Zweige der Zubehörindustrie gibt die nachfolgende Übersicht:

Teile- und Materialbedarf der Automobil- und Traktorenindustrie und der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge (Beispiele) 1936 und 1940

	Einheit	1936			1940		
		Bedarf der Fabriken	Bedarf des Fahrzeugparks	Insgesamt	Bedarf der Fabriken	Bedarf des Fahrzeugparks	Insgesamt
Gummireifen und Schläuche (Ausstattungen)	1000 Stck.	1092	1299	2391	3534	6594	10128
Gummitteile	t	1463,4	1487,4	2950,8	4178	5082	9260
Elektromaschinen (Generatoren, Starter u. dgl.)	1000 Stck.	440	62	502	1358	248	1606
Autolampen	„	1368	8864	10232	4598	31600	36198
Geschwindigkeitsmesser	„	155	20	175	524	102	626
Akkumulatoren	„	157,3	127,3	284,6	567,0	633,5	1200,5
Kugellager	„	8338	7700	16038	23287	25670	48957
Elastische Metallschläuche	1000 m	368	147	515	960	625	1585
Glas	1000 qm	240	49	289	887	301	1188
Lacke u. Farben	t	5922	4924	10846	15595	19750	35345
Teile aus plastischen Massen	t	521	193	714	1839	1064	2903
Vergaser	1000 Stck.	263,3	29,9	313,2	600	551	1151

Schon im Jahre 1936 wurde etwa die Hälfte des Zubehörs für Ersatzzwecke, d. h. für die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge, benötigt. Im Verlauf des dritten Fünfjahresplanes wird sich das Schwergewicht der Nachfrage noch stärker von der Neuausrüstung auf den Ersatz verlagern. So erwartet man, daß schon 1940 65,1 v. H. der erzeugten Bereifungen für Ersatzzwecke eingesetzt werden müssen, gegen 54,3 v. H. im Jahre 1936. Der Anteil der in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeuge am Zündkerzenverbrauch wird für 1940 auf 87 v. H. geschätzt, gegen 79 v. H. im Jahre 1936, der Anteil am Kugellagerverbrauch auf 52 v. H. gegen 48 v. H.

Die Produktion vieler Zubehör- und Teileindustrien reicht bis in die jüngste Zeit nicht aus, um sowohl die Nachfrage der Automobil- und Traktorenfabrikation als auch die des Kraftfahrzeugparks voll zu befriedigen. Wenn, wie in der

sowjet-russischen Fachpresse häufig betont wurde, die Ausnutzung des Nutzfahrzeugparks in den letzten Jahren ziemlich niedrig lag, so war die Ursache hierfür vielfach der Mangel an Bereifungen oder an wichtigen Ersatz- und Reparaturteilen. Aber auch die Belieferung der sehr schnell fortschreitenden Produktion stieß auf gewisse Schwierigkeiten. Zweifellos blieben die Reorganisation und der Ausbau der Teile- und Zubehörindustrien bis an die Schwelle des dritten Fünfjahresplans noch erheblich hinter der Entwicklung der Automobilfabriken selbst zurück. Einer der Hauptgründe hierfür soll die einstweilen ungenügende Spezialisierung sein.

Im Zuge des zweiten Fünfjahresplanes setzte in allen Zweigen der Teile- und Zubehörindustrie eine lebhaftete Ausbau- und Aufbautätigkeit ein. Im Bereich des Volkskommissariats für die Schwerindustrie allein befanden sich in den Jahren 1937/39 21 Teile- und Zubehörfabriken im Bau und 29 im Um- und Ausbau. Die Zahl der auf die Belieferung der Automobilwerke spezialisierten Fabriken soll schon in diesen Jahren 31 erreichen, gegen 11 im Jahre 1936. Geplant oder in Angriff genommen ist u. a. der Bau einer neuen Akkumulatorenfabrik mit einer Kapazität von 630 000 Akkumulatoren, die Errichtung einer zweiten Autolampenfabrik mit einer Leistung von 20- bis 30 Mill. Stück, einer dritten Kugellagerfabrik und dreier Fabriken für die Wiederherstellung von Kugellagern, durch die im Jahr 10- bis 12 Mill. Kugellager gehen können. Der Ausbau der Leningrader Vergaserfabrik und der neuen Vergaserfabrik in Kuibyschew soll die Kapazität der Vergaserherzeugung von 835 000 auf 1 150 000 Stück steigern. Ähnliche Planungen liegen für die Industrie der Präzisionsmaschinen (Geschwindigkeitsmesser, Manometer, Ampèrometer usw.), für die Metallindustrie, die Lack- und Farbenindustrie, die Industrie der plastischen Massen, die Glasindustrie usw. vor.

Durch den Ausbau der Teile- und Zubehörindustrie wird nicht nur die mengenmäßige und qualitative Entwicklung der Produktion, sondern auch die schnelle und reibungslose Befriedigung des Ersatzbedarfs sichergestellt. Damit könnte ein wesentlicher Teil der Schwierigkeiten beseitigt werden, die der rationalen Ausnutzung des heute schon nicht mehr unbedeutenden Nutzfahrzeugparks der Sowjet-Union entgegenstehen. Allerdings wird noch eine Reihe anderer, nicht weniger schwieriger Aufgaben zu lösen sein, wenn das Ziel des dritten Fünfjahresplans, nämlich die Entlastung der Eisenbahnen durch größtmögliche Entfaltung des Lastkraftwagenverkehrs, erreicht werden soll. So bedarf es des großzügigen Ausbaus des Reparaturwesens, des Tankstellennetzes und der Garagen. Schließlich sind Tausende von Fahrern auszubilden und zu schulen und anderes mehr. Großes Gewicht wird auf die Einführung von Anhängern gelegt. Der Bau von 6 neuen Anhängerfabriken ist geplant. Durch wesentlich gesteigerte Ausnutzung des Nutzfahrzeugparks im Verein mit der rasch steigenden Produktion hofft man, im Verlauf des dritten Fünfjahresplans den Kraftverkehr um das vier- bis fünffache steigern zu können, während man von der Eisenbahn nur eine Leistungssteigerung um 44, von der Flußschifffahrt um 76 v. H. erwartet.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart								
		28. Nov. bis 3. Dez. 1938	5.-10. Dez. 1938	12.-17. Dez. 1938	19.-24. Dez. 1938	27.-31. Dez. 1938	2.-7. Jan. 1939	9.-14. Jan. 1939	16.-21. Jan. 1939	27. Nov. bis 2. Dez. 1939	4.-9. Dez. 1939	11.-16. Dez. 1939	18.-23. Dez. 1939	27.-30. Dez. 1939	2.-6. Jan. 1940	8.-13. Jan. 1940	15.-20. Jan. 1940		
		48	49	50	51	52	1	2	3	48	49	50	51	52	1	2	3		
Woche:																			
Geschäftsgang (Indexziffer)		1936=100	115,0	116,0	112,0	108,3	111,3	119,2	124,4	126,0	.	.	.	.	.	.	.		
Deutschland ¹⁾			99,3	99,2	99,3	100,3	100,1	99,5	99,1	99,1	107,1	107,4	107,5	106,8	107,9	107,0	.		
Großbritannien ²⁾			94,0	95,4	94,7	92,7	93,3	94,5	91,6	92,6	.	.	.	.	.	.	.		
Ver. Staaten von Amerika ³⁾																			
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier		1 000 t	427,1	430,7	436,7	381,8	390,4	409,2	430,9	427,9	.	.	.	.	.	.	.		
— in Deutsch-Oberschlesien		„	88,9	89,8	91,3	80,8	80,4	90,0	92,5	92,4	.	.	.	.	.	.	.		
Kokserzeugung im Ruhrrevier		„	93,4	93,3	93,7	89,0	93,2	93,5	94,6	95,4	.	.	.	.	.	.	.		
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾		„	794,1	823,8	856,8	753,7	802,1	717,2	858,1	851,3	.	.	.	.	.	.	.		
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn ⁵⁾		1 000	156,4	156,2	154,0	115,0	116,1	140,9	154,7	156,6	.	.	.	.	.	.	.		
Reichsbank																			
Kapitalanlagen		Mill. RM	8408	8145	8148	8259	9143	8122	7837	.	11546	11266	11804	11656	12619	12293	11820		
darunter:																			
Wechsel- und Lombardkredite		„	7561	7299	7302	7405	8289	7270	6985	.	10184	9960	10546	10455	11422	11247	10893		
Deckungsfähige Wertpapiere		„	548	548	548	557	557	554	554	.	997	942	878	818	604	654	532		
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)		„	1141	1003	1027	1062	1527	950	916	.	1574	1606	1422	1372	2018	1617	1641		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf		Mill. RM	9865	9754	9774	9782	10404	9821	9509	.	10974	10922	10969	11000	11798	11414	11040		
davon Reichsbanknoten		„	7744	7629	7661	7666	8223	7705	7425	.	2822	2662	2871	2691	2318	2427	2800		
Postcheckverkehr ⁶⁾ ⁷⁾		„	2440	2427	2575	2307	2404	2557	2196	1900	1384	1438	1357	1495	1521	1608	1508		
Postcheckguthaben (Bestände) ⁸⁾		„	1212	1226	1213	1250	1294	1300	924	905	.	.	.	.	.	.	.		
Zinssätze																			
Blankotagesgeld		% p. a.	2,98	2,71	3,10	2,75	2,85	2,69	2,50	2,15	2,42	2,27	2,60	2,25	2,47	2,15	2,02		
Rendite der 4 1/2 % Pfandbriefe ..		„	4,50	4,51	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54		
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		
Privatdiskont London		„	0,86	0,91	0,97	1,04	0,94	0,57	0,54	1,25	1,25	1,24	1,22	1,25	1,25	1,25	1,13		
Zürich		„	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25		
Amsterdam		„	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	2,28	2,30	2,17	2,21	2,28	2,19	2,05	2,05		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4 1/2 % Wertpapiere		v. H.	99,65	99,58	99,03	98,97	98,98	99,02	99,00	99,01	98,99	98,98	99,02	99,04	99,05	99,07	99,09		
Kursniveau, gesamt ⁹⁾		„	99,93	99,87	99,23	99,17	99,17	99,18	99,17	99,18	99,21	99,20	99,21	99,21	99,21	99,22	99,23		
—, Pfandbriefe		„	99,38	99,32	99,01	98,88	98,85	98,86	98,84	98,83	98,77	98,77	98,77	98,77	98,78	98,79	98,82		
—, Kommunal-Obligationen		„	99,52	98,36	97,97	97,99	98,12	98,35	98,35	98,33	98,15	98,12	98,40	98,56	98,61	98,70	98,72		
—, Öffentliche Anleihen ¹⁰⁾		„	100,80	100,59	99,80	99,93	100,21	101,20	101,19	101,19	99,27	99,14	99,27	99,39	99,42	99,58	99,70		
5% Industrie-Obligationen		1924/26															100,06		
Aktienindex, gesamt		= 100	104,0	103,3	102,5	103,0	103,1	103,2	103,3	103,7	105,2	105,7	106,5	107,0	108,2	109,6	109,4		
—, Bergbau und Schwerindustrie ..		„	106,7	105,7	105,0	105,5	105,6	105,6	105,9	106,7	114,2	114,3	115,4	116,2	117,6	118,9	118,5		
—, Verarbeitende Industrie		„	99,0	98,5	97,6	98,2	98,4	98,6	98,6	98,9	99,8	100,5	101,4	101,6	102,7	104,0	103,9		
—, Handel und Verkehr		„	110,1	109,5	108,8	108,9	108,8	108,9	109,1	109,4	106,5	106,8	107,4	108,0	109,3	110,8	110,5		
Aktienindex, Großbritannien ¹¹⁾ ..		1926=100	100,5	97,0	97,7	97,2	98,6	98,1	96,9	94,9	94,1	94,3	94,9	95,4	96,4	96,9	95,1		
—, Ver. Staaten von Amerika ¹²⁾ ..		„	92,1	91,2	93,0	91,1	92,6	95,6	91,5	92,6	91,7	92,5	91,9	91,8	91,3	94,8	.		
Devisenkurse in Berlin																			
New York		RM je \$	2,4962	2,4950	2,4940	2,4940	2,4934	2,4920	2,4920	2,4920	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930		
London		RM je £	11,65	11,68	11,65	11,64	11,62	11,57	11,65	11,66	9,75	9,75	9,75	9,75	9,75	9,75	9,85		
Paris		RM je 100fr	6,54	6,58	6,56	6,57	6,57	6,55	6,57	6,58	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52	5,58		
Warenpreise																			
Indexziffern																			
Reagible Waren ¹³⁾		1913=100	74,5	74,1	74,0	74,0	74,0	74,1	73,9	73,6	.	.	.	.	.	.	.		
Großhandelspreise (gesamt)		„	106,2	106,3	106,4	106,4	106,4	106,6	106,6	106,6	.	.	.	.	.	.	.		
Agrarstoffe		„	107,1	107,3	107,4	107,3	107,3	107,9	107,9	108,0	.	.	.	.	.	.	.		
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren ..		„	94,0	94,0	94,2	94,3	94,3	94,4	94,4	94,4	.	.	.	.	.	.	.		
Fertigwaren		„	125,4	125,4	125,5	125,6	125,6	125,5	125,5	125,5	.	.	.	.	.	.	.		
darunter: Produktionsgüter		„	112,8	112,8	112,8	112,9	112,9	112,9	112,8	112,8	.	.	.	.	.	.	.		
Verbrauchsgüter		„	135,1	135,1	135,2	135,3	135,3	135,1	135,1	135,1	.	.	.	.	.	.	.		
Großhandelsindex																			
Ver. St. v. Amerika (Fisher)		1926=100	80,4	79,8	79,8	79,7	80,3	80,0	79,7	79,8	.	.	.	.	.	.	.		
Großbritannien ¹⁴⁾		1913=100	101,8	101,5	101,6	101,9	102,2	101,8	101,4	100,9	.	.	.	.	.	.	.		
Großhandelspreise																			
Roggen, märk., frei Berlin		je 1000 kg	191,0	191,0	191,0	191,0	191,0	193,0	193,0	193,0	.	.	.	.	.	.	.		
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..		je 50 kg	44,8	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8	.	.	.	.	.	.	.		
Rindschäute, eidam ¹⁵⁾ , Hamburg ..		je 1/4 kg	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	.	.	.	.	.	.	.		
Maschinengußbruch, Düsseldorf ¹⁶⁾ ..		je t	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	.	.	.	.	.	.	.		
Rohstoffpreise an den Weltmärkten ¹⁷⁾																			
Rohstoffpreise, gesamt ¹⁸⁾		1929=100	57,3	56,8	56,9	57,3	57,7	57,1	56,9	56,7	68,6	69,1	70,6	72,1	71,7	72,1	72,4		
9 Nahrungsmittel ¹⁹⁾		„	58,6	58,3	58,4	58,5	59,2	58,7	58,5	58,1	69,0	69,3	64,5	66,8	66,0	66,4	66,1		
6 landw. erzeugte Rohstoffe ²⁰⁾ ..		„	54,2	52,9	53,2	53,8	53,8	53,4	53,2	52,9	72,2	73,2	75,4	75,9	76,4	76,7	78,4		
5 industr. erzeugte Rohstoffe ²¹⁾ ..		„	59,3	59,0	59,1	59,3	59,4	59,7	59,3	59,3	72,7	72,2	71,7	71,4	71,2	70,7	69,9		
Weizen, Winnepig		cts. je bush.	59,4	600															

