

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

12. Jahrgang

Berlin, den 3. Mai 1939

Nummer 18

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

Die Luftrüstungen der ausländischen Großmächte

Im Rüstungswettlauf der ausländischen Großmächte gelangen die Aufwendungen für die Luftwaffe ständig mehr in den Vordergrund. Der Luftwaffe wird im Rahmen der gesamten Wehrkraft eines jeden Landes immer größere Bedeutung beigemessen, und da der technische Fortschritt auf diesem Gebiet nach wie vor außerordentlich rasch ist, müssen die einzelnen Staaten laufend außerordentlich hohe Beträge für neues Material auswerfen. Zwei Tatsachen sind für die jüngste Entwicklung der Luftrüstungen charakteristisch:

1. Im *Welthandel mit Kriegsgerät*, der an sich schon wesentlich stärker gestiegen ist, als dies dem Welthandelsumsatz in allen Waren entspricht, nehmen die Flugmaterialexporte einen immer größeren Raum ein. 1938 haben sie im gesamten Kriegsmaterialhandel der Welt — soweit dieser überhaupt statistisch erfaßbar ist — mit 51 v. H. zum ersten Male das Übergewicht erlangt; 1929 hatte ihr Anteil nur rund 27 v. H. betragen. Während sich die Ausfuhr der wichtigsten Exportländer in Waffen und Munition dem Wert nach seit 1929 nur um etwa 60 v. H. vergrößert hat, ist die Ausfuhr von Flugmaterial heute 3,7 mal so groß wie 1929.

2. Die *Ausgaben für die Luftrüstungen* wachsen in ständig beschleunigtem Tempo. Die Luftetats der wichtigsten Auslandsstaaten haben sich seit 1928/29 mindestens verachtfacht; die Ausgaben

der Welt für Luftrüstungen sind etwa ebenso groß wie die gesamte Einfuhr Europas an Rohstoffen und Halbwaren. Die Hauptanstrengungen und die Hauptausgaben konzentrieren sich auf vier Mächte, nämlich auf die Sowjetunion, ferner auf Großbritannien und Frankreich sowie neuerdings auf die Vereinigten Staaten von Amerika. Dieser Zusammenhang legt es nahe, den Gang der Luftrüstungen und die Entwicklung der Luftfahrtindustrie speziell in diesen vier Ländern näher zu untersuchen.

Die Luftwaffe der Sowjets

Die Sowjetunion hat ihre Rüstungsausgaben in den letzten Jahren außerordentlich stark erhöht. Sie betragen nach sowjetamtlichen Angaben 1934 1,6 Mrd. Rubel, 1938 aber bereits über 27 Mrd. Rubel. Bei diesen Zahlen ist zwar die zunehmende Entwertung des Rubels, d. h. die Steigerung der Inlandspreise, zu berücksichtigen und auch die Tatsache in Rechnung zu stellen, daß die russische Produktion, verglichen mit den westeuropäischen Verhältnissen, außerordentlich teuer arbeitet. Dies gilt insbesondere für den Flugzeugbau, der mit hohen Lizenzgebühren belastet ist. Bei vorsichtiger Umrechnung kommt man aber doch zu dem Ergebnis, daß die gesamten Rüstungsausgaben der Sowjetunion gegenwärtig an die 13 Mrd. *RM* jährlich ausmachen.

Welcher Betrag davon für Luftrüstungen abgezweigt wird, ist nicht bekannt; man weiß nur, daß 1930 rd. 11 bis 12 v. H. der Rüstungsausgaben der Sowjets auf die Luftwaffe entfielen. Da dieser Satz mit dem damaligen Weltdurchschnitt gut übereinstimmt, wird man für die russischen Verhältnisse der Gegenwart — ebenso wie für die Welt — einen Anteil von sicher 30 bis 40 v. H. zugrunde legen dürfen. Das aber würde heißen: Die Luftrüstungsausgaben der Sowjets belaufen sich jährlich auf 4 bis 5 Mrd. *R.M.*

Die Luftfahrtindustrie wird in der UdSSR. ohne Zweifel vom Staat sowohl in der Zuweisung qualifizierter Arbeitskräfte als auch in der Ausrüstung mit Werkzeugmaschinen usw. ausdrücklich bevorzugt; sie ist in den letzten Jahren stark ausgebaut worden. Nach Angaben der Auslandspresse — die freilich nicht nachgeprüft werden können — soll sich die Zahl der Beschäftigten von 120 000 im Jahr 1933 auf 160 000 bis 220 000 im Jahr 1936 und 350 000 im vergangenen Jahr vergrößert haben. Für 1940 ist angeblich eine Zahl von 500 000 Beschäftigten geplant. (Dabei ist freilich zu berücksichtigen, daß diese Zahl auch die in den Zubehör- und Gerätefabriken tätigen Arbeiter mitenthält.) Als Zusatz zum dritten Fünfjahresplan sollen 1939 noch acht Flugzeugwerke und sechs Motorenwerke gebaut werden. Dem neugegründeten Volkskommissariat der Luftfahrtindustrie sollen allmählich 345 Werke unterstellt werden, die mehr oder weniger mit der Luftfahrtproduktion verbunden sind. Über den gegenwärtigen Umfang der Produktion ist kein klares Bild zu gewinnen. Am ehesten dürfte noch eine Meldung aus tschechischer Quelle¹⁾ zutreffen, der zufolge im Jahr 1938 im europäischen Rußland 4400 Flugzeuge gebaut worden sind. (Die Produktion im asiatischen Rußland ist in diesen Zahlen nicht enthalten.) Im Jahr 1939 soll — nach Pariser Korrespondenzmeldungen — die Erzeugung um 29 v. H. gesteigert werden.

Eine nähere Prüfung zeigt jedoch, daß sich auch in der Luftfahrtindustrie die allgemeinen Schwierigkeiten des industriellen Aufbaus der Sowjets widerspiegeln. Einmal lassen die Arbeitsdisziplin und die Arbeitsleistung zu wünschen übrig: 1938 soll die Flugzeugindustrie allein durch unpünktliches Erscheinen der Arbeiter und Angestellten 600 000 Arbeitsstunden verloren

haben. Ein amerikanischer Sachverständiger hat voriges Jahr geäußert, die Leistung der Arbeiter in einem Moskauer Flugmotorenwerk sei nur etwa halb so groß wie die in entsprechenden amerikanischen Werken. Da anzunehmen ist, daß es sich bei dem betreffenden Moskauer Werk um einen ausgesprochenen „Musterbetrieb“ gehandelt hat, dürfte der Leistungsunterschied im Durchschnitt der gesamten Luftfahrtindustrie noch wesentlich größer sein. Die Anlieferung von maschinellen Ausrüstungen erfolgt nur schleppend: 1938 hat — nach ausländischen Meldungen — die sowjetrussische Maschinenindustrie nur 77,2 % der Bestellungen (= 78,5 Mill. Rubel) ausgeführt, die die sowjetischen Flugzeugwerke aufgegeben hatten. Für die Desorganisation der Erzeugung ist eine Verordnung von Anfang dieses Jahres bezeichnend, wonach die Direktoren der Flugzeug- und Motorenwerke gehalten sind, ab 1. 1. 39 genaue statistische Angaben über die Produktion usw. zu machen; für falsche Angaben mußte Entlassung und Verhaftung angedroht werden. Für die Nichterfüllung der Produktionspläne ist das Beispiel der Verkehrsgesellschaft Aeroflot bekannt geworden, der 1938 statt 810 nur 550 Maschinen geliefert wurden.

Die Angaben, die die Sowjets neuerdings über die Stärke ihrer Luftwaffe machen, sind in sich widerspruchsvoll und werden von den verschiedenen Sowjetzeitungen mit ganz verschiedenen Daten wiedergegeben¹⁾. Außerdem zeigen die folgenden Beispiele, daß das behauptete rasche Wachstum in Wirklichkeit garnicht so überwältigend ist:

1. Nach einer Rede von Woroschiloff hat sich der sowjetrussische Flugzeugbestand von 1934 bis 1939 um 130 v. H. vergrößert. Er vergaß aber hinzuzufügen, daß — nach früheren sowjetamtlichen Angaben — der Bestand von 1931 bis 1934 um 230 v. H. gewachsen war. Der Zuwachs hat sich also prozentual erheblich verlangsamt und absolut betrachtet nur sehr wenig vergrößert²⁾.

2. Nach Woroschiloff ist die Leistung der Triebwerke von 1934 bis 1939 um etwa 50 v. H. schneller

¹⁾ Vgl. hierzu: Informationsdienst. Auslandsnachrichten über Luftfahrt vom 22. 3. 1939.

²⁾ Geht man für 1934 von einem Bestand in Höhe von 4000 Flugzeugen aus, so hätte der Bestandszuwachs von 1931 bis 1934 rund 930 Maschinen jährlich betragen; von 1934 bis 1939 würde sich die entsprechende Zahl auf 1040 Maschinen jährlich stellen.

¹⁾ Venkov, Prag, vom 26. 3. 1939.

gewachsen als der Flugzeugbestand. Die hierin zum Ausdruck kommende Verstärkung der Leistung verliert aber viel von ihrer Beweiskraft, wenn man andere Auslandsstaaten zum Vergleich heranzieht. In Frankreich hat z. B. von Mitte 1936 bis Ende 1937 — nach Angaben von Pierre Cot — die Leistung der Triebwerke fast 6 mal so rasch zugenommen wie die Zahl der in Dienst befindlichen Flugzeuge!

3. Kaganovitsch hat kürzlich in einer Rede ausgeführt, der dritte Fünfjahresplan müsse endlich die Selbständigkeit der Sowjetunion auf dem Gebiet der Luftfahrt bringen. Dabei hatte man — sowjetamtlich — bereits 1933 verkündet, der Anteil ausländischen Flugmaterials am Bestandszugang sei von 57 v. H. im Jahr 1928 auf null im Jahr 1933 gesunken, d. h. die volle Selbstversorgung sei erreicht. In den letzten Jahren ist in ständig steigendem Umfang wieder auf ausländisches Material zurückgegriffen worden. Die *Einfuhr* der Sowjetunion allein aus den Vereinigten Staaten, die 1933 1,3 Mill. *RM* und 1936 0,7 Mill. *RM* betragen hatte, ist bis 1937 auf 8,7 Mill. *RM* und bis 1938 auf 12,9 Mill. *RM* emporgeschnellt; sie ist damit größer als in irgend einem anderen Jahr seit dem Ende des Weltkrieges. Dabei beziehen sich die Bestellungen keineswegs nur, wie von den Sowjets oft behauptet wird, auf Maschinen „für Experimentierzwecke“. Erst vor kurzem hat die Sowjetunion wieder Jagdflugzeuge Curtiss für Lieferung im Mai 1939 erworben.

Im übrigen muß die sowjetrussische Luftfahrtindustrie trotz aller Anstrengungen nach wie vor auf ausländische Spezialisten zurückgreifen. An Reservekapazitäten für den Ernstfall herrscht ausgesprochener Mangel, da schon heute die vorhandenen Werke mit voller Kraft arbeiten. Vor allem aber bleibt die wichtige Frage offen, wie weit das Personal in den Formationen und in den Fabriken sich in einem wirklichen Ernstfall voll einsetzen wird.

Die sowjetrussische Luftrüstung bietet so trotz außerordentlicher Anstrengungen und trotz einer ungeheuren Verausgabung von Mitteln doch das Bild großer Schwierigkeiten und uneinheitlicher Leistungen.

Die französische Luftfahrtindustrie

Frankreichs Ausgaben für die Luftwaffe sind zwar nicht so hoch wie die der Sowjets; aber auch hier haben in den letzten Jahren die Zahlen

des Luftrüstungsetats außerordentlich zugenommen. Soweit sich in der außerordentlich komplizierten Haushaltsführung die Luftrüstungsausgaben überhaupt ausgliedern lassen, kommt man für 1937 auf einen Betrag von knapp 4 Mrd. frs., der sich 1938 nach berichtigten neueren Angaben auf 13,8 Mrd. frs. und 1939 auf 22,8 Mrd. frs. erhöht hat. Bei einer Umrechnung des Franc zum Vorjahreskurs — der ungefähr der inneren Kaufkraft entsprechen dürfte — würden also die französischen Luftrüstungsausgaben in diesem Jahr an die $2\frac{1}{2}$ Mrd. *RM* betragen.

Der größte Teil der vorgesehenen Mittel dient dazu, neues Fluggerät zu beschaffen. Rund 12 Mrd. frs. stehen 1939 allein für die Beschaffung von Serienmaterial im Rahmen des Plans V zur Verfügung. Dieser Plan, am 15. 3. 1938 beschlossen, sah zunächst vor, daß der Bestand an Flugzeugen erster Linie binnen drei Jahren auf 2 650 Maschinen gebracht werden sollte. Das bedeutete — da ja neben den Maschinen erster Linie auch Reserven, Schulflugzeuge usw. beschafft werden müssen — einen Gesamtbedarf von etwa 12 000 Motoren und zwischen 6 500 und 7 000 Flugzellen. Da inzwischen die Durchführungszeit dieses Plans auf zwei Jahre verkürzt worden ist, sind die Anforderungen an die Industrie entsprechend gewachsen.

Die 1936 nationalisierte Industrie der Flugzellen war ebenso wenig wie die frei gebliebene Motoren- und Zubehörindustrie in der Lage, ihre Produktionsprogramme zu erfüllen. Nach Angaben, die vereinzelt in der französischen Presse veröffentlicht worden sind, wurden 1935 noch 785 Kriegsflugzeuge an die Luftwaffe abgeliefert. 1936 waren es sogar 890 Maschinen. 1937 sank diese Zahl dagegen auf 456 Maschinen und erreichte nach Angaben des französischen Luftfahrtministers 1938 knapp 560 Flugzeuge. Der Stückzahl nach sind 1938 also viel weniger Flugzeuge als 1935 oder 1936 an die Formationen abgegeben worden, obwohl in der Zwischenzeit die Luftrüstungsausgaben etwa vervier- bis verfünffacht worden sind.

Die Gründe für diese Produktionshemmungen liegen zum Teil auf politischem und allgemeinwirtschaftlichem Gebiet. Die Häufung der sozialen Kämpfe, die Verkürzung der Arbeitszeit, die Auswirkung politischer Streitigkeiten auf die Luftwaffe und ihre Produktionspolitik haben die Erzeugung laufend stark beeinträchtigt. Hinzu

kamen die Schwierigkeiten, die sich aus der Nationalisierung der Luftfahrtindustrie sowie daraus ergaben, daß längere Zeit hindurch für die Beschaffung von Flugzeugmaterial nur verhältnismäßig geringfügige Mittel zur Verfügung standen, da zunächst die sich aus der Nationalisierung und der Übernahme der privaten Fabriken ergebenden Forderungen gedeckt werden mußten.

Im Laufe des Jahres 1938 sind aber große Anstrengungen gemacht worden, um die meisten dieser Produktionshemmungen zu beseitigen. Mit am wichtigsten sind die Bemühungen um eine Verbesserung und Erweiterung der Produktionskapazität in der französischen Luftfahrtindustrie. Der Wert der Anlagen der Zellenwerke war anlässlich der Nationalisierung auf 42 Mill. frs. veranschlagt worden. An dieser Zahl mag man errassen, was es bedeutet, daß in den Jahren 1937 und 1938 rd. 1,5 Mrd. frs. für die Erneuerung des Produktionsapparates ausgegeben worden sind und daß 1939/40 der Staat nochmals 375 Mill. frs. und die private Industrie selbst 470 Mill. frs. aufbringen, um den Produktionsapparat für die an ihn herantretenden Aufgaben besser geeignet zu machen. Außerdem hat man den technischen Gang der Produktion verkürzt und für Gleichschaltung der Zellen-, Motoren- und Zubehörproduktion gesorgt. Beispielsweise soll es gelungen sein, den Zeitpunkt, der von der Auftragserteilung bis zur Erzeugung der ersten Flugzeuge vergeht, von 19 auf 11 Monate zu verkürzen.

Trotz dieser großen Anstrengungen blieb auch 1938, wie gesagt, die Erzeugung weit hinter den Plänen zurück. Bei der Fertigstellung einiger Typen konnten die Luftschrauben nicht rechtzeitig geliefert werden; von zwei Typen, die für die Serienproduktion in Aussicht genommen waren, wurde die eine durch eine neue und bessere ersetzt, die andere aber in ihren technischen Eigenschaften so verändert, daß es zu großen Stockungen in der Serienerzeugung kam. Im Sommer 1938 hatte der französische Luftfahrtminister die französische Flugzeugproduktion für den Herbst 1938 auf 200 Maschinen monatlich und für das Frühjahr 1939 sogar auf 250 Stück monatlich zugesagt. In Wirklichkeit wurden in den Herbstmonaten durchschnittlich nur 53 Maschinen gebaut, im Dezember 1938 waren es 78 und im Januar 1939 waren es 100. Die ursprünglichen Pläne sind also nur etwa zur Hälfte erfüllt worden.

Unter diesen Umständen hat die französische Regierung trotz starker Widerstände im eigenen Land in großem Umfang Flugzeuge im Ausland bestellt. Einmal sind hier zu nennen die Bestellungen in Holland (50 Flugzeuge bei der Firma Koolhoven), von denen freilich 35 für die Luftwaffe der französischen Kolonien bestimmt waren. Außerdem hat man in den Vereinigten Staaten bisher insgesamt 650 Flugzeuge im Werte von 65 Mill. \$ in Auftrag gegeben, darunter 200 Jagdflugzeuge, 215 Bomber, 200 Ausbildungsflugzeuge und 20 Aufklärungsmaschinen. Eine weitere Erhöhung der Bestellungen um rund 350 Flugzeuge soll geplant sein. Schließlich sind hier die Verhandlungen zu nennen, die der französische Luftfahrtminister mit der britischen Luftfahrtindustrie aufgenommen hat. Bestellungen auf mehrere 100 schwere Flugzeugmotoren sollen geplant sein, ebenso wird der Lizenzbau von Bristol- und Rolls Royce-Flugmotoren in Frankreich vorbereitet.

Auch Frankreich hat also trotz außerordentlich großer finanzieller Anstrengungen seine Luftrüstungsprogramme aus eigener Kraft bisher nicht erfüllen können. Wie groß der Rückstand zu Beginn dieses Jahres noch war, zeigt die Tatsache, daß die laufende Produktion im Januar 1939 nur 100 Flugzeuge betragen hat, während zur Erfüllung des Plans V eine monatliche Erzeugung von mindestens 250 bis 280 Maschinen notwendig wäre. Unbestätigten Meldungen zufolge soll die Ausbringung seither freilich nicht unbeträchtlich gestiegen sein.

Die britische Luftfahrtindustrie

Der britische Lufthaushalt hat noch stärker als der französische zugenommen. Der neue Luftetat, der vor einigen Wochen bekanntgegeben wurde, stellt sich brutto auf 220,6 Mill. £, gegen 134,4 Mill. £ im Jahr 1938. Gegenüber den Luftüstungsausgaben im Durchschnitt der Jahre 1930 bis 1935 hat er sich etwa verzweifacht. Auch in Großbritannien entfällt der größte Teil dieser Ausgaben auf Materialbeschaffungen, wenn auch hier die Aufwendungen für den Ausbau der Bodenorganisation, für den Luftschutz usw., gleichfalls große Bedeutung erlangt haben. Allein im neuen Etat werden für die Beschaffung von Flugmaterial 124,4 Mill. £ ausgewiesen, das sind bei vorsichtiger Umrechnung etwa

1½ Mrd. *RM.* Diese 124,4 Mill. £ gliedern sich wie folgt:

Vorauszahlungen an die Industrie für in der Durchführung begriffene Arbeiten	40,8 Mill. £
Ausgaben für Ballonsperren	5 „
Zahlungen an die Vereinigten Staaten für Flugzeug- und Motorenlieferungen im laufenden Jahr	5 bis 7 „
Zahlungen für Lieferungen der britischen Flugzeugindustrie im laufenden Jahr	über 70 „

Diese letzte Zahl deckt sich etwa mit der Äußerung des britischen Luftfahrtministers, daß gegenwärtig in Großbritannien täglich 250 000 £ für Flugzeuge ausgegeben werden.

Die Materialanforderungen dienen zunächst der Erfüllung des Programms F, das bis Ende März des laufenden Jahres eine Erhöhung des Flugzeugbestandes erster Linie für die Home Defence Air Force auf 1 750 Flugzeuge vorsah. (Diese Zahl ist inzwischen erreicht worden.) Ein weiteres Programm, der sogenannte Plan L, sieht bis März 1940 eine Erhöhung auf 2 370 Flugzeuge vor; auch dieser Plan befindet sich mitten in der Durchführung. Soweit man übersehen kann, ist aber auch dieser Plan bereits durch einen höheren abgelöst worden, dessen genaue Zahlen freilich nicht bekannt sind. Der Luftfahrtkorrespondent des Daily Telegraph vertritt aber die Meinung, daß „die Regierung an viel bedeutendere Erweiterungen des 1938er Programms denkt, als jemals in amtlichen Verlautbarungen angegeben worden ist“.

Die erhöhten Flugzeugbestellungen zwingen zu einem großzügigen Ausbau der Industrie. Vier Maßnahmen vor allem dienen diesem Ziel:

1. Das Luftfahrtministerium und die einzelnen Flugzeugwerke sind in immer größerem Umfang dazu übergegangen, Unter-Kontrakte zu vergeben, d. h. sie haben den Kreis der für die Lufttrüstung arbeitenden Firmen ständig vergrößert. Bereits im November vorigen Jahres bezifferte der britische Luftfahrtminister die Zahl dieser Firmen auf rund 3 500.

2. Die Anlagen für die Produktion von Flugzellen, Triebwerken und Zubehör sind systematisch vergrößert worden. Zu den Schattenwerken, die die Regierung auf eigene Kosten errichtet hat und die meist im Auftrage der Regierung von privaten Firmen betrieben werden, sind gerade im Lauf des Jahres 1938 umfangreiche Neubauten sowohl der bisherigen Flugzeugindustrie als auch solcher Werke getreten, die bisher kaum Flugmaterial hergestellt haben. Bekannt geworden

ist vor allem die Heranziehung von Werken der elektrotechnischen Industrie und des Schiffbaus.

3. Ferner verdient die Errichtung von Produktionskapazitäten in den Dominions erhöhte Beachtung. Die kanadischen Werke sollen etwa 1940 die Lieferung von Flugzellen aufnehmen, wobei England selbst die Motoren beisteuert und alle Rohstoffe aus Kanada selbst oder den übrigen Empire-Ländern bezogen werden. In diesem Zusammenhang sind auch die neuesten Bemühungen zu nennen, in Australien eine einheimische Flugzeugindustrie aufzubauen. Der Luftmarschall Sir Longmore, der der nach Australien entsandten Luftkommission angehört, hat vor einigen Wochen erklärt, daß Australien im Frieden jährlich 200 bis 400 britische Kampfflugzeuge bauen soll, wobei man die Erzeugung in hunderten einzelner kleinerer Betriebe und Werkstätten durchführen wolle. Der Zusammenbau solle in zwei großen Montageanlagen in Sidney und Melbourne erfolgen. Die Kapazität der australischen Werke soll etwa das Zweieinhalb- bis Fünffache der Friedensproduktion betragen.

4. Die laufende Produktion in Großbritannien selbst ist schließlich noch durch organisatorische Maßnahmen wirksamer gestaltet worden. Ein Ausschuß von Industrieberatern erleichtert die Zusammenarbeit zwischen dem Luftfahrtministerium und den einzelnen Werken. Die Prüfungszeit der Verkehrsflugzeuge wurde außerordentlich verkürzt. Zur Ersparung von technischem Aufwand ist man dazu übergegangen, die Produktion in Gruppen durchführen zu lassen, d. h. man hat jeweils drei bis vier Werke für die Erfüllung eines bestimmten Auftrags zusammengeschlossen. Damit ist die Planung großen Stils erleichtert und das Volumen der technischen Arbeit, der Ausbildung usw. verringert worden.

Im einzelnen ist es freilich sehr schwer, sich ein zuverlässiges Bild von der *tatsächlichen Produktionsentwicklung* zu formen, da sogar die Angaben, die einzelne Mitglieder der britischen Regierung der Öffentlichkeit darüber machen, einander widersprechen. Während etwa Chamberlain vor wenigen Wochen in einer Bankettrede ausführte, daß sich die britische Flugzeugproduktion in den letzten wenigen Monaten verdoppelt und in den letzten zwölf Monaten sogar vervierfacht habe, hat demgegenüber der Luftfahrtminister für das ganze Jahr 1938 nur eine Verdoppelung behauptet; er hat allerdings hinzugefügt, daß im

Jahr 1939 die Erzeugung gegenüber dem Stand von Mai 1938 verdreifacht werden soll.

Daß aber alle diese Anstrengungen bis in die jüngste Zeit hinein nicht zur vollen Deckung des Bedarfs ausgereicht haben, zeigen die umfangreichen *Flugzeugbestellungen* der britischen Regierung in den Vereinigten Staaten von Amerika. Im Jahr 1938 hatte man in Amerika 200 Lockheed Hudson Aufklärungs-Maschinen und 200 North American Corporation Harvard Übungsflugzeuge in Auftrag gegeben. Anfang 1939 sind nochmals 50 Lockheed und 200 North American nachbestellt worden, so daß nunmehr im ganzen 650 amerikanische Flugzeuge zu liefern sind.

Die amerikanische Luftfahrtindustrie

Schon der konzentrierte und im Laufe des Jahres 1938 noch gewachsene Einfuhrbedarf der europäischen Großmächte sowie die aus dem chinesisch-japanischen Konflikt sich ergebende Nachfrage hätten ausgereicht, um eine bedeutende Steigerung der amerikanischen Flugzeugproduktion durchzusetzen. Die Ausfuhr von Fluggerät hat im Jahr 1938 über 68 Mill. \$ betragen, das ist etwa dreimal soviel wie im Jahr 1936 und mehr als siebenmal soviel wie in dem Jahr der guten weltwirtschaftlichen Konjunktur 1929. Zum ersten Mal seit Bestehen der amerikanischen Flugzeugindustrie hat die Ausfuhr etwa die Hälfte der Erzeugung in Anspruch genommen; gut zwei Drittel der exportierten Flugzeuge dürften militärischen Zwecken gedient haben.

Die Belebung der Nachfrage wurde und wird aber noch durch andere Faktoren unterstützt. Einmal ist auch der einheimische Zivilbedarf im Wachsen begriffen. Die inländischen Verkehrsgesellschaften, die sich mehrere Jahre in den Flugzeugbeschaffungen zurückgehalten hatten, geben jetzt wieder mehr Maschinen in Auftrag. Zudem macht die Ausdehnung des eigentlichen Zivilflugwesens rasche Fortschritte. Der kürzlich veröffentlichte Plan, jährlich 20 000 Piloten für die Zivilluftfahrt auszubilden, wird diese Tendenzen noch verstärken.

Vor allem aber bewirken die stark ausgedehnten und umfangreichen amerikanischen *Rüstungsprogramme* des Jahres 1939/40 eine außerordentlich starke Steigerung der Nachfrage. Die normalen Beschaffungen der Heeresluftfahrt und

der Marine sind im Jahr 1939/40 zwar etwas niedriger als im Fiskaljahr 1938/39; sie belaufen sich auf etwa 62 Mill. \$, gegenüber 67 Mill. \$ im Vorjahr. Zu diesen regulären Bestellungen kommen aber außerordentlich umfangreiche Sonderzuweisungen aus dem zusätzlichen Verteidigungsprogramm, das Anfang 1939 verkündet wurde. Nach vorsichtigen Schätzungen sollen 170 Mill. \$ für neue Heeresflugzeuge und 21 Mill. \$ für Marineflugzeuge ausgeworfen werden. Der Bestand der amerikanischen Heeresluftfahrt, der bisher für den 30. Juni 1940 auf 2320 Flugzeuge geplant war, soll so schnell wie möglich auf 6000 Flugzeuge gebracht werden. Auch für die Marineluftfahrt sind umfangreiche Erweiterungen vorgesehen. Im ganzen dürften die Aufwendungen der Vereinigten Staaten für Flugzeugbeschaffungen ungefähr bei 250 Mill. \$ liegen, d. h. beinahe viermal so groß sein wie im Jahre 1938. Auch wenn sich diese Ausgaben auf zwei Jahre verteilen, bringen sie doch eine bedeutende Erhöhung der Nachfrage mit sich. Die amerikanische Flugzeugproduktion hat im Jahr 1938 rd. 3675 Stück, d. h. über 300 Maschinen monatlich betragen; davon waren 1425 Stück leichte Sportflugzeuge, so daß neben 300 Zivil- und 150 Verkehrsflugzeugen nur 1800 Militärflugzeuge übrigblieben. Damit würde aber die durchschnittliche Monatsproduktion nur 150 Maschinen ausgemacht haben. Für das neue Programm reicht das aber in keiner Weise aus. In Kreisen der amerikanischen Flugzeugindustrie ist geschätzt worden, daß es ohne allzu große Schwierigkeiten möglich sein würde, die Produktion auf jährlich 5500 bis 6000 Flugzeuge zu bringen, wenn die Werke zu dem Dreischichten-System übergehen und die Zahl ihrer Beschäftigten, die gegenwärtig etwa 36 000 Menschen beträgt, auf 74 000 Arbeiter erhöhen. Durch weitgehende Standardisierung der Produktion und Begrenzung der Änderungen, wenn die Serienproduktion erst einmal angelaufen ist, soll der Gang der Beschaffungen beschleunigt werden. Ähnlich wie in England denkt man daran, weitgehend Aufträge in Unter-Kontrakten zu vergeben, so daß die Produktionskapazität der Flugzeugindustrie selbst nur in begrenztem Maße erweitert wird. Von der Standardisierung verspricht man sich auch eine Senkung der durchschnittlichen Erzeugungskosten, da die aufgelegten Serien vergrößert werden können. Daß diese Ersparnisse verhältnismäßig große Bedeutung erlangen können, zeigen schon die Erfahrungen, die das amerika-

nische Heer bei den Aufträgen auf die sogenannte „fliegende Festung“ gemacht hat: Bei dem ersten Auftrag auf 13 Maschinen ergab sich ein Durchschnittspreis (ohne Motoren und Ausrüstung) in Höhe von 300 000 \$; der folgende Auftrag, der sich auf 26 Flugzeuge erstreckte, erforderte nur noch einen Durchschnittsaufwand von 239 000 \$ je Flugzeug. Die begrenzte Kapazität der Motorenindustrie — es gibt in den Vereinigten Staaten nur zwei Großherzeuger von Flugzeugmotoren — beabsichtigt man durch die Errichtung zusätzlicher Anlagen vor allem innerhalb der Automobilindustrie zu erweitern; der neue Fonds von 32 Mill. \$, der für die Vergebung von Erziehungsaufträgen gebildet worden ist, soll speziell auch für diesen Zweck verwendet werden. Im ganzen rechnet man in Sachverständigenkreisen damit, daß die amerikanische Flugzeugproduktion im Jahr 1939 einen Wert von 180 bis 200 Mill. \$ erreichen, d. h. gegenüber 1938 um 40 bis 50 v. H. zunehmen wird.

Das zweite Viertel des Jahres wird vor allem eine starke Zunahme der Exporte bringen, da die meisten der ausländischen Aufträge (gegenwärtiger Bestand rd. 80 Mill. \$) im Laufe des Jahres 1939 erledigt werden müssen. Ein Vergleich der 1938 erteilten Ausfuhrlicenzen mit den im gleichen Jahr tatsächlich durchgeführten Exporte zeigt, daß 1939 in erster Linie Großbritannien und Frankreich wesentlich mehr Flugzeuge abnehmen werden als 1938.

Erteilte Exportlicenzen und tatsächliche Flugmaterialausfuhr der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahr 1938

Land	Erteilte Licenzen	Tatsächliche Exporte
	1 000 \$	
Insgesamt.....	86 480,2	68 209,1
davon nach		
Japan.....	8 873,0	11 062,5
Niederl. Indien.....	8 834,2	8 495,3
China.....	7 735,0	6 391,7
Argentinien.....	5 463,5	6 187,3
UdSSR.....	2 301,1	5 171,3
Großbritannien.....	28 060,1	3 916,1
Kanada.....	2 522,0	3 511,1
Niederlande.....	2 314,5	3 278,6
Türkei.....	522,8	3 160,3
Brasilien.....	1 802,0	1 946,9
Mexiko.....	809,6	1 246,8
Australien.....	766,1	1 240,5
Hongkong.....	14,0	1 213,4
Schweden.....	151,9	1 004,3
Frankreich.....	7 920,7	878,8
Peru.....	981,7	223,5

Das Regierungsprogramm dagegen wird sich stärker erst in der zweiten Hälfte des Jahres auswirken können und mehr in das Jahr 1940 hin-

übergreifen. Mit 180 bis 200 Mill. \$ würde die amerikanische Flugzeugindustrie ihre Erzeugung im laufenden Jahr gegenüber 1933 mehr als ver-sechsfachen, ohne freilich schon an den Umfang der britischen Flugzeugproduktion heranzureichen.

Ausblick

Die außerordentlich starke Steigerung der Flugzeugproduktion in den letzten Jahren hat vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika immer wieder die Frage auftauchen lassen, wie es eigentlich um die weitere Zukunft der Flugzeugindustrie bestellt sei. Einigkeit herrscht zunächst darüber, daß allgemein bis 1940 eine hohe Beschäftigung gesichert sein dürfte. Denn die Rüstungsprogramme der Großmächte Großbritannien, Frankreich, UdSSR. und der Vereinigten Staaten selbst sind bis zu diesem Zeitpunkt hin ausgearbeitet und reichen zum Teil schon darüber hinaus. Wie aber gestalten sich die Absatzmöglichkeiten für Flugzeuge, wenn diese Programme einmal erschöpft sind?

Einer pessimistischen Beurteilung gegenüber ist zunächst darauf hinzuweisen, daß die Vergangenheit gezeigt hat, wie im Zusammenhang mit den von Zeit zu Zeit immer wieder in irgendwelchen Teilen der Welt auftretenden bewaffneten Konflikten die Nachfrage nach Flugzeugen stoßweise einsetzt. Beispielsweise hat der chinesisch-japanische Krieg ein außerordentliches Emporschnellen der amerikanischen Exportziffern nach diesen Ländern gebracht¹⁾.

Außerdem nimmt aber auch die Nachfrage der Verkehrsgesellschaften und des zivilen Marktes im Laufe der Zeit sicher breiteren Raum ein. Gewiß spielt der Absatz dieser Flugzeugtypen im Rahmen des Gesamtumsatzes der Industrie keine entscheidende Rolle. Immerhin entfielen in den Vereinigten Staaten von Amerika doch 1938 (in Werten berechnet) etwa 20 v. H. der Zellenproduktion und 44 v. H. der Motorenproduktion auf den Zivilbedarf.

Ferner ist ein laufender Ersatzbedarf für die militärischen Formationen anzusetzen, der von amerikanischen Sachverständigen auf etwa 30 v. H. der kriegsverwendungsfähigen Bestände ange-

¹⁾ Neuerdings haben die Vereinigten Staaten die Ausfuhr von Flugzeugen nach Japan unterbunden.

nommen wird. Da diese Bestände heute überall wesentlich größer sind als früher, fällt der laufende Ersatzbedarf auch stückzahlmäßig stärker ins Gewicht. Um bei dem Beispiel der Vereinigten Staaten zu bleiben: Allein die Heeresluftwaffe erhöht ihren Bestand von 1341 Maschinen im Jahr 1931 auf 6000 Maschinen etwa im Jahr 1940. Bei Zugrunde legen einer Erneuerungsquote von 30 v. H. müßte also der jährliche Ersatzbedarf von 400 auf 1800 Flugzeuge steigen. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß der Arbeitsaufwand, d. h. aber auch der Durchschnittserlös je Flugzeug, seit Jahren in ständigem Anstieg begriffen ist. In den Vereinigten Staaten hat sich allein der Durchschnittspreis einer Flugzelle (militärischer Bedarf) von 1932 bis 1937 verdoppelt. Zu den Kosten der Zellen kommen die im einzelnen zwar sehr verschieden hohen, aber in jedem Fall sehr bedeutenden Aufwendungen für Triebwerk und Zubehör.

Durchschnittspreise amerikanischer Militärflugzeuge
Stand 1938; in \$

	Zelle	Zwei Motoren	Zubehör	Gesamt
Jäger Eindecker.....	13 600	19 000	6 200	28 800
Jäger Doppeldecker.....	60 200	18 000	4 461	82 661
Bomber.....	90 000	16 650	16 566	123 216
Angriffsflugzeug.....	77 370	20 000	5 400	101 770
Fernaufklärungsflugzeug.....	78 400	16 000	20 600	115 000
Aufklärungsflugz. (Amphibium).....	52 750	10 800	6 900	70 450
Transportflugzeug.....	41 100	8 000	8 900	58 000
Transportflugzeug.....	67 500	11 000	10 600	89 100

¹⁾ Nur für 1 Motor.

Schließlich werden über den laufenden Ersatz hinaus noch Flugzeuge neu eingestellt, soweit dies infolge bahnbrechender technischer Neuerungen ratsam erscheint.

Der Absatzradius der Flugzeugindustrie wäre daher schon auf Grund dieser Überlegungen auch für die Zeit nach 1940 wesentlich größer anzusetzen als etwa für die Jahre 1932 und 1933. Darüber hinaus bleibt aber die Tatsache zu berücksichtigen, daß die Luftwaffe heute im Rahmen der Wehrmacht eines jeden Landes eine viel stärkere Stellung einnimmt als früher. Soweit

die Rüstungen weitergehen — und es sind vorläufig keine Gegentendenzen abzusehen —, werden sie daher in erster Linie die Luftfahrtindustrien der einzelnen Länder anregen. Gewiß wird es notwendig sein, nach Ablauf der einmaligen großen Aufbauprogramme einen Teil der vorhandenen Kapazitäten in Reserve zu nehmen. Auf diese Möglichkeit hat sich die Industrie mit Hilfe einer geeigneten Abschreibungspolitik aber schon laufend eingestellt, und es kann als sicher angenommen werden, daß auch nach Erfüllung der einmaligen Aufbaupläne der Strom der Aufträge laufend groß bleiben wird.

Anders liegen die Dinge freilich bei einer Beurteilung der Exportchancen. Die „Vorherrschaft“ der Amerikaner, die sich im Lauf der letzten Jahre auf einer ganzen Reihe von Märkten herausgebildet hatte, hing überwiegend mit der Überbeanspruchung der europäischen Werke für den heimischen Bedarf zusammen. Sobald die Erfüllung der europäischen Rüstungsprogramme weiter fortgeschritten sein wird — und damit ist, freilich mit Unterschieden von Land zu Land, in absehbarer Zeit zu rechnen —, werden die amerikanischen Exporteure auf einen stark verschärften Wettbewerb stoßen. Dies gilt umsomehr, als die amerikanischen Produzenten, wie von ihnen heute selbst zugegeben wird, durchaus nicht mehr einen qualitativen Vorsprung vor den europäischen Erzeugnissen haben. Alle Exporteure schließlich, ob Europäer oder Amerikaner, werden auf die verstärkten Auswirkungen des Aufbaus eigener Flugzeugindustrien in den Neuländern stoßen, so daß für die spätere Zukunft allgemein mit erhöhten Konkurrenzschwierigkeiten zu rechnen sein wird. Dieser Zusammenhang bindet die Luftfahrtindustrien der einzelnen Länder noch stärker als bisher an die Beschaffungen ihrer heimischen Wehrmachtstellen. Das aber bedeutet auch eine weitere Verstärkung der staatlichen Einflußnahme¹⁾.

¹⁾ Eine ausführliche Analyse der Luftrüstungen in der Welt enthält das Sonderheft 46 des I. f. K.: „Die Flugzeugindustrien der Anderen“ von Dr. Rolf Wagenführ (Berlin 1939).

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart							
		7.-12. März 1938	14.-19. März 1938	21.-26. März 1938	28. März bis 2. April 1938	4.-9. April 1938	11.-16. April 1938	18.-23. April 1938	25.-30. April 1938	6.-11. März 1939	13.-18. März 1939	20.-25. März 1939	27. März bis 1. April 1939	3.-8. April 1939	11.-15. April 1939	17.-22. April 1939	24.-29. April 1939	
		10	11	12	13	14	15	16	17	10	11	12	13	14	15	16	17	
Geschäftsgang (Indexziffer)																		
Deutschland ¹⁾	1936=100	116,7	117,0	116,5	116,1	114,6	114,4	114,8	116,1	125,7	125,0	125,0	125,9	124,3	*) 124,8	*) 125,8	.	
Großbritannien ²⁾	"	103,7	104,4	104,4	104,2	103,7	102,9	102,4	101,2	101,4	102,1	102,6	102,7	103,2	103,7	103,5	104,2	
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	80,0	80,1	80,8	78,9	78,7	77,7	75,9	76,3	90,4	89,6	89,4	90,3	87,8	87,0	87,3	.	
Produktion, arbeitstäglich																		
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	426,0	423,4	419,9	416,0	411,4	405,7	412,3	416,8	419,5	419,4	424,9	421,0	424,4	424,6	438,4	.	
— in Deutsch-Oberschlesien	"	87,0	85,9	85,5	85,1	83,2	80,7	86,4	89,7	98,7	97,3	98,4	96,9	93,3	95,7	96,3	.	
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	87,0	87,6	87,3	87,5	86,0	85,2	84,5	86,6	96,0	96,2	96,8	97,9	92,0	90,9	91,4	.	
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	854,8	846,9	823,1	813,1	807,8	830,2	681,3	822,6	829,0	830,3	821,2	848,9	861,3	735,2	.	.	
Verkehr, arbeitstäglich																		
Wagenstellung der Reichsbahn ⁵⁾	1 000	147,5	148,2	150,2	149,4	148,1	146,1	149,7	153,2	162,9	160,0	163,4	165,5	163,9	167,6	.	.	
Reichsbank																		
Kapitalanlagen	Mill. RM	5809	5632	5389	6358	5979	5849	5527	6330	8087	8084	7998	9207	8800	8533	8129	.	
darunter:																		
Wechsel- und Lombarkredite	"	5414	5334	4966	5965	5568	5451	5109	5012	7122	7117	7029	8238	7816	7464	6984	.	
Deckungsfähige Wertpapiere	"	108	103	126	96	114	101	121	121	667	677	677	677	668	668	668	.	
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	811	823	832	1323	1245	1222	1318	1031	1027	964	1014	1249	1060	1126	1046	.	
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mill. RM	7037	6852	6671	7591	7437	7490	7192	8068	9870	9676	9543	10497	10367	9921	9765	.	
davon Reichsbanknoten	"	5086	4949	4808	5622	5476	5524	5283	6086	7737	7574	7464	8311	8165	7786	7649	.	
Postcheckverkehr ⁶⁾	"	1744	1565	1561	1690	1803	1504	1538	1963	2176	2099	1869	2416	1855	2203	1937	.	
Postcheckguthaben (Bestände)	"	769	717	810	814	805	864	864	813	989	903	967	1018	1147	1090	1059	.	
Zinssätze																		
Blankotagesgeld	% p. a.	2,77	2,85	2,73	3,15	2,88	2,97	2,88	3,13	2,60	2,85	2,38	2,96	2,69	2,28	2,08	2,54	
Rendite der 4 1/2%-Pfandbriefe	"	4,49	4,50	4,50	4,49	4,49	4,49	4,50	4,50	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	1,00	
Privatdiskont London	"	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,65	0,96	1,29	1,53	1,50	1,31	
Zürich	"	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	
Amsterdam	"	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,53	0,52	0,50	1,08	1,53	1,31	
Effektenmarkt																		
Festverz. 4 1/2%-Wertpapiere	v. H.	100,05	100,04	100,04	100,06	100,07	100,06	100,05	100,04	98,99	98,98	98,97	98,96	98,98	98,97	98,98	.	
Kursniveau, gesamt ⁷⁾	"	100,13	100,12	100,12	100,13	100,15	100,15	100,12	100,12	99,15	99,14	99,14	99,13	99,15	99,14	99,15	.	
—, Pfandbriefe	"	99,92	99,94	99,95	99,95	99,96	99,96	99,96	99,95	98,79	98,79	98,77	98,76	98,76	98,78	98,77	.	
—, Kommunal-Obligationen	"	99,78	99,79	99,79	99,85	99,80	99,77	99,77	99,73	98,39	98,39	98,35	98,33	98,35	98,35	98,39	.	
—, Öffentliche Anleihen ⁸⁾	"	102,92	102,92	102,95	102,91	102,98	102,98	102,95	102,66	100,45	100,42	100,33	100,35	100,63	100,61	100,47	.	
5% Industrie-Obligationen	1924/26																.	
Aktienindex, gesamt	= 100	113,5	113,6	114,0	114,4	114,6	115,1	115,2	114,7	103,3	102,9	102,6	102,6	104,1	103,7	103,0	.	
—, Bergbau und Schwerindustrie	"	118,4	118,7	119,3	120,0	120,2	120,5	120,6	119,6	106,6	106,2	105,8	105,7	107,5	107,0	106,2	.	
—, Verarbeitende Industrie	"	107,7	107,9	108,4	108,8	109,0	109,4	109,6	109,3	98,8	98,4	98,2	98,1	99,9	99,6	98,9	.	
—, Handel und Verkehr	"	119,1	118,8	118,9	119,1	119,4	120,1	120,1	119,7	108,1	107,8	107,6	107,5	108,3	107,9	107,1	.	
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1926=100	107,6	107,0	105,0	104,4	108,4	111,5	111,8	110,5	104,7	100,0	99,0	97,1	97,0	94,0	94,6	95,4	
—, Ver. Staaten von Amerika ¹⁰⁾	"	79,5	77,4	71,9	63,7	68,4	73,6	73,8	74,0	95,0	89,9	86,7	87,6	81,8	79,3	80,0	81,0	
Devisenkurse in Berlin																		
New York	RM je \$	2,4802	2,4918	2,4945	2,4937	2,4940	2,4923	2,4856	2,4887	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	
London	RM je £	12,42	12,39	12,38	12,38	12,38	12,40	12,42	12,42	11,69	11,68	11,68	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67	
Paris	RM je 100fr	7,91	7,63	7,61	7,62	7,69	7,78	7,74	7,65	6,61	6,61	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	
Warenpreise																		
Indexziffern																		
Reagible Waren ¹¹⁾	1913=100	73,9	74,0	74,7	74,1	73,8	73,6	74,3	73,9	73,5	73,9	75,3	75,9	75,7	75,9	75,8	76,7	
Großhandelspreise (gesamt)	"	105,8	105,8	105,8	105,7	105,6	105,6	105,6	105,6	106,6	106,7	106,8	106,5	106,4	106,4	106,4	106,5	
Agrarstoffe	"	105,6	105,6	105,7	105,7	105,7	105,7	105,7	105,6	108,1	108,1	108,1	107,1	107,2	107,3	107,3	107,3	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	94,4	94,4	94,4	94,3	93,9	93,8	94,0	93,8	94,4	94,5	94,6	94,6	94,4	94,4	94,4	94,5	
Fertigwaren x)	"	126,0	126,0	125,9	125,9	126,0	126,0	125,9	126,0	125,8	125,8	125,8	125,9	125,9	125,8	125,8	125,9	
darunter: Produktionsgüter x)	"	113,1	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	
Verbrauchsgüter x)	"	135,7	135,7	135,6	135,6	135,7	135,6	135,6	135,7	135,1	135,5	135,5	135,7	135,7	135,6	135,6	135,7	
Großhandelsindex																		
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	82,8	82,3	81,9	81,2	80,9	81,1	81,0	80,6	80,2	79,9	79,8	79,8	79,6	79,8	80,3	81,0	
Großbritannien ¹²⁾	1913=100	107,9	107,5	106,7	106,1	106,0	106,6	106,0	106,1	100,9	100,7	100,6	100,9	100,6	100,4	101,1	101,0	
Großhandelspreise																		
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	194,0	194,0	194,0	194,0	193,0	193,0	193,0	193,0	198,0	198,0	198,0	198,0	†) 200,0	200,0	200,0	200,0	
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8	
Bindshäute, süd-am. ¹³⁾	je 1/2 kg	0,43	0,43	0,42	0,42	0,42	0,41	0,40	0,40	0,32	0,33	0,32	0,32	0,32	0,30	0,30	0,30	
Maschinengußbruch, Düsseldorf ¹⁴⁾	je t	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	
Rohstoffpreise an den Weltmärkten ¹⁵⁾																		
Rohstoffpreise, gesamt ¹⁶⁾	1929=100	64,6	64,5	63,4	62,7	62,9	63,2	63,7	62,7	57,7	57,1	57,3	57,3	57,1	57,0	57,7	58,1	
9 Nahrungsmittel ¹⁷⁾	"	73,8	73,8	71,6	71,7	71,7	71,8	72,2	70,6	58,1	56,9	57,5	57,4	57,3	57,0	57,3	57,6	
6 landw. erzeugte Rohstoffe ¹⁸⁾	"	51,9	52,1	50,3	48,5	49,1	49,9	50,5	49,7	54,9	54,6	54,2	54,4	54,0	54,4	56,0	56,4	
5 industr. erzeugte Rohstoffe ¹⁹⁾	"	63,1	63,1	62,8	62,4	62,0	62,1	62,6	62,3	61,2	61,2	61,2	61,3	61,2	61,1	61,1	61,5	
Weizen, Manitoba 1, cif Hamburg	\$ je 100 kg	6,30	.	.	.	.	6,06	6,03	5,52	3,14	3,10	3,18	3,15	3,12	2,98	3,02	3,05	
Kaffee, New York, Sant. IV loko	cents je lb	7,75	7,63	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,75	7,56	7,50	7,44	7,38	7,38	7,31	7,25	
Zucker, New York, Zentrifugal,																		
erstn. Monat	s d je t	2,19	2,20	2,15	2,14	2,02	1,97	1,94	1,89	1,80	1,85	1,92	1,96	1,94	1,98	1,98	1,98	
Mais, cif Hamburg, La Plata 96%	s d je lb	136,3	142,0	143,6	145,0	135,6	137,6	138,9	136,6	119,0	114,9	116,0	112,0	108,0	107,9	109,6	109,9	
Reis, London, Burma Nr. 2	s d je cwt	8-10 1/2	8-10	7-9	7-7 1/2	7-7 1/2	7-9	8-1 1/2	8-1 1/2	7-4 1/2	7-5 1/2	7-4 1/2						

Gegenstand	1938												1939		
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März*)
Anzahl der Werkzeuge:	25	24	27	24	25	25	26	27	26	26	25	26	26	24	27
I. Beschäftigung und Arbeitslosigkeit (Stand am Monatsende)															
Beschäftigung (In 1 000)															
Gesamtzahl der Beschäftigten Arbeiter und Angestellten nach den Berechnungen des I. f. K.	18079	18228	18831	19401	19857	19998	20170	20245	20243	20239	20236	19267	19488	19598	19873
davon															
„Reguläre“ Beschäftigung	18041	18186	18768	19346	19814	19963	20148	20231	20232	20229	20224	19262	19474	19579	19856
„Zusätzliche“ Beschäftigung*)	38	42	63	55	43	35	22	14	11	10	12	5	14	19	17
Arbeitslosigkeit (In 1 000)															
Zahl der Arbeitslosen bei den Arbeitsämtern	1052	946	508	423	338	292	218	179	156	164	152	456	302	197	134
davon:															
voll einsatzfähig und ausgleichsfähig	360	298	87	54	37	28	19	14	12	17	15	186	96	43	18
voll einsatzfähig, aber nicht ausgleichsfähig	486	440	250	212	161	138	96	77	66	71	64	175	117	79	56
nicht voll einsatzfähig	206	202	171	156	140	126	104	88	79	76	73	95	89	75	60
Unterstützte der Reichsanstalt	738	650	300	237	183	153	115	88	73	75	77	198	217	130	75
II. Beschäftigung der Industrie (Ergebnisse der Industrierichterstattung *)															
1. Beschäftigte Arbeiter; 1936 = 100															
Gesamte Industrie	107,0	109,6	112,0	113,8	115,4	115,6	116,6	117,0	117,8	118,2	118,8	117,6	116,2	118,4	119,8
Produktionsgüterindustrien*)	106,2	109,8	113,5	115,9	118,0	118,7	120,2	120,9	121,7	121,7	121,9	119,7	117,0	119,9	122,2
Verbrauchsgüterindustrien	107,0	107,6	107,7	108,2	108,8	108,4	108,4	108,5	109,6	110,8	112,1	112,1	112,6	113,8	114,2
Bergbau	118,9	119,5	119,8	120,2	120,7	120,7	120,4	119,7	119,2	119,4	119,5	120,0	120,3	120,1	119,8
Eisen- und Metallgewinnung	112,1	112,8	113,2	114,6	115,8	116,9	118,1	119,2	120,5	121,7	123,4	124,5	125,2	125,5	125,9
Werkstoffverfeinerung u. verw. Eisenindustriestämme				118,7	120,1	121,5	122,8	121,9	122,4	123,5	124,0	124,0	124,6	124,6	124,9
Maschinenbau	121,2	122,3	122,9	124,3	126,1	127,2	128,5	129,7	130,9	132,5	134,3	135,6	137,4	139,3	141,3
Fahrzeugbau*)									123,1	125,6	127,1	127,8	129,3	129,7	130,1
Elektroindustrie	124,6	125,0	125,9	127,1	128,6	130,6	132,4	134,3	136,1	137,0	138,9	139,2	139,5	140,1	142,3
Feinmechanik und Optik	123,6	124,2	123,9	125,5	126,3	126,4	126,9	127,6	128,0	127,9	128,5	128,6	130,5	130,8	129,9
Baustoffindustrien	99,9	101,7	107,2	112,1	115,2	115,6	115,6	113,8	112,2	109,8	107,6	105,2	102,2	104,0	107,4
Bauindustrie	67,9	85,6	101,5	108,5	114,9	116,9	124,9	128,8	131,8	129,2	126,4	110,7	93,6	106,5	115,8
Holzverarbeitende Industrie	113,8	113,8	113,9	114,1	114,4	113,9	114,1	113,3	113,0	114,0	115,8	116,7	117,1	117,7	118,0
Chemische Industrie	113,9	115,2	115,6	116,4	117,7	118,6	118,9	118,7	119,0	119,6	120,5	121,1	121,3	122,5	123,2
Textilindustrie	104,3	104,8	105,2	106,0	106,6	106,3	106,4	106,1	106,1	106,4	106,9	107,2	107,2	106,9	106,9
Bekleidungsindustrie	103,2	108,0	108,4	109,5	109,5	107,2	106,9	107,5	109,0	110,6	111,3	111,5	113,2	116,6	117,8
Nahrungsmittelindustrie	101,6	102,2	101,7	98,4	99,9	101,7	102,8	104,4	108,0	111,1	113,4	109,9	105,3	106,4	106,2
Genußmittelindustrie	100,9	100,4	100,7	100,5	101,2	101,3	100,9	101,0	99,3	99,4	100,4	101,2	99,6	99,3	99,6
2. Geleistete Arbeiterstunden; 1936 = 100															
Gesamte Industrie	108,7	111,8	114,7	118,1	119,8	117,3	115,6	116,7	122,1	123,1	126,8	122,5	118,1	120,1	123,7
Produktionsgüterindustrien*)	106,8	111,6	115,5	120,6	123,2	123,5	123,8	123,8	127,4	127,2	130,6	124,4	118,9	122,0	125,3
Verbrauchsgüterindustrien	110,2	111,9	112,2	113,7	114,0	107,3	102,8	105,8	114,0	116,8	121,7	120,2	117,5	117,8	121,7
Bergbau*)	125,6	124,0	122,7	123,3	124,1	124,1	121,2	118,2	118,2	122,0	126,9	123,7	124,8	122,0	121,4
Eisen- und Metallgewinnung	113,5	113,1	113,1	115,5	117,9	117,1	116,9	115,9	120,2	124,7	130,7	126,9	127,3	125,6	127,8
Werkstoffverfeinerung u. verw. Eisenindustriestämme				121,0	119,3	117,4	118,3	122,9	126,2	132,9	129,8	129,6	126,4	131,4	
Maschinenbau	123,8	124,0	124,3	127,0	129,0	130,9	131,6	132,7	133,6	134,5	138,0	140,5	139,6	139,7	141,4
Fahrzeugbau*)									122,6	126,1	132,9	131,9	131,3	130,2	139,2
Elektroindustrie	128,0	129,5	128,7	128,0	131,5	126,4	128,2	129,2	139,0	141,1	146,8	146,8	142,3	141,0	145,6
Feinmechanik und Optik	125,6	125,5	123,8	122,2	124,8	120,2	115,7	114,7	126,6	128,2	132,4	128,7	129,1	127,5	123,3
Baustoffindustrien	96,2	100,7	108,2	117,4	120,0	121,2	119,7	116,5	114,8	110,5	110,5	103,3	97,6	100,9	104,8
Bauindustrie	60,7	81,1	100,3	113,5	120,8	125,7	133,8	137,1	144,7	135,6	133,1	105,8	81,8	101,8	107,8
Holzverarbeitende Industrie	113,5	113,8	114,1	116,2	116,2	113,3	108,8	110,5	114,2	116,0	122,5	119,9	117,7	117,7	119,9
Chemische Industrie	115,2	115,0	115,9	118,1	118,8	115,7	113,7	112,6	116,8	120,3	126,1	124,0	123,2	122,6	124,4
Textilindustrie	111,8	112,6	112,6	112,9	114,2	106,1	105,3	107,2	112,4	113,0	116,0	115,0	113,5	112,2	114,2
Bekleidungsindustrie	107,4	112,7	114,4	117,6	118,3	108,1	97,8	102,4	114,8	117,8	120,8	119,8	119,5	121,8	128,9
Nahrungsmittelindustrie	103,2	104,2	102,7	101,4	101,3	100,6	98,2	102,4	111,5	116,8	122,2	114,5	105,3	106,3	108,1
Genußmittelindustrie	102,1	100,7	100,5	102,7	103,3	99,3	98,6	101,9	100,9	102,6	107,4	106,6	101,7	101,7	104,2
3. Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Arbeiter in Stunden*)															
Gesamte Industrie	7,62	7,70	7,73	7,85	7,86	7,65	7,46	7,51	7,82	7,85	8,05	7,85	7,65	7,65	7,81
Produktionsgüterindustrien*)	7,76	7,82	7,87	8,03	8,06	7,99	7,89	7,84	8,02	8,01	8,20	7,94	7,73	7,80	7,87
Verbrauchsgüterindustrien	7,45	7,54	7,54	7,62	7,62	7,22	6,94	7,10	7,55	7,65	7,86	7,74	7,55	7,51	7,73
Eisen- und Metallgewinnung	8,01	7,94	7,90	7,98	8,05	7,94	7,84	7,70	7,91	8,11	8,39	8,09	8,05	7,92	8,06
Werkstoffverfeinerung u. verw. Eisenindustriestämme				8,12	7,91	7,65	7,65	8,01	8,13	8,45	8,20	8,11	7,87	8,15	
Maschinenbau	8,34	8,29	8,25	8,34	8,36	8,39	8,36	8,35	8,33	8,27	8,39	8,46	8,29	8,18	8,16
Fahrzeugbau*)									7,62	7,68	8,01	7,90	7,76	7,67	7,83
Elektroindustrie	7,83	7,90	7,79	7,69	7,79	7,36	7,36	7,34	7,76	7,85	8,07	8,04	7,77	7,67	7,81
Feinmechanik und Optik	7,86	7,81	7,72	7,54	7,67	7,35	7,05	6,94	7,68	7,78	8,01	7,78	7,70	7,58	7,87
Baustoffindustrien	7,53	7,76	7,91	8,22	8,17	8,18	8,08	8,00	8,00	7,87	8,02	7,65	7,47	7,66	7,70
Bauindustrie	7,23	7,66	7,99	8,46	8,50	8,69	8,66	8,64	8,92	8,53	8,57	7,78	7,12	7,80	7,80
Holzverarbeitende Industrie	7,68	7,70	7,73	7,86	7,82	7,66	7,36	7,53	7,76	7,84	8,12	7,88	7,72	7,72	7,87
Chemische Industrie	7,78	7,72	7,74	7,84	7,80	7,53	7,37	7,31	7,58	7,75	8,06	7,89	7,82	7,71	7,81
Textilindustrie	7,41	7,44	7,42	7,39	7,42	6,90	6,86	7,04	7,42	7,44	7,62	7,53	7,46	7,39	7,53
Bekleidungsindustrie	7,19	7,46	7,54	7,67	7,70	7,23	6,58	6,82	7,50	7,60	7,75	7,66	7,53	7,40	7,86
Nahrungsmittelindustrie	7,63	7,67	7,60	7,76	7,65	7,49	7,23	7,44	7,83	7,98	8,16	7,90	7,57	7,56	7,69
Genußmittelindustrie	7,53	7,45	7,39	7,61	7,61	7,30	7,29	7,44	7,48	7,55	7,78	7,61	7,40	7,41	7,56
4. Beschäftigte Angestellte; 1936 = 100															
Gesamte Industrie	112,1	112,8	113,6	115,2	116,2	116,7	117,5	118,3	118,9	119,2	119,9	120,2	120,7	121,6	122,2
Produktionsgüterindustrien*)	117,1	118,2	119,4	121,2	122,6	123,5	124,8	125,0	126,8	127,5	128,4	128,6	129,4	130,2	131,2
Verbrauchsgüterindustrien	105,1	105,2	105,6	106,9	107,5	107,6	107,0	107,8	108,1	108,0	108,7	108,8	109,2	109,8	110,3
Bergbau	111,9	112,5	114,3	114,4	115,2	115,5	116,0	116,5	116,9	117,2	117,3	117,4	118,1	118,5	119,0
Eisen- und Metallgewinnung	116,2	117,1	117,8	119,4	120,9	121,7	121,9	123,2	124,3	125,0	126,3	126,5	127,9	129,1	130,2
Werkstoffverfeinerung u. verw. Eisenindustriestämme															

	Einheit†)	1938												1939		
		Jan.	Febr.	März	April	Mal	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März
Ver. Staaten von Amerika																
Beschäftigte in der Industrie ¹⁾ +)	1923/25 = 100	D	90,0	88,9	87,4	85,4	83,7	82,4	82,9	84,9	86,9	87,5	90,0	91,6	91,7	91,3
Produktion ²⁾ , gesamt	"	"	80	79	79	77	76	77	83	88	91	96	103	104	101	98
—, Bergbau	"	"	108	103	103	101	91	92	93	95	97	99	102	109	110	109
—, Verarbeitende Industrien	"	"	76	75	75	73	73	74	82	87	89	95	103	104	100	97
Außenhandel, Gesamteinfuhr	Mill. \$	S	171	163	173	160	148	146	141	166	168	178	176	171	178	158
—, Spezialausfuhr	"	"	289	262	275	275	257	233	228	231	246	278	252	269	213	219
Goldbestände, gesamt ³⁾	"	E	12756	12776	12795	12869	12919	12963	13017	13136	13760	14065	14312	14512	14682	14874
—, Bundesreservebanken ⁴⁾	"	"	9116	9173	9213	10641	10639	10636	10633	10632	10808	11263	11602	11788	11937	12115
Zahlungsmittelumlauf, insges. ⁵⁾	"	"	6320	6334	6355	6397	6467	6461	6452	6504	6622	6700	6787	6856	6653	6731
Emissionen ⁶⁾ , gesamt	"	S	122	201	245	352	221	512	470	415	239	765	389	453	276	541
—, Neues Kapital	"	"	92	83	126	197	157	346	390	180	120	165	219	218	220	378
Handelswechsel 4—6 Monate ⁷⁾	% p. a.	D	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,90	0,78	0,75	0,75	0,75	0,75
Aktienindex (419 Aktien) ⁸⁾	1926 = 100	"	81,6	80,7	77,9	70,7	73,9	73,1	88,0	89,5	86,0	91,1	94,7	92,0	91,8	90,1
Obligationenkursniveau ⁹⁾	v. H.	"	81,2	80,5	74,8	72,1	74,5	71,9	79,4	81,8	79,6	82,5	82,5	81,0	82,4	82,6
Indextziffer d. Großhandelspreise ¹⁰⁾	1926 = 100	"	80,9	79,8	79,7	78,7	78,1	78,3	78,8	78,1	78,3	77,6	77,5	77,0	76,9	76,9
— der Lebenshaltungskosten ¹¹⁾	1923 = 100	"	87,5	86,7	86,7	86,8	86,5	86,7	86,5	85,9	85,9	85,8	85,8	85,8	85,4	85,1
Großbritannien																
Arbeitslosigkeit ¹²⁾	1000	E	1818	1808	1764	1760	1780	1829	1819	1780	1807	1799	1839	1827	2037	1888
Produktion ¹³⁾ , gesamt	1930 = 100	VD	.	132,1	.	.	121,7	.	.	117,0	.	126,3	.	.	.	.
—, Eisen- und Stahlerzeugung	"	"	.	168,4	.	.	131,6	.	.	106,4	.	119,8	.	.	.	.
—, Textilindustrie ¹⁴⁾	"	"	.	116,9	.	.	106,4	.	.	106,5	.	114,0	.	.	.	.
Außenhandel, Spezialausfuhr	Mill. £	S	80,1	70,2	79,4	68,7	68,2	71,5	69,4	69,1	71,0	73,6	72,9	69,3	71,0	60,7
—, Spezialausfuhr	"	"	41,2	37,6	42,2	37,3	38,2	36,9	37,5	36,3	39,8	42,6	42,9	39,1	39,5	38,1
Bank von England, Goldbest. ¹⁵⁾	"	D	326,4	326,4	326,4	326,4	326,4	326,4	326,4	326,4	326,4	326,4	326,4	326,4	176,4	126,4
—, Notenumlauf	"	"	480,9	475,3	480,4	492,9	482,9	488,0	489,2	485,9	484,7	492,8	480,4	497,7	473,9	473,2
Emissionen ¹⁶⁾ , insgesamt	"	S	7,4	19,2	6,4	5,0	27,4	8,5	15,2	2,2	1,6	2,6	12,8	9,6	13,9	8,2
Privatdiskont London	% p. a.	M	0,55	0,53	0,53	0,53	0,53	0,62	0,52	0,53	0,72	0,72	0,55	0,95	0,56	0,53
Aktienindex ¹⁷⁾	1924 = 100	"	135	128	120	129	123	118	125	122	117	119	123	116	115	118
Obligationenindex ¹⁸⁾	"	"	129,8	129,8	127,0	128,6	127,6	127,6	130,1	128,6	121,2	123,7	123,8	121,7	121,4	119,2
Indextziffer d. Großhandelspreise ¹⁹⁾	1930 = 100	D	107,7	105,8	104,1	103,1	102,0	100,7	100,6	99,5	98,4	99,1	98,4	98,3	97,2	96,8
— der Lebenshaltungskosten ²⁰⁾	1924 = 100	E	89,5	89,0	88,0	89,0	88,5	91,0	89,0	89,0	88,5	89,0	89,0	88,5	88,5	87,5
Frankreich																
Stellensuchende	1000	D	428	442	437	426	418	399	378	366	368	397	403	422	460	462
Produktion, gesamt ²¹⁾	1928 = 100	"	87	85	84	82	84	83	81	71	80	81	85	86	88	92
Außenhandel, Spezialausfuhr	Mill. frs.	S	38,5	4287	3526	3877	3878	3811	3501	3709	3534	3878	3871	4214	3978	4519
—, Spezialausfuhr	"	"	2439	2309	2227	2364	2324	2291	2286	2486	2653	2830	3059	3292	2820	3036
Bank v. Frankreich, Goldbest. ²²⁾	"	D	58933	53806	53807	53807	53808	53808	53808	53808	53808	53808	53808	53808	53808	53808
—, Notenumlauf	"	"	92538	92662	94885	97996	99147	100401	100900	99995	103368	113177	108369	109145	110090	111264
Emissionen der Aktiengesellschaften ²³⁾	"	S	114	1056	96	40	481	246	604	44	12	107	26	76	390	378
Privatdiskont	% p. a.	D	3,31	3,55	3,49	3,45	3,31	2,50	2,25	2,57	2,82	3,25	3,18	2,44	1,99	1,85
Aktienindex (300 Aktien) ²⁴⁾	1913 = 100	E	198	197	191	218	216	213	207	204	195	205	214	244	219	233
Obligationenindex (30 Werte)	"	"	75,1	74,7	73,2	75,6	76,1	77,2	76,5	76,6	75,6	78,3	80,6	88,3	83,4	86,5
Indextziffer der Großhandelspreise (126 Waren)	"	"	636	631	634	643	654	660	652	649	652	664	674	684	689	685
— d. Lebenshaltungskosten (Paris)	1914 = 100	VD	.	688	.	.	692	.	.	689	.	.	722	.	.	.
Polen																
Produktion, gesamt ²⁵⁾	1928 = 100	D	115,2	120,9	122,7	116,9	116,4	120,2	117,8	120,5	120,3	119,3	121,3	122,9	121,2	127,1
—, Produktionsgüter ²⁶⁾	"	"	184,2	199,4	141,5	136,3	135,0	140,4	136,2	144,3	142,6	142,2	145,2	143,4	140,3	145,2
—, Verbrauchsgüter ²⁷⁾	"	"	104,9	112,0	116,3	106,3	105,5	109,6	108,0	109,1	109,6	106,1	107,3	113,8	109,8	117,2
Außenhandel, Spezialausfuhr ²⁸⁾	Mill. Zloty	S	103,4	109,3	124,4	114,4	112,7	98,9	107,2	105,7	108,3	98,1	100,3	111,4	97,6	95,3
—, Spezialausfuhr ²⁹⁾	"	"	91,5	84,7	102,2	93,6	96,1	87,9	95,8	95,2	91,6	107,5	115,8	122,7	113,7	109,4
Geldumlauf	"	E	1434	1438	1530	1579	1549	1569	1563	1558	2009	1948	1828	1866	1792	1800
Bank von Polen, Goldbestand	"	"	436	437	438	439	441	446	447	448	437	433	442	445	446	447
Spareinlagen ³⁰⁾	"	"	1549	1572	1515	1522	1526	1551	1579	1591	1406	1443	1504	1563	.	.
Aktienindex ³¹⁾	1928 = 100	E	42,2	41,2	39,6	40,5	39,2	39,7	43,6	46,9	45,2	47,5	47,7	49,0	48,5	54,6
Rendite der Staatsanleihen ³²⁾	% p. a.	"	7,79	7,81	7,62	7,64	7,65	7,55	7,67	7,69	7,97	7,82	7,85	7,85	7,73	7,50
Wechseldiskontsatz ³³⁾	"	"	8,5	8,5	8,5	8,4	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
Indextziffer der Großhandelspreise	1928 = 100	"	58,0	57,7	56,9	57,2	56,9	56,8	56,4	55,1	55,0	54,8	54,6	55,0	54,9	55,0
Landwirtschaftl. Produkte	"	"	46,8	46,1	44,8	46,0	45,9	46,3	45,6	41,7	41,1	41,0	40,5	41,2	40,9	41,3
Indextziffer d. Lebenshaltungsk.	"	"	61,4	61,2	60,8	60,9	61,0	60,8	60,8	60,6	60,6	60,6	60,6	60,6	60,6	60,6
Niederlande																
Gesamtzahl der Arbeitslosen	1000	E	439,3	420,8	372,6	354,7	332,0	311,0	302,3	301,8	301,7	318,7	355,4	433,6	405,9	375,4
Steinkohlenförderung ³⁴⁾	1000 t	S	1158	1041	1239	1112	1086	1029	1136	1126	1086	1170	1143	1161	1138	1004
Außenhandel (o. Gold u. Silber)	Mill. hfl.	"	119	118	120	115	110	119	120	116	117	127	119	117	113	105
Spezialausfuhr	"	"	82	82	90	81	83	81	78	90	101	98	92	82	79	73
Notenbanken, Goldbestand ³⁵⁾	"	St	1386	1423	1463	1474	1481	1481	1481	1481	1481	1481	1481	1461	1461	1386
Emissionen, insgesamt ³⁶⁾	"	S	3,2	3,0	4,8	0,2	1,2	10,8	10,3	1,9	3,1	4,3	6,1	5,2	100,5	8,9
Privatdiskont	% p. a.	D	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,35	0,25	0,15	0,13	0,13	0,24
Aktienindex ³⁷⁾	1930 = 100	"	98,3	97,5	95,1	92,3	92,7	91,6	97,2	97,1	92,8	98,0	98,8	97,8	94,3	92,4
Indextziffer der Großhandelspreise ³⁸⁾	1926/30 = 100	"	75,2	74,2	73,2	72,5	71,9	71,6	71,3	70,8	70,5	70,9	70,2	70,6	70,2	69,9
— der Lebenshaltungskosten (A'dam) ³⁹⁾	1911/13 = 100	E	139,1	138,7	137,9	138,2	139,1	140,4	138,7	138,4	138,7	138,3	137,4	138,3	.	.
Schweiz																
Stellensuchende ⁴⁰⁾	1000	E	95,7	93,1	66,6	60,4	56,1	48,7	49,7	49,6	49,6	57,4	68,8	91,3	85,4	68,4
Außenhandel, Spezialausfuhr ⁴¹⁾	Mill. frs.	S	118,6	122,7	134,0	116,9	118,6	124,2	120,5	120,2	136,0	138,8	124,8	142,2	113,3	122,1
—, Spezialausfuhr ⁴²⁾	"	"	86,0	91,9	102,4	98,2	96,0	94,1	89,7	95,6	106,2	125,4	117,2	115,5	90,6	96,0
Nationalbank, Goldbestand	"	E	2842	2890	2885	2882	2837	2806	2786	2837	2851	2873	2890	2890	2890	2813
—, Notenumlauf	"	"	1451	1471	1539	1538	1529	1541	1541	1555	1933	1736	1696	1751	1651	1662
Emissionen	"	S	46	16	13	4	9	47	6	0	17	24	19	41	(—)	13
Aktienkursniveau ⁴³⁾	v. H.	St	185,9	189,0	178,8	179,9	183,9	193,2	196,0	195,5	181,8	195,				

