

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

12. Jahrgang

Berlin, den 6. Oktober 1939

Nummer 40

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

Britische Sorgen um die Kriegsfinanzierung

Zum ersten britischen Kriegsbudget

Knapp vier Wochen nach der Kriegserklärung hat der britische Schatzkanzler im Parlament das erste Kriegsbudget eingebracht. Dieses zeigt deutlich, daß die finanziellen Opfer, die Großbritannien bei längerer Kriegsdauer bringen müßte, weit über die Anforderungen hinausgehen würden, die der Weltkrieg von 1914 bis 1918 an seine Finanzkraft stellte.

Die gesamten britischen Staatsausgaben werden nach dem revidierten Budget für das laufende Etatjahr (1. April 1939 bis 31. März 1940), das der Schatzkanzler am 27. September einbrachte, auf 1933 Mill. £ veranschlagt. Gegenüber dem bisherigen Budgetvoranschlag bedeutet das eine Erhöhung um 462 Mill. £. Die Mehrausgaben sollen zum Teil durch neue Steuern und Steuererhöhungen aufgebracht werden. Der Normalsatz der Einkommensteuer, der vor Ausbruch des Krieges bereits 27,5 v.H. betrug, soll auf 37,5 v.H. erhöht werden; dabei sollen die Steuersätze bei den hohen Einkommen vorläufig bis auf 50 v.H. ansteigen, eine weitere Erhöhung auf 60 bis 70 v.H. ist aber jetzt schon in Aussicht gestellt. Ferner werden bestimmte Steuerbefreiungen aufgehoben, eine Kriegsgewinnsteuer für Unternehmungen wird in Höhe von 60 v.H. eingeführt und die Sätze der Erbschaftsteuer und die Verbrauchsteuern werden scharf heraufgesetzt. Alles in allem hofft man, durch diese Maßnahmen rd. 220 Mill. £ neue Einnahmen zu erschließen. Trotzdem verbleibt ein Defizit von 718 Mill. £, also von über 100 Mill. £ mehr, als das vor Kriegsbeginn veranschlagte Defizit bereits ausmachte.

Viel höhere Lasten als im Weltkrieg

Im Jahr 1914 vergingen nach Kriegsausbruch noch volle dreieinhalb Monate, bis der britische Schatzkanzler Mitte November 1914 es für nötig hielt, ein Kriegsbudget einzubringen; dieses Budget (für die Zeit vom 1. August 1914 bis 31. März 1915) schloß mit einer Bilanzsumme von 535 Mill. £ ab und war somit etwas mehr als zweieinhalbm-

so hoch wie das letzte Friedensbudget (effektive Ausgaben 1913/14: 197,5 Mill. £). Die Steuererhöhungen, die damals beschlossen wurden, waren verhältnismäßig geringfügig; die ordentlichen Einnahmen wurden nur um einige zehn Mill. £ erhöht und die Kriegsausgaben praktisch nur durch Anleihen gedeckt. Im Budgetvoranschlag für 1915/16, den der Schatzkanzler im Mai 1915 einbrachte, glaubte die Regierung sogar, ganz von weiteren Steuererhöhungen absehen zu dürfen, obwohl die Budgetsumme auf 1132 Mill. £ angestiegen war. Die Mehrausgaben sollten restlos durch Anleihen gedeckt werden. Erst im Herbst 1915 begann man, sich von der tatsächlichen finanziellen Last des begonnenen Krieges eine einigermaßen richtige Vorstellung zu machen, nachdem die Annahme, der Krieg könne nur kurze Zeit dauern, sich endgültig als trügerisch erwiesen hatte. Das im September 1915 eingebrachte, revidierte Budget für 1915/16, das nahezu um die Hälfte höher war als das ursprüngliche Budget für 1915/16, brachte daher einschneidende Steuererhöhungen, ohne daß allerdings eine weitere Zunahme des Anleihebedarfs verhindert werden konnte. Die Ziffern der Budgetvoranschläge stiegen nunmehr von Jahr zu Jahr steil an: Von 1590 Mill. £ (revidiertes Budget 1915/16) auf 1825 Mill. £ (1916/17), weiter auf 2290 Mill. £ (1917/18) und schließlich auf 2972 Mill. £ (1918/19). Die höchsten tatsächlichen Ausgaben wurden im Jahr 1917/18 mit 2690,8 Mill. £ erreicht. Dabei wuchsen natürlich auch die Ziffern der jährlich (effektiv) aufgenommenen Anleihen: 1914/15 (1. August 1914 bis 31. März 1915) stellten sie sich auf 405 Mill. £, im Etatjahr

1915/16 bereits auf 1165 Mill. £ und im Jahr 1917/18 schließlich auf 1984 Mill. £. Diese Kreditaufnahme wurde nötig, obwohl Großbritannien seit Herbst 1915 schließlich die Steuern mehr und mehr erhöhte und dadurch die effektiven ordentlichen Einnahmen (1917/18: 707 Mill. £) gegenüber dem Niveau in den Jahren vor dem Weltkrieg mehr als vervierfachte.

Diesmal dagegen läuft die Kriegsfinanzierungsmaschine wesentlich schneller an. Zwar erscheint der Abstand der Budgetziffer des Kriegsbudgets 1939/40 (1933 Mill. £) von dem Friedensbudget für 1939/40 einschließlich aller bis Ende August bewilligten Nachforderungen (1471 Mill. £) auf den ersten Blick vielleicht nicht so einschneidend; die seit April erfolgten Nachbewilligungen sowie der Anstieg der Budgetziffer in den letzten Jahren sind jedoch bereits finanzielle Auswirkungen von Kriegsvorbereitungsmaßnahmen. Will man das jetzige Kriegsbudget mit einem echten „Friedensbudget“ vergleichen, so muß man den letzten Haushalt vor dem Beginn der Rüstungswelle, den Haushalt 1935/36 (776 Mill. £), heranziehen. Vergleichbar werden diese Ziffern aber erst dann, wenn man das neue Kriegsbudget 1939/40, in dem ja nur 7 Kriegsmonate enthalten sind, auf ein volles Kriegsjahr umrechnet. Man kommt dann auf eine Jahressumme von 2,4 bis 2,5 Mrd. £ und damit auf eine Verdreifung gegenüber dem letzten echten Friedensbudget. Das erste britische Kriegsbudget ist somit der Größenordnung nach schon nahezu so hoch wie die effektiven Staatsausgaben Großbritanniens im kostspieligsten Jahr des Weltkriegs (1917/18), in dem sich die gesamten britischen Staatsausgaben auf 2,7 Mrd. £ stellten; dabei ist noch zu beachten, daß der innere Wert des Pfundes damals gegenüber 1913 schon erheblich (um über ein Drittel) gesunken war und zudem über ein Fünftel der Ausgaben des Jahres 1917/18 durch Auslandsanleihen, also *nicht* aus dem britischen Volkseinkommen oder Volksvermögen, bezahlt wurde. Sofern Großbritannien den Krieg fortzusetzen gedenkt, ist jedoch die Ausgabenspitze mit 2½ Mrd. £ noch längst nicht erreicht. Es wäre in diesem Fall sogar mit großer Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, daß der Schatzkanzler infolge der dauernd steigenden Kriegskosten noch im Laufe der nächsten Monate Nachtragsetats einbringen muß. Für das Haushaltsjahr 1940/41 ferner rechnet man in England jetzt schon mit einer Etatsumme von rd. 3 Mrd. £.

Steuern und Anleihen

Wie kann die britische Wirtschaft solche ungeheuren Summen aufbringen? Finanztechnisch zunächst ist bemerkenswert, daß Großbritannien wie im Weltkrieg auch jetzt versucht, durch Erhöhung der Steuereinnahmen die Kreditaufnahme in gewissen Schranken zu halten. Im Vergleich zum Weltkrieg ist jedoch heute die Ausgangsstellung für die geplante Erhöhung des Steueraufkommens bedeutend ungünstiger. Vor dem Weltkrieg beanspruchten die staatlichen Steuern nur etwas mehr als 7 v.H. des Volkseinkommens; selbst im Etatjahr 1914/15 waren es kaum mehr als 10 v.H. und auch 1915/16 noch nicht mehr als 13 v.H. Demgegenüber hätte der Staat schon nach dem Friedensetat 1939/40 (mit einem Steueraufkommen von 942 Mill. £) nahezu ein Fünftel des Volkseinkommens weggesteuert; nach dem Kriegsbudget, das dem britischen Steuerzahler Steuersätze zumutet, wie sie noch nie, auch während des Weltkriegs nicht, in England zu verzeichnen waren (Steueraufkommen-Soll: 1215 Mill. £), beträgt der Anteil nun sogar nahezu ein Viertel. Schon klagt die britische Wirtschaft über die Schwere der Kriegsteuern. Die Widerstände gegen eine weitere

Erhöhung der Steuern würden zweifellos erheblich zunehmen, so daß man sich trotz der Absicht, die Kriegslasten möglichst weitgehend durch Steuern zu decken, wie im Weltkrieg zu immer umfangreicheren Anleiheaufnahmen gezwungen sehen könnte.

Würde sich die britische Regierung zu einer Fortsetzung des Krieges entschließen, so würde die britische Staatsschuld voraussichtlich jährlich um mindestens 2 Mrd. £ wachsen. Nun ist aber die Staatsschuld Großbritanniens schon während des Weltkriegs gewaltig gestiegen (von 653 Mill. £ auf 7525 Mill. £) und später nicht — wie in anderen kriegführenden Staaten — durch Geldentwertung vernichtet oder vermindert worden. Sie war infolgedessen zu Beginn des neuen Krieges je Kopf der Bevölkerung höher als in allen anderen Staaten. Noch ungünstiger erscheint der Start für eine neue große Verschuldungswelle, wenn man die öffentliche Schuldenlast, die heute auf dem britischen Steuerzahler lastet, mit der zu Beginn des Weltkriegs vergleicht. Ende 1913 kamen auf den Kopf der Bevölkerung nur 14 £ staatliche Schulden, heute dagegen (bei einer Gesamtstaatsschuld von über 8 Mrd. £) bereits 170 £.

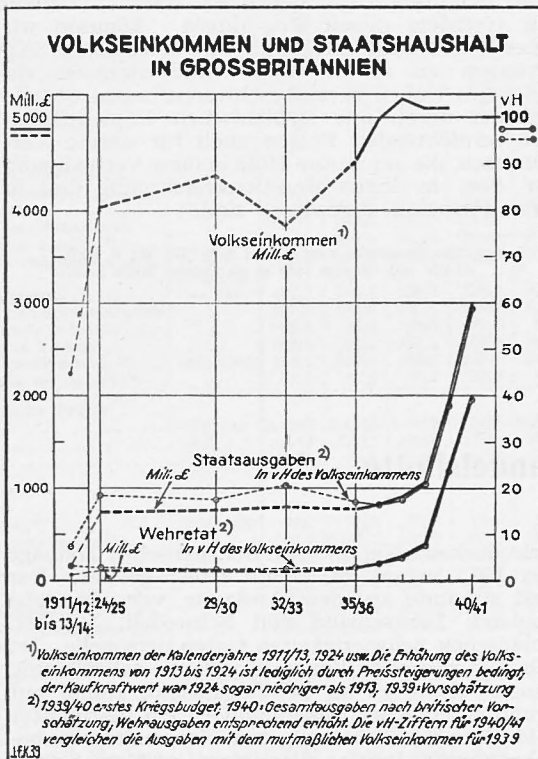
Um so beträchtliche Kriegsanleihen, wie sie bei längerer Kriegsdauer wohl unvermeidbar wären, aufzunehmen, müßte die Fassungskraft des britischen Kapitalmarktes außerdem in hohem Grade künstlich erweitert werden. Allgemein nahm man in Großbritannien in den letzten Jahren an, daß das gesamte Sparvolumen des Landes kaum mehr als 400 Mill. £ jährlich betrage. Schon die im laufenden Jahr an den Markt zu bringenden Kriegsanleihen überschreiten aber diese Summe ganz erheblich. Durch energische Rationierung des Verbrauchs könnte allerdings das Sparvolumen vielleicht zwangsweise etwas in die Höhe getrieben werden. Darüber hinaus ist die britische Regierung im Vergleich zu den letzten Jahren bei der Kreditaufnahme insofern in einer etwas günstigeren Lage, als ihr die lückenlose britische Devisenzwangswirtschaft erlaubt, die staatliche Kreditpolitik ganz der staatlichen Finanzpolitik unterzuordnen, ohne daß sie Kapitalflucht befürchten müßte. Dem Ziel, die Aufnahmefähigkeit des Kapitalmarktes für die Staatsanleihen zu erhöhen, dienen offensichtlich auch die Senkung des Diskonts der Bank von England (von 4 % auf 3 % am 28. September) und die Einräumung eines Zentralbankkredits von 500 Mill. £ an die britische Regierung. (Zunächst scheint die Regierung die laufenden Kriegskosten jedoch nicht mit Hilfe dieses Kredits, sondern mit Schatzwechseln zu bezahlen.) Durch Verausgabung der ihr zur Verfügung stehenden Zentralbankmittel neben der Begebung von Schatzwechseln kann die Regierung demnach den Markt jederzeit so stark mit Zentralbankgeld und hochliquiden Papieren versorgen, daß auch seine Aufnahmebereitschaft für Bonds zu wachsen verspricht. Bei Einsatz dieser kreditpolitischen Mittel kann jedoch leicht der Fall eintreten, daß die durch das Güterangebot gezogene Grenze überschritten wird und Großbritannien wiederum, wie 1914 bis 1918, in eine gewisse Inflation hineinsteuert, zu der die britische Wirtschaftswissenschaft als Kriegsfinanzierungsmaßnahme im übrigen geradezu geraten hat. Diese Gefahr liegt um so näher, als Großbritannien eine wirksame Preiskontrolle nicht besitzt.

Kriegskosten und Volkseinkommen

Wie groß die Opfer sein werden, die Großbritannien bei längerer Kriegsdauer auf sich nehmen müßte, ergibt sich aus einem Vergleich der gesamten zu erwartenden Kriegsaufwendungen mit dem Volkseinkommen.

Bei einem Jahresbetrag von 2,4 bis 2,5 Mrd. £ werden die britischen Staatsausgaben schon in den nächsten Monaten nahezu die Hälfte des laufenden britischen Volkseinkommens erreichen. Im nächsten Etatjahr würden es rd. 60 v. H. sein, da die Ausgaben noch steigen werden, das Volkseinkommen aber eher etwas zurückgehen wird¹⁾. Nimmt man zu diesen Haushaltssummen noch die Ausgaben der anderen öffentlichen Körperschaften Großbritanniens hinzu, so kommt man zu dem Schluß, daß bei Fortsetzung des Krieges im Rest des laufenden Etatjahres gegen 60 v. H. und im nächsten voraussichtlich über 70 v. H. des britischen Volkseinkommens durch die öffentliche Hand verausgabt werden würden.

Damit würde jedoch das britische Volkseinkommen durch die Kriegsausgaben jetzt schon ebenso stark und in einem halben Jahr sogar bereits stärker in Anspruch genommen werden als jemals im Laufe des Weltkrieges. Man schätzt, daß in dem Jahr, in dem die britischen Kriegslasten — dem Realwert nach — am höchsten waren, im Jahre 1916 bis 1917, die öffentliche Hand



durch Steuern und Inlandsanleihen etwa zwei Drittel des Volkseinkommens mit Beschlag belegte²⁾. Es war dies das Jahr, in dem sich die finanziellen und wirtschaftlichen Kräfte Englands und Frankreichs als zu schwach erwiesen, um den Kampf, den sie begonnen, weiter allein durchzustehen, und in dem alles in Bewegung gesetzt wurde, um die Vereinigten Staaten zum Eintritt in den Weltkrieg zu veranlassen und auf sie einen großen Teil der laufenden Kriegslasten abzuwälzen.

¹⁾ Die britische Regierung rechnet offenbar im laufenden Etatjahr bereits mit einem Rückgang um 5 bis 6 v. H., da der Schatzkanzler mitteilte, daß das Steueraufkommen bei den bisherigen Steuersätzen nicht mehr, wie ursprünglich angenommen, mit 942 Mill. £, sondern nur noch mit 890 Mill. £ veranschlagt werden könnte. Bringt man einen entsprechenden Rückgang des Volkseinkommens in Ansatz, so ergeben sich die oben mitgeteilten v. H.-Sätze.

²⁾ Vgl. O. Barbarino, Die volkswirtschaftliche Aufbringung Deutschlands und Großbritanniens im Weltkrieg, in: Der deutsche Volkswirt, 13. Jahrg., Nr. 33 v. 19. 5. 1939.

Dabei war es Großbritannien auch schon vor dem Eintritt der Vereinigten Staaten in den Weltkrieg gelungen, fremde Wirtschaftskraft für seine Kriegsführung einzusetzen, indem es Auslandsanleihen aufnahm und Gold sowie Auslandsguthaben verkaufte. Ihren Höhepunkt erreichte die in dieser Weise vom Ausland gewonnene Hilfe allerdings wohl erst im Jahre 1917/18.

Die gesamten Auslandsanleihen, die der britische Staat während des Weltkrieges aufnahm, stellten sich auf rd. 1,3 Mrd. £; den Verkauf von Gold und Auslandsguthaben kann man mit mindestens 1 Mrd. £ ansetzen³⁾. Diese insgesamt ungefähr 2,3 Mrd. £ fremde Kaufkraft hat das Schatzamt an sich gezogen; die staatlichen Auslandsanleihen sind in den im Staatshaushalt ausgewiesenen Anleiheziffern bereits direkt enthalten, die anderen Mittel hat es durch Hingabe von Staatsanleihen erworben. Von den Krediten, die der britische Staat in der Zeit vom 1. August 1914 bis zum 16. November 1918 (6,4 Mrd. £) aufgenommen hat, können demnach höchstens rd. 4,1 Mrd. £ aus dem britischen Volkseinkommen aufgebracht worden sein. Von den gesamten Staatsausgaben der gleichen Zeit (8,7 Mrd. £) wäre demnach über ein Viertel aus dem Volkseinkommen fremder Staaten aufgebracht worden (darunter etwa ein Achtel durch Verkauf britischer Vermögenswerte in diesen Staaten).

Volkseinkommen und Staatsausgaben in Großbritannien*)

Zeit	Volkseinkommen in Mill. £	Gesamte Staatsausgaben		Wehrausgaben		Schuldendienst		Zivilausgaben	
		Mill. £	v. H.	Mill. £	v. H.	Mill. £	v. H.	Mill. £	v. H.
1911/12—									
1913/14...	2 241	165	7,4	73	3,3	24	1,1	68	3,0
1924/25...	4 035	745	18,5	115	2,9	357	8,8	273	6,8
1929/30...	4 384	771	17,6	113	2,6	355	8,1	303	6,9
1932/33...	3 844	800	20,8	103	2,7	309	8,0	388	10,1
1935/36...	4 530	776	17,1	137	3,0	224	4,9	415	9,2
1936/37...	4 980	830	16,7	186	3,7	224	4,5	420	8,4
1937/38...	5 200	908	17,5	267	5,1	227	4,4	419	8,1
1938/39...	5 100	1 067	20,9 ¹⁾	400	7,8	244	4,8	441	8,6
1939/40 ²⁾	5 100	1 266	24,8 ³⁾	578	11,3	230	4,5	458	9,0
1939/40 ⁴⁾	5 100	1 328	26,0 ⁵⁾	687	13,5	242	4,7	456	8,9
1939/40 ⁶⁾	5 100	1 471	28,8 ⁶⁾ ca	750	14,7	242	4,7	456	8,9
(Kriegsbudget)									
1939/40 ⁷⁾	5 100	1 933	37,9 ⁸⁾ ca	1 200	23,5	.	.	.	.
1940/41 ⁹⁾	5 100	rd. 3 000	58,8	lib. 2 000	39,2	.	.	.	.

*) Ohne Ausgaben der „local authorities“.

¹⁾ Budgetvorschätzung des „Economist“ von Mitte April 1939. —

²⁾ Budgetvorschätzung. — ³⁾ Budgetvorschätzung mit Zusatzbewilligungen bis Ende August 1939. — ⁴⁾ Kriegsbudget 1939/40 vom 28. September 1939. — ⁵⁾ Gesamtausgaben: Britische Vorschätzung; voraussichtliche Wehrausgaben entsprechend geschätzt. — ⁶⁾ Die Erhöhung des britischen Volkseinkommens von 1911/13 bis 1924 ist durch die Geldentwertung bedingt, also rein nominell. In Preisen des Jahres 1924 würde das britische Volkseinkommen in den Jahren vor dem Weltkrieg sich auf mindestens 4,6 Mrd. £ gestellt haben. — ⁷⁾ Vorschätzung. — ⁸⁾ Geschätztes Volkseinkommen für 1939, als Vergleichsziffer angeführt. — ⁹⁾ Einschließlich der im Budget nicht enthaltenen Ausgaben für Nahrungsmittelverlagerung und Luftschutz: 1937/38: 5 Mill. £, 1938/39: 18 Mill. £ und 1939/40: 57 Mill. £.

Wenn es während des Weltkrieges nötig war, die Aufbringung eines großen Teils der Kriegsausgaben ins Ausland zu verlegen, so wird sich dieses Verfahren in dem neuen Kampf, der im Falle der Fortführung noch weit schwerere finanzielle Belastungen bringen wird als der vergangene, als noch unentbehrlicher erweisen. Die Aussichten, wieder durch Auslandsanleihen zum Ziel zu kommen, sind jedoch gering; denn nachdem die Vereinigten Staaten ihre an England gegebenen Anleihen aus den Weltkriegsjahren

³⁾ Über den Verkauf von Auslandsguthaben im Weltkrieg vgl. Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 12. Jahrg., Nr. 37 vom 15. September 1939 („Was steht für Großbritannien auf dem Spiel?“).

praktisch (wenn auch noch nicht rechtlich) endgültig haben abschreiben müssen, ist es wohl erwiesen, daß solche Kriegsanleihen nie zurückgezahlt werden können. Diese Erkenntnis ermutigt jedoch kaum dazu, neue Kriegskredite einzuräumen. Umso stärker mußte daher der Verkauf von britischen Vermögenswerten im Ausland betrieben werden. An Werten, die im Ausland voraussichtlich untergebracht werden können, ist jedoch heute nur ein Bestand von etwas über einer Milliarde £ vorhanden¹⁾. Großbritannien mußte demnach, wenn es den Krieg fortsetzt, nicht nur im Inneren eine ungeheure finanzielle Anspannung auf sich nehmen, die die Anspannung während des Weltkriegs weit hinter sich ließe und die Gefahr einer Inflation einschloße, sondern wohl auch die restlose Liquidierung seiner marktgängigen Auslandswerte ins Auge fassen.

Nimmt man selbst an, daß Großbritannien trotz aller Schwierigkeiten die Aufbringung der in einem langen Krieg gegen Deutschland benötigten finanziellen Mittel gelingt, so bleiben doch noch immer in einem Punkt die Aussichten der britischen Kriegsfinitanzwirtschaft ausgesprochen dunkel: Die schweren Vermögensverluste, die Großbritannien für die Aufbringung solcher Kriegslasten hinnehmen muß, stehen heute noch weniger als 1914/18 in einem tragbaren Verhältnis zur wirtschaftlichen Reproduktionskraft des britischen Volkes: Es ist nicht anzunehmen, daß es der britischen Wirtschaft jemals gelingen könnte, den etwaigen Verlust eines großen Teils seiner Auslandsanlagen wieder wettzumachen, nachdem Großbritannien bereits im Frieden sein

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 12. Jahrg., Nr. 37 vom 15. September 1939.

Auslandskapital zuletzt nicht mehr vermehren konnte, sondern sogar angreifen mußte. Was aber ist England noch, wenn es keine internationale oder wenigstens imperiale Finanzmacht mehr ist?

England würde wiederum die Warnungen in den Wind schlagen, die Lloyd George als Finanzminister bei der Einbringung des zweiten, noch mäßigen Kriegsbudgets vom Mai 1915 erhob, die aber schon im Herbst 1915, bei der Revision eben dieses Budgets, vergessen waren und seither vergessen blieben, obwohl sie sich trotz des scheinbaren Sieges Großbritanniens im Weltkrieg schon bald nach Beendigung des Krieges als grundsätzlich richtig erwiesen. Der Economist gab seinerzeit diese Warnungen mit seinen eigenen Worten folgendermaßen wieder¹⁾:

„Wir haben nun ein klares Zugeständnis Lloyd Georges erhalten, daß — mit Rücksicht auf die Sicherheit unseres Landes und die Zukunft des Empires — diesen Opfern²⁾ eine Grenze gesetzt werden muß; denn ein unbegrenzter Verschleiß der früheren und der zukünftigen Ersparnisse der Nation und unbegrenzte Verluste an Menschenleben zu Land und auf der See stellen eine faktische und moralische Unmöglichkeit dar...“ Wenn wir trotzdem diesen Weg gingen, „könnten wir eines Tages entdecken, daß wir, statt einen Sieg errungen zu haben, über Großbritannien ein ähnliches Unheil heraufbeschworen haben wie die Athener durch ihre sizilianischen Expeditionen, mit vernichtenden Folgen auch für unsere Verbündeten, die auf unsere Hilfe in ihrer Verteidigung zur See, in ihrer Munitionsversorgung und in ihren Finanzen angewiesen sind.“

¹⁾ Vgl. The Economist vom 8. Mai 1915 (Bd. 80, S. 890).

²⁾ ... of life and treasure (wie es an anderer Stelle heißt).

Die russische Handelsflotte

Geschichtliches

Rußland hat im Vergleich zu anderen Nationen spät begonnen, Seeschifffahrt zu betreiben. Die ersten Bestrebungen gehen auf Peter den Großen zurück, der im Anfang des 18. Jahrhunderts durch die Eroberung von Ingermanland, Estland und Livland „das Fenster nach Europa“ öffnete, um das Eindringen von Bildung und Technik nach Rußland zu ermöglichen und die Handelsbeziehungen mit dem Westen zu fördern. Die Ostsee wurde im 18. Jahrhundert zur Hauptverkehrsstraße Rußlands, über die der größte Teil des russischen Außenhandels ging. Mit dem Bau der Eisenbahnen wanderte ein Teil des Güterverkehrs auf den Landweg ab. 1911 gingen wertmäßig rund 27 v. H. der Ausfuhr und rund 43 v. H. der Einfuhr über die trockene Grenze. Der Seeverkehr machte im 19. Jahrhundert eine Wandlung durch. Die Ostseehäfen traten zurück, dafür gewannen die Häfen am Schwarzen Meer größere Bedeutung, weil über sie der Getreideüberschuß Südrußlands in steigendem Maße ausgeführt wurde. Obwohl der Außenhandel bis zum Weltkrieg überwiegend über die Seehäfen ging, hat sich die russische Handelsflotte nur langsam entwickelt. Im Jahre 1913 verfügte sie über 716 Dampfer mit rund 790 000 BRT und 442 Segler mit rund 184 000 NRT. Trotz eines hohen Einfuhrzollens auf eingeführte Dampfschiffe konnte der russische Schiffbau den Bedarf der russischen Seeschifffahrt bei weitem

nicht decken. Nur 13 v. H. der russischen Tonnage von 1913 waren im Lande selbst gebaut. Der Rest stammte aus dem Auslande, vor allem aus England, Deutschland und Schweden. Zu den technischen Schwierigkeiten traten personelle. Da sich der russische Bauer für die Seefahrt wenig eignete, fehlte es an Schiffspersonal, zumal auf Grund gesetzlicher Bestimmungen ein bestimmter v.-H.-Satz der Besatzung aus Nationalrussen bestehen mußte. Infolge aller dieser Umstände mußte Rußland für seinen Seehandel ausländische Schiffe heranziehen. Der Anteil der russischen Flagge an der in russischen Häfen einlaufenden Schiffstonnage betrug 1913 rund 15 v. H. Die russische Ausfuhr vollzog sich zu 7,7 v. H., die Einfuhr zu 15 v. H. unter russischer Flagge.

Im Weltkrieg und in den Nachkriegswirren ging die russische Handelsflotte stark zurück und erreichte im Jahre 1927 mit rund 309 000 BRT ihren Tiefstand. Obwohl der sowjetrussische Güterverkehr über See auf die Hälfte des Umfangs von 1913 gesunken war, mußte viel Tonnage vom Auslande gechartert werden. Um die besonders in finanzieller Hinsicht drückende Abhängigkeit vom Auslande zu beseitigen, sah der 1928 anlaufende erste Fünfjahresplan den Wiederaufbau der Handelsflotte und den Ausbau der Seehäfen vor. Der Anteil der sowjetrussischen Flagge am sowjetrussischen Güterverkehr über See sollte von 11 v. H. auf 20 v. H. und die über

See beförderte Gütermenge von 20 auf 50 Mill. t gesteigert werden, d. h. auf 20 v. H. über den Stand von 1913¹⁾.

Organisation

Die sowjetrussische Handelsflotte ist seit 1920 verstaatlicht, d. h. keine Einzelperson oder Vereinigung von Privatpersonen darf ein Schiff von mehr als 50 t Ladefähigkeit oder mit einer Antriebskraft von mehr als 15 bis 20 PS oder ein Fischereifahrzeug von mehr als 20 BRT besitzen. Die Seeschifffahrt wurde zusammen mit der Binnenschifffahrt bis April 1939 von dem Volkskommissariat für Wasserwege verwaltet. Seit dieser Zeit besteht ein besonderes Volkskommissariat der Seeflotte unter dem Volkskommissar Dukelski, dem außer der Handelsflotte die Seehäfen und die Schiffbau- und Schiffsreparaturwerften unterstellt sind. Das Schiffsmaterial ist auf 8 Dampfschiffahrtslinien verteilt: die Baltic-Linie mit dem Sitz in Leningrad, die Nord-Linie mit dem Sitz in Archangelsk, die Schwarzes Meer-Passagier- und Frachtlinie mit dem Sitz in Odessa, die Schwarzes Meer-Tankerlinie mit dem Sitz in Tuapse, die Asow'sche Linie mit dem Sitz in Rostow am Don, die Kaspische Linie mit dem Sitz in Baku, die Fernost-Linie mit dem Sitz in Wladiwostok, die Sochi-Linie mit dem Sitz in Sochi am Schwarzen Meer.

Die Verschiffungen erfolgen überwiegend auf Grund von Beförderungsverträgen, die von den Befrachtern am Anfange des Jahres mit der Linie für das kommende Jahr im voraus abgeschlossen werden²⁾. Fahrplanmäßige Linien für Personen- und Güterverkehr bestehen im Schwarzen Meer zwischen den einzelnen Küstenplätzen, zwischen Odessa und Alexandrien, Odessa und Marseille, Wladiwostok und Shanghai sowie zwischen Wladiwostok und den nördlichen russischen Häfen des Fernen Ostens.

Tonnageentwicklung

Im Rahmen des ersten und zweiten Fünfjahresplans hat sich die sowjetrussische Tonnage rasch entwickelt. Gegenüber 1927 trat 1931 eine Verdoppelung, 1936 eine Vervierfachung ein. Besonders rasch nahm die Tonnage von 1932 bis 1935 zu, weil infolge des starken Rückgangs des Welthandels ein großer Teil der Welttonnage aufgelegt und infolgedessen ausländische Tonnage billig zu kaufen war. In den letzten drei Jahren hat sich das Tempo des Ausbaus verlangsamt.

Tonnageentwicklung der russischen Handelsflotte

Jahr	1 000 BRT	Jahr	1 000 BRT
1924	330	1932	685
1925	322	1933	843
1926	323	1934	942
1927	309	1935	1 114
1928	377	1936	1 218
1929	441	1937	1 258
1930	532	1938	1 281
1931	604		

Die gegenwärtige russische Handelsflotte

Nach Lloyd's Register of Shipping bestand die sowjetrussische Handelsflotte am 30. Juni 1939 aus 717 Schiffen mit 1315766 BRT. Das waren

1,89 v. H. der Welthandelsflotte. Von der Tonnage entfielen

960261 BRT auf 560 Dampfer
345698 „ „ 139 Motorschiffe
1305959 BRT auf 699 Dampfer und Motorschiffe.

Dazu kamen 18 Segler und Leichter mit 9807 BRT. Gegenüber 1913 hat die Tonnage der Dampfer und Motorschiffe um 65 v. H. zugenommen, während die Seglerflotte fast verschwunden ist.

Die Durchschnittsgröße der Dampfer beträgt 1710 BRT, die der Motorschiffe 2487 BRT. Die Motorschiffsflotte setzte sich zu 86 v. H. aus Schiffen von 2000 BRT und darüber zusammen. Sie ist also zum größten Teil für die transozeanische Fahrt geeignet.

Zahl und Größe der russischen Motorschiffe von 100 BRT an aufwärts*)

nach Lloyd's Register of Shipping

Größe	Zahl	BRT	in v. H.
Unter 1 000 BRT	60	31 316	14
1 000—1 999 „	12	17 139	
2 000—3 999 „	39	130 258	86
4 000—5 999 „	14	67 309	
6 000—7 999 „	13	91 448	
8 000—9 999 „	1	8 228	
Insgesamt	139	345 698	100

*) Einschließlich Segelschiffe mit Hilfsmotor.

Von den Dampfern sind 31 Schiffe mit 116471 BRT für Ölfeuerung eingerichtet. Einschließlich der Motorschiffe werden 170 Schiffe mit 462169 BRT durch Öl angetrieben. Das sind 35,1 v. H. der Gesamttonnage (der entsprechende Anteil beträgt bei der Welthandelsflotte 54,7 v. H.).

Die Dampfschifflotte ist überaltert, weil zahlreiche Dampfer aus zweiter Hand vom Ausland gekauft wurden. Dagegen sind die Motorschiffe zum größten Teil jüngeren Baudatums. Gegenüber 1913 hat sich die Gesamtflotte durch die Schaffung der Motorschiffsflotte wesentlich verjüngt.

Altersaufbau der sowjetrussischen Handelsflotte in v. H.

Alter	1913	1935	
	Alle Schiffe	Dampfschiffe	Motorschiffe
Unter 10 Jahre	17,8	19,2	85,5
10 bis unter 20 Jahre	34,5	39,5	5,1
20 Jahre und darüber	47,7	42,3	9,4

Gliederung nach Schiffstypen

Über die Gliederung nach Schiffstypen und die Verteilung auf die einzelnen Seegebiete sind Angaben in einem Bericht der Ingenieure O. Kandauroff und K. Pohl in der Zeitschrift „Le Yacht“ veröffentlicht worden³⁾. Wenn auch drei Jahre seitdem verflossen sind, so können die Angaben auch für die Gegenwart als Anhalt dienen, zumal die sowjetrussische Handelsflotte seit 1936 nur um etwa 100000 BRT zugenommen hat.

Scheidet man aus der Tonnage die im Kaspischen Meer verkehrenden Schiffe sowie die Fischereifahrzeuge und Spezialschiffe aus, so verbleiben für den Personen- und Güterverkehr Anfang 1936 358 Schiffe mit 946000 BRT. Da die gesamte sowjetrussische Handelsflotte 1936 624 Schiffe mit 1218000 BRT umfaßte, kamen mithin 78 v. H. des Raumgehalts für die Beförderungszwecke auf dem offenen Meere in Betracht.

¹⁾ Grinko, G.: Der Fünfjahresplan der UdSSR. Wien/Berlin: Verlag für Literatur und Politik (o. J.) S. 173f.

²⁾ Pressedienst Hansa, Schifffahrt, Nr. 1634 v. 3. 11. 1939.

³⁾ „Le Yacht“ vom 26. 9., 3. 10. und 7. 10. 1936.

Dieser Teil der Handelsflotte gliederte sich nach Schiffstypen wie folgt:

Zusammensetzung der sowjetrussischen Handelsflotte nach Schiffstypen
Anfang 1936

Schiffstyp	Zahl der Schiffe	BRT
Fahrgastschiffe		
Küstendienst	18	3 610
Überseedienst	60	156 264
Summe I	78	159 874
Frachtschiffe		
Küstendienst	22	8 360
Überseedienst	258	778 390
Holstransportschiffe	59	153 459
Schiffe mit 1 Deck	98	206 477
Schiffe mit 2 und 3 Decks	61	253 445
Kühlraumschiffe	8	21 964
Ölraumschiffe	18	95 591 ¹⁾
Sonderschiffe	14	47 454
Summe II	280	786 750
Summe I + II	358	946 624

¹⁾ Nach Lloyd's Register of Shipping besaß die sowjetrussische Handelsflotte am 30. 6. 1939 28 Tanker mit 132 853 BRT (ausschl. Tanker unter 1000 BRT).

Verteilung der sowjetrussischen Handelsflotte auf die Seegebiete

Der größte Teil der Fahrgast- und Frachtschiffe ist im Schwarzen Meer beheimatet. Hier ist auch die Tankerflotte stationiert¹⁾. An zweiter Stelle der Tonnage steht der Ferne Osten und erst an dritter Stelle die Ostsee. Das Schwarze Meer ist also wie vor dem Kriege das für die russische Seeschifffahrt wichtigste Gebiet geblieben, obwohl die Getreideausfuhr und die Kohleneinfuhr in den Häfen des Schwarzen Meeres ihre einstige Bedeutung verloren haben.

Heimatgewässer der sowjetrussischen Handelsflotte Anfang 1936

Seegebiet	Zahl der Schiffe	BRT	in v. H.
Nördliches Eismeer	37	55 344	5,9
Ostsee	84	208 418	22,0
Schwarzes und Asowsches Meer ..	147	412 890	43,6
Stiller Ozean	90	269 972	28,5
Zusammen	358	946 624	100,0

Schiffbau

Für den Bau von Seeschiffen besitzt Sowjetrußland 10 Werften, von denen sich 5 in Leningrad, 2 in Nikolajew, 1 in Sewastopol, 1 in Sormowo an der Wolga und 1 in Wladiwostok befinden. In Berdjansk am Schwarzen Meer und in Komso-molsk am Amur werden neue Schiffbauwerften angelegt. Für Schiffsreparaturen gibt es besondere Werften in Archangelsk, Taganrog, Mariupol und Kertsch (die letzten drei Orte liegen am Asowschen Meer). Infolge des gesteigerten Kriegsschiffbaus

¹⁾ Auf dem Kaspischen Meer besteht eine besondere Tankerflotte von einigen 50 Schiffen mit rd. 100 000 BRT.

sollen die Schiffsreparaturwerften für den Bau von Seeschiffen erweitert werden.

Die Schiffsbauwerften stellen Fahrgast-, Fracht- und Tankschiffe bis zur Größe von 8000–10000 BRT her, außerdem Spezialschiffe wie Eisbrecher, Bagger und Forschungsschiffe. Das höchste Schiffbauergebnis wurde 1934 mit rd. 60000 BRT erzielt. Von der vorhandenen Motorschifflotte wurden zwei Drittel auf sowjetrussischen Werften erstellt.

Zur schnellen Vergrößerung und Verjüngung der Handelsflotte wurde der ausländische Schiffbau vor allem in England, Holland, Finnland, Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika herangezogen. In Holland sind zurzeit 2 Fahrgastschiffe von je 7500 BRT im Bau, die turboelektrischen Antrieb haben, eine Geschwindigkeit von 20 sm erhalten sollen und für den Dienst zwischen Wladiwostok und Petropawlosk bestimmt sind.

Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit der Handelsflotte geht daraus hervor, daß ihr Anteil an der Beförderung des sowjetrussischen Güterverkehrs mit dem Auslande seit 1931 sehr stark zugenommen hat. Von dem sowjetrussischen Seehandel wurden auf sowjetrussischen Schiffen befördert:

	1931	1937
von der Einfuhr	35,2 v. H.	82,1 v. H.
von der Ausfuhr	4,2 v. H.	30,2 v. H. ¹⁾

Allerdings geht der sowjetrussische Güterverkehr mit dem Auslande seit 1931 zurück. Während 1931 noch 22,5 Mill. t über die Seehäfen gingen, waren es 1936 nur noch 14,8 Mill. t. Der Rückgang des Seehandels beruht darauf, daß der Zwang zur Ausfuhr fortgefallen ist, nachdem die im Ausland aufgenommenen Kredite zurückgezahlt waren. Ein großer Teil der bislang ausgeführten Lebensmittel und Rohstoffe wird zur Verbesserung des Lebensstandards und der Verarbeitung im Inlande verwandt. Bedeutend ist die Holzaußfuhr geblieben, die hauptsächlich nach England geht²⁾. Im russisch-englischen Handelsvertrag von 1934 war festgesetzt, daß 25 v. H. der sowjetrussischen Holzverladungen nach England auf britischen Schiffen erfolgen sollten. Von der russischen Gesamtausfuhr nach England wurde in den letzten Jahren mehr als die Hälfte auf russischen Schiffen befördert; die russische Einfuhr aus England vollzog sich völlig unter russischer Flagge³⁾.

Im Gegensatz zum auswärtigen Seehandel hat die „Große Küstenfahrt“ stark zugenommen. Darunter ist der Seeverkehr zwischen den einzelnen Seegebieten zu verstehen (Schwarzes Meer – Ferner Osten, Ostsee und nördliches Eismeer). Die Zunahme der „Großen Küstenfahrt“ übertraf sogar die Abnahme des überseeischen Güterverkehrs mit dem Auslande (Steigerung von 1932 bis 1936 von 14,8 auf 23,2 Mill. t). Auf diese Weise trat eine wesentliche Entlastung der Binnen-transportwege ein.

¹⁾ „Der Ost-Express“ Artikeldienst W. Nr. 39 (1935).

²⁾ Im September d. J. sind die russischen Holzlieferungen nach England vorläufig eingestellt worden.

³⁾ Chamber of Shipping of the United Kingdom. Annual Report 1938/39, S. 68 ff.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart								
		8.-13. August 1938	15.-20. August 1938	22.-27. August 1938	29. Aug. bis 3. Sept. 1938	5.-10. Sept. 1938	12.-17. Sept. 1938	19.-24. Sept. 1938	26. Sept. bis 1. Okt. 1938	7.-12. August 1939	14.-19. August 1939	21.-26. August 1939	28. Aug. bis 2. Sept. 1939	4.-9. Sept. 1939	11.-16. Sept. 1939	18.-23. Sept. 1939	25.-30. Sept. 1939		
		32	33	34	35	36	37	38	39	32	33	34	35	36	37	38	39		
Geschäftsgang (Indexziffer)																			
Deutschland ¹⁾	1936=100	116,7	117,2	116,0	114,3	113,0	111,1	109,1	108,2	124,7	*)124,4	.	.	.	.	.	.		
Großbritannien ²⁾	"	94,9	94,9	94,9	94,0	94,7	94,3	94,3	94,7	106,1	105,0	104,7	.	.	.	.	.		
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	84,4	85,0	85,5	86,2	85,4	86,9	85,4	85,1	92,2	92,4	93,2	.	.	.	.	.		
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	401,7	402,1	404,1	397,0	400,6	401,3	398,7	394,2	437,4	438,4	.	.	.	.	.	.		
— in Deutsch-Oberschlesien	"	85,1	84,6	87,7	84,4	81,3	81,7	73,8	76,0	94,2	92,2	88,1	53,5	.	.	.	.		
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	89,2	89,6	89,3	88,0	89,0	88,3	89,4	90,1	92,1	91,4	.	.	.	.	.	.		
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	722,2	727,7	706,0	736,4	674,8	748,0	733,8	775,5	488,6	759,3	.	.	.	.	.	.		
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn ⁵⁾	1 000	151,6	154,0	154,2	149,9	149,0	148,0	141,3	134,9	164,1	163,9	139,8	.	.	.	.	.		
Reichsbank																			
Kapitalanlagen	Mill. RM	.	6707	6668	7531	7254	7219	6548	9071	9422	9662	9439	11640	11993	11875	11555	11844		
darunter:																			
Wechsel- und Lombardkredite	"	.	5860	5818	6684	6407	6371	6571	8223	8213	8416	8162	10331	10624	10330	9925	10128		
Deckungsfähige Wertpapiere	"	.	549	549	550	550	549	550	550	919	953	983	1013	1063	1165	1254	1324		
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	.	863	977	1033	948	902	949	1231	1086	1105	1195	1480	1611	1401	1526	1602		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf	Mill. RM	.	8318	8134	8953	8762	8726	8804	10170	11032	10914	10908	13223	.	.	.	.		
davon Reichsbanknoten	"	.	6290	6143	6869	6690	6666	6746	8023	8799	8705	8710	10907	10970	10608	10303	10995		
Postcheckverkehr ⁶⁾	"	1825	1748	1716	1858	1910	1893	1623	2102	2152	2103	1874	1787	1883	2270	1954	.		
Postcheckguthaben (Bestände)	"	815	800	872	858	857	782	827	858	996	962	1014	909	1059	1025	1060	.		
Zinssätze																			
Banknotagesell	% p. a.	2,42	2,38	2,35	2,67	2,40	2,73	2,40	2,88	2,44	2,42	2,40	2,77	2,56	2,69	2,25	2,42		
Rendite der 4 1/2%-Pfandbriefe	"	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	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	1,00		
Privatdiskont London	"	0,53	0,53	0,53	0,53	0,56	0,84	0,97	1,41	0,66	0,71	2,39	3,92	3,94	3,81	3,50	3,00		
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	1,08	1,25	1,25	1,25		
Amsterdam	"	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,21	0,28	0,88	0,50	0,50	1,20	3,02	3,00	2,21	2,88	2,80		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4 1/2%-Wertpapiere	v. H.	99,91	99,88	99,87	99,89	99,87	99,83	99,82	99,81	98,95	98,95	98,95	98,94	98,91	98,91	98,89	98,88		
Kursniveau, gesamt ⁷⁾	"	100,02	100,00	100,00	100,03	100,01	99,97	99,96	99,97	99,14	99,14	99,14	99,14	99,13	99,14	99,15	99,15		
—, Pfandbriefe	"	99,91	99,89	99,89	99,89	99,87	99,88	99,88	99,86	98,72	98,71	98,69	98,68	98,67	98,66	98,66	98,66		
—, Kommunal-Obligationen	"	99,27	99,18	99,13	99,06	99,09	99,99	98,93	98,84	98,25	98,28	98,29	98,20	98,09	97,99	97,82	97,73		
—, Öffentliche Anleihen ⁸⁾	"	101,24	100,68	100,51	100,57	100,81	100,54	100,60	100,09	98,85	98,75	98,58	97,50	96,76	97,09	97,64	98,02		
5% Industrie-Obligationen	"	1924/26																	
Aktienindex, gesamt	= 100	102,3	100,7	101,7	102,4	102,9	102,1	104,3	104,4	101,2	101,0	102,3	108,0	102,7	100,7	100,4	99,9		
—, Bergbau und Schwerindustrie	"	107,2	104,9	105,5	106,7	107,1	106,4	109,3	109,7	103,8	103,5	105,2	107,3	108,7	107,1	107,2	106,9		
—, Verarbeitende Industrie	"	96,6	95,5	96,5	97,1	97,5	96,8	98,7	98,6	97,7	97,5	98,9	99,1	98,4	96,2	95,7	94,9		
—, Handel und Verkehr	"	107,6	106,1	107,1	107,9	108,3	107,6	109,6	109,7	104,9	104,7	105,8	105,8	104,8	102,8	102,5	102,2		
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1926=100	104,9	103,5	104,2	102,5	101,6	97,9	97,8	104,5	99,4	98,5	93,1	.	.	.	.	.		
—, Ver. Staaten von Amerika ¹⁰⁾	"	90,3	87,9	90,5	87,2	89,3	.	86,0	82,6	87,4	86,3	81,6	84,3	.	.	.	.		
Devisenkurse in Berlin																			
New York	RM je \$	2,4950	2,4953	2,4952	2,4958	2,4960	2,4977	2,5005	2,5148	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930		
London	RM je £	12,17	12,17	12,18	12,13	12,04	12,00	12,02	11,94	11,67	11,67	11,56	10,77	10,00	9,94	9,85	9,89		
Paris	RM je 100fr	6,81	6,81	6,82	6,80	6,75	6,73	6,74	6,68	6,61	6,61	6,56	6,15	5,70	5,66	5,60	5,63		
Warenpreise																			
Indexziffern																			
Beagble Waren ¹¹⁾	1913=100	73,6	73,2	73,4	73,3	73,1	73,6	74,5	74,3	78,7	78,7	78,8	78,8	78,7	78,7	.	.		
Großhandelspreise (gesamt)	"	106,1	106,1	106,0	105,9	105,6	105,6	105,6	105,6	107,4	107,3	107,2	107,2	106,9	106,9	.	.		
Agrarstoffe	"	107,2	107,2	106,9	106,6	105,7	105,7	105,8	105,8	109,4	109,2	109,0	108,8	107,7	107,7	.	.		
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	93,9	93,9	94,0	94,0	94,1	94,1	94,0	93,9	94,9	94,9	94,9	94,9	95,1	95,1	.	.		
Fertigwaren x)	"	125,8	125,7	125,7	125,7	125,6	125,6	125,6	125,5	126,1	126,2	126,1	126,1	126,1	126,2	.	.		
darunter: Produktionsgüter x)	"	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	.	.		
Verbrauchsgüter x)	"	135,6	135,5	135,5	135,5	135,2	135,2	135,2	135,1	136,2	136,3	136,2	136,2	136,2	136,3	.	.		
Großhandelsindex																			
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	80,2	79,9	80,4	80,6	80,6	80,7	80,8	80,4	.	77,8	78,1	.	.	.	.	.		
Großbritannien ¹²⁾	1913=100	103,6	103,3	103,5	103,0	102,6	102,6	102,8	103,3	100,6	100,9	101,0	.	.	.	.	.		
Großhandelspreise																			
Bögen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	183,0	183,0	183,0	185,0	185,0	185,0	185,0	187,0	183,0	183,0	183,0	183,0	185,0	185,0	185,0	185,0		
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8		
Binschäute, süd. d. H., Hamburg	je 1/2 kg	0,40	0,40	0,40	0,38	0,36	0,36	0,36	0,36	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31	.	.		
Maschinengußbruch, Düsseldorf ¹³⁾	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 Weltmärkten¹⁴⁾																			
Rohstoffpreise, gesamt ¹⁵⁾	1929=100	53,8	50,9	60,2	60,2	59,0	58,8	59,5	59,5	58,4	58,1	58,5	*)58,8	*)64,3	*)63,8	*)62,9	*)62,3		
9 Nahrungsmittel ¹⁶⁾	"	63,5	63,7	63,7	64,6	62,4	62,5	63,1	63,2	56,4	56,0	57,3	.	.	.	.	.		
6 land. erzeugte Rohstoffe ¹⁷⁾	"	52,7	52,9	53,5	52,4	52,8	51,9	52,7	52,7	58,6	58,4	57,8	.	.	.	.	.		
5 industr. erzeugte Rohstoffe ¹⁸⁾	"	61,4	61,1	61,3	61,2	60,5	60,7	61,0	61,0	68,4	68,5	68,3	63,4	.	.	.	.		
Weizen, Manitoba I, cif Hamburg	\$ je 100 kg	3,65	3,46	3,35	3,15	2,97	3,13	3,21	3,22	2,70	2,59	2,88	.	.	.	.	.		
Kaffee, New York, Sant. IV loco	cents je lb	7,75	7,81	7,94	8,25	8,25	8,13	8,00	8,00	7,38	7,38	7,38	7,38	7,25	7,75	7,75	7,75		
Zucker, New York, Zentrifugal, erst. Monat	"	1,81	1,81	1,89	1,98	1,97	2,00	2,00	2,01	1,87	1,88	1,93	2,12	2,68	2,37	2,25	2,17		
Mais, cif Hamburg, La Plata 96%	s d je t	119,3	116,0	115,6	114,0	103,9	113,0	113,3	113,3	99,3	99,0	103,6	.	.	.	.	.		
Beis, London, Burma Nr. 2	s d je cwt	9,3	9,3	9,1 1/2	9,0	9,0	9,0	8,10 1/2	9,0	7,10 1/2	8,0	8,0	.	.	.	.	.		
Baumwolle, New York, am. middl.	cents je lb	8,32	8,38	8,42	8,40	8,09	7,92	8,25	8,25	9,43	9,31	9,19	8,92	9,54	9,53	9,09	9,20		
Wolle, London, N. S. W. gr. sup.	d je lb	14,00	14,00	14,00	13,00	13,00	12,50	12,50	13,00	13,00	13,00	13,00	.	.	.	.	.		
Seide, London, Japan	s d je																		

