

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

12. Jahrgang

Berlin, den 11. November 1939

Nummer 45

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

Britische Schifffahrtsprobleme

Die Schwierigkeiten, vor die sich Großbritannien im Hinblick auf seine Abhängigkeit von überseeischer Einfuhr bei der Deckung seines Tonnagebedarfs gestellt sieht, sind in den letzten Wochen häufig erörtert worden. Der nachfolgende Aufsatz stellt das wichtigste Tatsachenmaterial zur Frage der Leistungsgrenzen der britischen Handelsflotte noch einmal zusammen.

Für das Tonnageproblem ist aber nicht nur Größe und Verwendbarkeit der bereits vorhandenen Handelsflotte entscheidend, sondern auch der mögliche Umfang der Neubautätigkeit. Daß sich England im Handelsschiffbau ebenfalls beträchtlichen Schwierigkeiten gegenüber sieht, zeigt ein weiterer Aufsatz.

Die britische Handelsflotte

Britische Handelsflotte und Weltschifffahrt

Großbritannien war bis zum Ende des 19. Jahrhunderts der „Frachtführer der Welt“. Fast die Hälfte aller Schiffe der Welt — wenn man die Schiffe der Dominions und Kolonien mit einrechnet, sogar mehr als die Hälfte — fuhr unter britischer Flagge. Seit 1895 ist jedoch der Anteil der britischen Tonnage an der Welthandelsflotte ununterbrochen gesunken. Bis zur Jahrhundertwende war dies auf das rasche Vordringen der Handelsflotten Deutschlands und Japans zurückzuführen. Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts traten Holland und Griechenland als neue Wettbewerber hinzu. Bei Ausbruch des Weltkrieges betrug der britische Anteil nur noch rd. 39 v.H. Im Weltkriege und in den ersten Nachkriegsjahren drängte die gewaltige Ausdehnung der amerikanischen Handelsflotte Großbritannien in der Weltschifffahrt weiter zurück, so daß die britische Handelsflotte 1923 nur noch rd. 29 v.H. der Welthandelsflotte ausmachte. Bis 1931 konnte Großbritannien seine Stellung behaupten, weil der Aufschwung der kleineren

Handelsflotten durch den Niedergang der amerikanischen (und in gewissem Umfang auch der französischen) Handelstonnage ausgeglichen wurde. Während der Weltwirtschaftskrise hat Großbritannien einen größeren Teil seines Schiffsbestandes als die übrigen Seeschiffahrtsländer abgewrackt. Dadurch ist der Anteil der britischen Handelstonnage an der Welttonnage erneut gesunken. Gegenwärtig ist die britische Handelsflotte nur noch mit rd. 26 v.H. an der Welthandels-tonnage beteiligt.

Der gegenwärtige Stand

Nicht nur im Verhältnis zur Welthandelsflotte, sondern auch im absoluten Bestand ist die britische Handelsflotte heute kleiner als 1914. Abgesehen von der deutschen ist sie die einzige, die einen geringeren Bestand als 1914 aufweist. Dies ist hauptsächlich auf die Abwrackaktion in den Jahren 1931 bis 1935 zurückzuführen, durch die die britische Handelsflotte von 20,3 Mill. BRT (1930) auf 17,3 Mill. BRT (1936) sank.

Am 30. Juni 1939 verfügte Großbritannien (ohne Dominions und Kolonien) über 6722 Dampfer und Motorschiffe von 100 BRT und mehr mit einem Raumgehalt von zusammen rd. 17,9 Mill. BRT. Davon gehörten 2475 Schiffe mit rd. 15,8 Mill. BRT zur Überseetonnage. Darunter versteht man im allgemeinen Schiffe mit einem Raumgehalt von 2000 BRT und mehr. Der Rest von 4257 Schiffen mit rd. 2,1 Mill. BRT bestand aus Küsten-, Kanal-, Hafen- und Fischdampfern sowie Spezialschiffen. In der Überseetonnage ist fast die gesamte britische Tankerflotte von insgesamt 435 Schiffen mit rd. 2,9 Mill. BRT enthalten.

Vergleich mit der Vorkriegszeit

Gegenüber 1914 hat sich der Raumgehalt der britischen Dampfer- und Motorschiffsflotte um 1865 Schiffe mit 1 Mill. BRT vermindert. Bei der Überseetonnage allein beträgt der Rückgang 1231 Schiffe mit 1,2 Mill. BRT.

Die britische Handelsflotte 1914 und 1939
(Nur Dampfer und Motorschiffe von 100 BRT und mehr)

	Schiffe unter 2 000 BRT		Schiffe von 2 000 BRT und mehr		Insgesamt	
	Schiffszahl	in 1000 BRT	Schiffszahl	in 1000 BRT	Schiffszahl	in 1000 BRT
1914	4 881	1 837	3 706	17 055	8 587	18 892
1939	4 257	2 070	2 475	15 821	6 722	17 891
Verlust (—) od. Gewinn (+) 1939 gegen 1914 ..	— 624	+ 233	—1231	—1234	—1865	—1001
in v. H.	—12,8	+12,7	—33,2	— 7,2	—21,7	— 5,3

¹⁾ Nach Lloyd's Register.

Sehr bedenklich vom englischen Standpunkt aus ist der auffallend hohe Rückgang der Schiffszahl, der weit über den Rückgang in der Tonnage hinausgeht. Er ist die Folge der Zunahme der durchschnittlichen Schiffsgröße. Das Bestreben, die Schiffsgröße zu steigern, war schon vor 1914 allgemein vorhanden; es erklärt sich daraus, daß das größere Schiff innerhalb gewisser Abmessungen

Durchschnittsgröße britischer Dampfer und Motorschiffe

	1914	1939	Zunahme 1939 gegen 1914 in v. H.
	BRT		
Gesamte Handelsflotte ..	2 200	2 662	17,3
Überseedampfer	4 600	6 392	39,0
Tanker	¹⁾	6 715	²⁾

¹⁾ Angaben für Großbritannien nicht erhältlich. — ²⁾ Im Welt-durchschnitt nahm der Rauminhalt eines Tanksschiffs von 4 200 BRT (1914) auf 6 607 BRT (1939), d. h. um 57,3 v. H. zu.

¹⁾ Angaben für Großbritannien nicht erhältlich. — ²⁾ Im Welt-durchschnitt nahm der Raumgehalt eines Tankschiffes von 4 200 BRT (1914) auf 6 607 BRT (1939), d. h. um 57,3 v. H. zu.

wirtschaftlicher als das kleinere ist. Besonders tritt die Tendenz zum größeren Schiff bei den britischen Überseedampfern in Erscheinung. Ihre durchschnittliche Größe nahm um 39 v. H. zu. Diese Entwicklung bedeutet, daß die Versenkung eines einzelnen Überseedampfers im gegenwärtigen Kriege fast der Versenkung von 1½ Überseedampfern im Weltkriege gleichkommt.

Überseetonnage

Durch das Vordringen des Tankschiffes seit dem Weltkriege hat sich die Überseetonnage für trockene Ladungen stark vermindert. Während 1914 für die Beförderung von trockenen Ladungen aus Übersee 16,3 Mill. BRT zur Verfügung standen, sind es gegenwärtig nur noch knapp 13 Mill. BRT. Dagegen hat sich der Frachtraum für flüssige Ladungen (im wesentlichen Mineralöl) von 0,75 Mill. BRT auf 2,9 Mill. BRT erhöht, mithin annähernd vervierfacht.

Die britische Überseetonnage
in 1 000 BRT

	Nicht-Tanker	Tanker	Insgesamt
1914	16 305	750	17 055
1939	12 905	2 916	15 821
Verlust (—) od. Gewinn (+) 1939 gegen 1914	—3400	+2166	—1234
in v. H.	—20,9	+ 289	—7,2

Dem Rückgang der Überseetonnage für trockene Ladungen um 3,4 Mill. BRT steht eine Erhöhung der britischen Einfuhr von trockenen Gütern um etwa 1 Mill. tons gegenüber. Die Einfuhr von Mineralöl stieg um über 10 Mill. tons.

Einfuhr Großbritanniens 1913 und 1938 *)
in Mill. tons

	1913	1938
Lebensmittel	18,7	22,0
Rohstoffe	28,9	26,0
Fertigwaren	6,6	7,3
„Trockne“ Einfuhr	54,2	55,3
Mineralöl	1,8	12,0
Gesamteinfuhr	56,0	67,3

*) Nach Annual Report of Liverpool Steamship Owners' Association für 1938.

Es besteht häufig Unklarheit über die Zahl der Dampfer, die täglich in britischen Häfen einlaufen, um den Einfuhrbedarf aus Übersee heranzubringen. Meist wird sie weit überschätzt. Wenn man von der Einfuhr im Jahre 1938 ausgeht, führt England im Tagesdurchschnitt rd. 184 000 tons ein. Ein britischer Überseedampfer kann im Durchschnitt eine Nutzlast von etwa 7500 tons befördern. Bei voller Ausnutzung der Tragfähigkeit würden mithin 24 bis 25 Dampfer für den Einfuhrbedarf Englands täglich genügen. Da die Einfuhr im Sommer höher als im Winter liegt — die mengenmäßig sehr bedeutende Holzeinfuhr geht in den Monaten Mai bis Oktober vor sich —, ist die Zahl der einlaufenden Dampfer im Sommer größer und im Winter kleiner. Im Weltkriege (1917) war die Zahl der täglich einlaufenden Überseedampfer 18 bis 20, vor dem Weltkriege etwa 28¹⁾.

Schiffstypen

Die Zusammensetzung der überseeischen Nicht-Tankertonage hat sich seit dem Weltkriege grund-

¹⁾ Fayle, Ernest: Seaborne trade (History of the great War). London: Murray 1924. Vol. II. S. 128.

legend gewandelt. Während sie vor dem Kriege zu etwa 60 v.H. aus Trampdampfern bestand, herrscht jetzt der Liniendampfer (Fahrgastschiff, kombiniertes Fracht-Fahrgastschiff, Linienfrachtschiff) vor. Infolgedessen muß sich England für den Transport von *Massengütern* (vor allem Holz und Kohle) in steigendem Maße ausländischer Trampdampfer bedienen. Ferner hat die Handelsflotte an Beweglichkeit eingebüßt, weil der „handige“ Trampdampfer von 3- bis 4000 BRT auf allen Routen eingesetzt werden kann, während der Liniendampfer wegen seiner besonderen Bauart (Größe, Inneneinrichtung, Ladegeschrir) mehr oder minder an bestimmte Verkehrsrelationen gebunden ist. Schließlich ist die durchschnittliche Ladefähigkeit eines Liniendampfers je BRT geringer als die eines Trampdampfers, weil der Liniendampfer schneller als das Trampschiff ist, daher eine stärkere Maschinenanlage hat und häufig auch mit Raum beanspruchenden Kühlanlagen ausgestattet ist. Alles dies geht aber auf Kosten der Ladefähigkeit und übertrifft die Gewichtersparnisse, die der technische Fortschritt, vor allem die Umstellung von Kohle- auf Ölfeuerung und die Einführung des Schiffsmotors, in den letzten 20 Jahren gebracht hat.

Zusammensetzung der britischen Handelsflotte
Stand am 30. 6. 1936¹⁾

Schiffstyp	in 1 000 BRT	in v. H.
Trampschiffe	4 563	26,6
Linienfrachtschiffe	5 006	29,3
Fahrgastschiffe	864	5,1
komb. Fahrgast-Frachtschiffe ..	3 313	19,4
Tanker	2 210	12,9
Fischdampfer, Hafendampfer, Schlepper	749	4,4
Andere Typen und nicht auf- teilbarer Rest	416	2,3
Insgesamt	17 121	100,0

¹⁾ Nach einer Enquête, die die englische Schifffahrtskammer 1936 angestellt hat. Vgl. Jahresbericht der Chamber of Shipping of the United Kingdom 1936/37. S. 120/21.

Geschwindigkeit

Die Verminderung der Tonnage und des Laderaums wird zum Teil durch die Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeit der britischen Handelsflotte ausgeglichen. Nach englischen Schätzungen hat sie sich seit dem Weltkriege von 10 auf 12 sm, also um etwa 20 v.H. erhöht. Dazu kommt, daß man die Lösch- und Ladeeinrichtungen allenthalben verbessert hat, so daß die Liegezeiten in den Häfen kürzer geworden sind. Die Leistungsfähigkeit der Schiffe hat daher im Durchschnitt zugenommen.

Anteil der britischen Flagge am Schiffsverkehr und Seehandel

Der Rückgang der britischen Tonnage spiegelt sich in dem Anteil der britischen Flagge am Schiffsverkehr in den britischen Häfen wider. Während 1913 von den aus Übersee mit Ladung

einlaufenden Schiffen rd. zwei Drittel britisch waren, waren es in den letzten drei Jahren nur 55 bis 57 v.H. Dagegen hat die britische Flagge ihren Anteil an den auslaufenden Schiffen gegenüber der Vorkriegszeit behauptet.

Anteil der britischen Flagge am überseelischen Schiffsverkehr in den Häfen des Vereinigten Königreichs²⁾

	Britischer Anteil in v. H.			
	1913	1936	1937	1938
Einlaufende Schiffe	65,8	56,5	55,8	56,9
Auslaufende Schiffe	59	60	59	59

²⁾ Nach Annual Report of Liverpool Steam Ship Owners' Association für 1938.

Ein ähnliches Bild erhält man, wenn man den Anteil der britischen Schiffe an der *wertmäßigen* Ein- und Ausfuhr Englands untersucht. Daß die Zahlen durchweg über denen des Schiffsverkehrs liegen, erklärt sich daraus, daß die hochwertigen Güter vorzugsweise unter britischer Flagge befördert werden, während die billigen Massengüter meist der ausländischen Schifffahrt überlassen bleiben. So ist die britische Flagge an der Holzeinfuhr nur zu 18 v.H., an der Einfuhr von Schrott und Eisenerzen nur zu 40 v.H. beteiligt.

Im Verkehr mit dem Empire hat der Anteil der britischen Flagge seit dem Weltkriege leicht zugenommen. Dagegen ist er im Verkehr mit dem Auslande, besonders bei der Einfuhr aus dem Auslande, stark gesunken.

Anteil der britischen Flagge an der wertmäßigen Ein- und Ausfuhr Großbritanniens²⁾
in v. H.

	Aus dem Empire		Aus dem Auslande		Insgesamt	
	1913	1936	1913	1936	1913	1936
Einfuhr ...	98	93,4	66	51,6	74	68,0
Ausfuhr ...	95	98,6	65	60,5	75	77,6

²⁾ Nach Leak, H.: The Carrying Trade of British Shipping. in: Jl. of the Royal Statistical Society 102, 2, 216. 1939.

Wo ist die britische Handelsflotte eingesetzt?

Die Verteilung der britischen Handelsflotte kann man aus einer Aufgliederung ihrer Bruttoeinnahmen feststellen, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Verteilung mit der Lage des Welt Handels schwankt. So werden in günstigen Jahren mehr Schiffe im Auslandsverkehr beschäftigt als in ungünstigen. Das Jahr 1936, für das wir die Verteilung angeben, war ein „Normaljahr“, da die Weltwirtschaftskrise überwunden war, der große Aufschwung der Seeschifffahrt aber erst 1937 einsetzte. Im Jahre 1936 waren 64 v.H. der britischen Handelsflotte im Seeverkehr Großbritanniens mit dem Empire und dem Auslande beschäftigt. 36 v.H. verkehrten zwischen den Häfen des Empire oder zwischen den Häfen des Empire und ausländischen Häfen oder zwischen ausländischen Häfen.

Verteilung der britischen Handelsflotte 1936*)

Im Verkehr zwischen:	Anteil in v. H.
Großbritannien — Empire	38,8
Empire — Großbritannien	
Großbritannien — Ausland	
Ausland — Großbritannien	25,2
Zusammen	64,0
Empire — Empire	7,7
Empire — Ausland	13,6
Ausland — Empire	
Ausland — Ausland	14,7
Zusammen	36,0
Insgesamt	100,0

*) Berechnet nach den Bruttoeinnahmen der britischen Seeschifffahrt von Dr. Isserlis. Tramp Shipping Cargoes and Freights. in: JI. of the Royal Statistical Society 101, 1, 73. 1938.

In dem Verkehr britischer Schiffe zwischen Auslandshäfen liegt eine Tonnagereserve für den Kriegsfall; denn England kann diese Schiffe zurück-

ziehen, ohne daß sein eigener Güterverkehr oder der des Empire leidet. Die Zurückziehung der Schiffe hat jedoch zur Folge, daß die Einnahmen aus der Seeschifffahrt zurückgehen und damit der Ausgleich der Zahlungsbilanz erschwert wird. Ferner räumt England damit bestimmte Schiffsarbeitspositionen, die von den Neutralen sofort besetzt werden. Dies zeigte sich im Weltkriege, als England seine Schiffe aus dem Stillen und Indischen Ozean zurückzog. Japan und die Vereinigten Staaten waren die Nutznießer dieser Maßnahme. Der Anteil der zwischen Auslandshäfen verkehrenden britischen Tonnage war vor dem Weltkriege etwa doppelt so hoch wie gegenwärtig (25 bis 30 v.H. 1914, 15 v.H. 1936), ein weiteres Zeichen für den Rückgang der britischen Handelsflotte nach dem Weltkriege.

Der britische Handelsschiffbau

Abnehmende Stapelläufe — schrumpfende Baukapazität

Großbritannien ist vor dem Weltkriege der bedeutendste Schiffsproduzent der Welt gewesen. Im Durchschnitt der letzten Vorkriegsjahre liefen 60 v. H. aller Schiffe der Welt auf britischen Werften vom Stapel. Im Jahre 1913 betrugen die Stapelläufe von Handelsschiffen in Großbritannien fast 2 Mill. BRT bei einer Schiffbaukapazität von 3 Mill BRT. Diese überragende Stellung im Weltschiffbau hat England durch den Weltkrieg unwiederbringlich verloren.

In den ersten Jahren des Weltkrieges ging der Bau von Handelsschiffen in England erheblich zurück. Bei der Belieferung mit Stahl wurden die Geschütz- und Munitionsfabriken bevorzugt. Infolge der Einziehung zum Heeresdienst sank die Zahl der gelernten Werftarbeiter. Auch wurden die Werft- und Dockanlagen in erster Linie der Admiralität zur Verfügung gestellt, um den Kriegsschiffbau zu steigern und Reparaturen auszuführen. So sanken die Stapelläufe 1915 und 1916 auf ein Drittel gegenüber 1913. Als Ende 1916 die Frachtraumlage kritisch wurde und sich die zwingende Notwendigkeit herausstellte, die Leistungen des Schiffbaues zu steigern, entstanden die größten Schwierigkeiten, die Facharbeiter aus der Front herauszuziehen und den erforderlichen Schiffbau-stahl bereitzustellen. Dazu kam die starke Belastung der Werften mit der Reparatur von Schiffen, die durch U-Boote beschädigt waren. Obwohl man zur Typisierung der Schiffe überging, um den Bau zu beschleunigen¹⁾, erreichte der englische Schiffbau 1918 nur zwei Drittel des Standes von 1913.

¹⁾ Der am meisten gebaute Typ waren Dampfer mit einer Tragfähigkeit von über 8 000 tons und einer Geschwindigkeit von 11 sm. Die Bauzeit betrug im Durchschnitt 9 bis 10 Monate.

Von 1918 bis 1920 übernahmen die Vereinigten Staaten von Amerika die Führung im Schiffbau der Welt. Auf sie entfiel 1919 die Hälfte der in der Welt vom Stapel gelaufenen Tonnage, auf England weniger als ein Viertel.

Stapelläufe von Handelsschiffen von 100 BRT und darüber vor und im Weltkriege*)

Jahr	Welt	Großbritannien		Ver. Staat. v. Amerika	
		1 000 BRT	Anteil an d. Weltstapel-läufen in v. H.	1 000 BRT	Anteil an d. Weltstapel-läufen in v. H.
1913 ...	3 333	1 932	58,0	228	6,8
1914 ...	2 853	1 684	59,0	163	5,7
1915 ...	1 202	651	54,2	157	13,1
1916 ...	1 688	608	36,0	385	22,8
1917 ...	2 938	1 163	39,6	821	27,9
1918 ...	5 447	1 348	24,7	2 602	47,8
1919 ...	7 146	1 620	22,7	3 590	50,1

*) Nach Lloyds' Register of Shipping.

Nach dem Weltkriege begann für den englischen Schiffbau eine sehr schwierige Zeit. Außer den Vereinigten Staaten von Amerika hatte Japan seinen Schiffbau im Kriege entwickelt. Nach dem Kriege begannen auch andere Länder, sich im Schiffbau immer mehr selbständig zu machen. Infolgedessen erreichte der Anteil der britischen Stapelläufe an denen der Welt nur im Jahre 1924 noch einmal die Höhe der Vorkriegszeit. Auch verschärfte sich der Wettbewerb zwischen den englischen Werften selbst. Ihre Baukapazität war 1920 durch Erweiterungen und Neuanlagen auf über 4 Mill. BRT gestiegen. Die Ausnutzung dieser Kapazität war nur zu einem Bruchteil möglich, da seit 1921 ein Überangebot an Frachtraum bestand und der Kriegsschiffbau wegen der Beschränkung der Seerüstungen durch den Vertrag von Washington vom Jahre 1922 gegenüber der Vorkriegszeit aufs äußerste eingeschränkt wurde.

In der Wirtschaftskrise von 1929/33 sank die Zahl der auf englischen Werften vom Stapel gelaufenen Tonnage auf einen Tiefstand, wie er seit 1888 nicht mehr erreicht worden war. Zeitweise waren nur 5 v. H. der Hellinge (Schiffbauplätze) im Gebrauch. Zahlreiche Werften wurden in dieser Zeit stillgelegt oder abgebrochen, so daß die Baukapazität auf 2½ Mill. BRT sank. Von 1936 an trat eine Erholung ein und 1938 liefen zum erstenmal seit 1930 wieder über eine Mill. BRT vom Stapel. Infolge der hohen Schiffbaupreise und der fallenden Frachtraten trat jedoch Anfang 1939 erneut ein Rückschlag ein, so daß Ende März 1939 nur Schiffe mit 597 000 BRT im Bau waren.

Stapelläufe auf britischen Werften von 1921 bis 1938

Jahr	Welt	Großbritannien	
	in 1 000 BRT		Anteil an den Weltstapelläufen in v. H.
1920	5 862	2 056	35,1
1921	4 357	1 538	35,3
1922	2 467	1 031	41,8
1923	1 643	646	39,3
1924	2 248	1 440	64,1
1925	2 193	1 085	49,5
1926	1 675	640	38,3
1927	2 286	1 226	53,6
1928	2 609	1 446	55,6
1929	2 793	1 523	54,5
1930	2 889	1 479	51,2
1931	1 617	502	31,0
1932	727	188	25,9
1933	489	133	27,2
1934	967	450	46,5
1935	1 302	499	38,3
1936	2 118	856	40,4
1937	2 601	920	34,2
1938	3 033	1 030	34,0

Schiffbaupreise

In einem Lande wie England, das grundsätzlich am liberalen Wirtschaftssystem festhält, ist das Verhältnis von Schiffbaupreisen zu Frachtraten ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung des Schiffbaues. Denn ein Schiff ist ein langlebiges Gut, dessen Ertrag das in ihm angelegte Kapital verzinsen und darüber hinaus Rücklagen ermöglichen muß, die nach etwa 20 Jahren einen Ersatzbau gestatten. Der günstigste Augenblick für einen Neubau ist daher dann gegeben, wenn die Baupreise niedrig sind und die Frachtraten steigende Tendenz zeigen.

Nachdem die Schiffbaupreise in England von ihrem Höchststand von 30 £ je Tonne im Jahre 1920 abgestürzt waren, hielten sie sich von 1922 bis 1935 auf 8 bis 9 £ je Tonne. Die Schiffbaupreise wären also in dieser Zeit für eine Belebung der Schiffbautätigkeit günstig gewesen. Aber der Tonnageüberfluß brachte so niedrige Frachtraten mit sich, daß sich größere Investitionen in Schiffen nicht lohnten. Nach 1929 sanken die Frachtraten besonders stark. 1935 zogen die Baupreise scharf an und lagen Ende 1938 etwa 30 v. H. über denen von 1935. Die Frachtraten erholten sich ebenfalls 1936 und 1937, jedoch trat Ende 1937 ein erneuter starker Rückgang ein. Diese ungünstige Entwicklung von Baupreisen und Frachtraten verursachte den bei-

spiellosen Niedergang des englischen Schiffbaues in der Weltwirtschaftskrise und den erneuten Rückschlag zu Anfang 1939.

Schiffbaupreise und Frachtenindex

Jahr	Preis ¹⁾ je t dw	Frachtenindex ²⁾
	£ sh d	1913 = 100
1920	30 0 0	240,8
1921	13 0 0	134,7
1922	9 0 0	117,4
1923	9 12 6	111,8
1924	9 1 4	111,2
1925	8 0 0	104,7
1926	8 12 0	126,6
1929	9 0 8	86,2
1930	9 0 8	81,5
1931	8 9 4	82,0
1932	8 6 3	78,3
1933	8 8 3	75,6
1934	8 12 0	74,3
1935	9 10 11	82,4
1936	10 8 0	110,2
1937	14 8 0	108,7
1938	12 13 4	92,8

¹⁾ Dampfer einfacher Bauart von 7 500 t Tragfähigkeit (nach Angaben von „Fairplay“). Stichtag: 31. Dezember. — ²⁾ „Economist“-Frachtenindex für Dezember.

Der Anstieg der Baupreise seit 1935 erklärt sich aus der Aufrüstung. Die im Bau befindliche Kriegsschiff-tonnage vervierfachte sich von 1935 bis 1938, und die dadurch erhöhte Nachfrage nach Arbeitskräften und Baumaterial steigerte Löhne und Materialpreise. Zwar besserte sich die finanzielle Lage der Werften durch die Kriegsschiffaufträge. Da aber die Baukosten für Handelsschiffe in England höher als im Ausland lagen, ließen viele englische Reeder ihre Schiffe im Auslande bauen. Anfang 1939 schätzte man, daß Aufträge für etwa 6,5 bis 7 Mill. £ für britische Rechnung auf ausländischen Werften im Bau waren, während sich der Wert der ausländischen Aufträge für britische und irische Werften nur auf rund 3,5 Mill. £ belief¹⁾.

Sinkende Schiffsausfuhr

Der Umstand, daß Großbritannien Anfang 1939 zum Einfuhrland von Schiffen geworden ist, ist um so bemerkenswerter, als es vor dem Weltkriege

Stapelläufe auf britischen Werften für ausländische Rechnung^{*)}

Jahr	Stapelläufe im ganzen	Davon für		
		Großbritannien	Dominions	Ausland
1935	499	435	52	12
1936	856	763	57	36
1937	921	797	79	45
1938	1 030	824	58	148
Zusammen ..	3 306	2 819	246	241
in v. H. ...	100,0	85,3	7,4	7,3

^{*)} Nach Lloyd's Register of Shipping.

der größte Schiffslieferant für das Ausland war. Während vor dem Weltkriege etwa 20 v. H. der Stapelläufe auf britischen Werften für ausländische

¹⁾ Nachrichten für den Außenhandel vom 13. 1. 1939.

Rechnung erfolgten, waren es im Durchschnitt der letzten vier Jahre nur noch rund 7 v. H. Norwegen und Griechenland, Länder, die zwar über eine große Handelsflotte, aber nur über geringe oder gar keine Schiffbaukapazität verfügen, waren in den letzten Jahren die einzigen wichtigen Abnehmer in England gebauter Schiffe.

Seit 1935 wurde Deutschland der größte Schiffs-lieferant der Welt. Etwa ein Drittel aller für ausländische Rechnung in der Welt vom Stapel gelaufenen Tonnage entfiel auf das Reich.

Subventionen

Großbritannien gehörte vor dem Weltkriege zu denjenigen Ländern, die ihre Handelsflotte im wesentlichen ohne staatliche Subventionen aufgebaut hatten.

In der Nachkriegszeit ist jedoch der englische Schiffbau zeitweilig mit öffentlichen Geldern unterstützt worden. So wurden zum Wiederaufbau der Handelsflotte nach dem Kriege auf Grund der Trade Facility Act vom Jahre 1921 Schiffbaukredite in Höhe von über 34 Mill. £ vom Staate garantiert, was einem Zinsgeschenk von 5 bis 7 Mill. £ gleichkam. Ferner wurden während der Weltwirtschaftskrise durch den „Scrap and Build Scheme“ niedrig verzinsliche Kredite in Höhe von 10 Mill. £ zur Verfügung gestellt. Für 2 BRT abgewrackter Tonnage konnte 1 BRT neu gebaut oder 2 BRT vorhandener Tonnage modernisiert werden. Auf diese Weise sollten der Tonnageüberfluß gemindert, die Handelsflotte verjüngt und der Beschäftigungsgrad der Werften gehoben werden¹⁾.

Auch in dem großen Subventionsprogramm, das im Juli d. J. für die Seeschifffahrt vom Parlament beschlossen worden ist, ist der Schiffbau berücksichtigt. Für den Neubau von Frachtschiffen, vor allem von Trampschiffen, wurden Darlehen in Höhe von zusammen 10 Mill. £ bewilligt. Dazu kamen Betriebszuschüsse für diese Neubauten in Höhe von 2,5 Mill. £. Kredite und Zuschüsse sollen nur solchen Fahrzeugen zugute kommen, die nach dem 28. März 1939 innerhalb der nächsten zwei Jahre in Auftrag gegeben werden. Die Kredite sind innerhalb von 12 Jahren zurückzuzahlen und werden durch Eintragung einer ersten Hypothek gesichert.

Nach Ausbruch des Krieges wurden die Schifffahrtssubventionen aufgehoben, da die gestiegenen

Frachtraten eine weitere Hilfe erübrigen. Dagegen laufen die Subventionen für den Schiffbau weiter.

Kriegsmaßnahmen und Engpässe

In Erinnerung an den Niedergang des englischen Schiffbaues im Weltkriege war bereits im Frieden vorgesehen, daß das Schifffahrtsministerium, das sofort bei Kriegsausbruch seine Tätigkeit beginnen sollte, die Kontrolle der Schiffbauwerften zu übernehmen hätte. Die Ernennung des Schifffahrtsministers und der leitenden Beamten ist jedoch erst Mitte Oktober erfolgt.

Um die gesamte Produktion der Schiffswerften für den Tonnagebedarf Großbritanniens zu sichern, erließ die englische Regierung bei Kriegsausbruch eine Bestimmung, wonach die für ausländische Rechnung im Bau befindlichen Schiffe dem inländischen Schiffsmarkt angeboten werden müssen. Nach dem Stande vom 30. Juni 1939 handelt es sich um 29 Schiffe mit rd 99000 BRT. Von Deutschland werden bekanntlich auch auf dem Gebiete des Schiffbaues die übernommenen Lieferverpflichtungen trotz des Krieges erfüllt.

Erhebliche Schwierigkeiten im Schiffbau werden sich für Großbritannien vor allem durch den Mangel an Arbeitskräften ergeben. Denn die Zahl der für den Handelsschiffbau verfügbaren Werftarbeiter hat sich in der Nachkriegszeit um etwa 25 v. H. verringert, weil infolge des Darniederliegens des Schiffbaus die Arbeiter zu anderen Industriezweigen abgewandert sind oder im Kriegsschiffbau verwendet wurden, wo sie gegenwärtig unabkömmlich sind. Nach den Erfahrungen des Weltkrieges wird der Mangel an Werftpersonal noch weiter steigen, da die Werften mit Arbeiten an reparaturbedürftigen Kriegs- und Handelsschiffen viel stärker als im Frieden belastet sein werden. Auch wird die Baukapazität von insgesamt 2½ Mill. BRT, von der bereits Anfang des Jahres etwa 20 v. H. durch den Bau von Kriegsschiffen mit Beschlag belegt waren, im Kriege immer stärker für militärische Zwecke herangezogen werden müssen.

Am 18. Oktober bezifferte der Erste Lord der Admiralität, Winston Churchill, den Zuwachs der englischen Handelsflotte an Neubauten seit Kriegsbeginn auf 104000 BRT, während sich schon die von ihm zugegebenen Verluste in der gleichen Zeit auf 174000 BRT stellten. Die Neubautätigkeit war also bei weitem nicht in der Lage, den durch Versenkungen entstandenen Tonnageverlust auszugleichen.

¹⁾ Im Rahmen des „Scrap and Build Scheme“ wurden 387 000 BRT abgewrackt und 186 000 BRT neu gebaut.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart								
		12.-17. Sept. 1938	19.-24. Sept. 1938	26.Sept. bis 1. Okt. 1938	3.-8. Okt. 1938	10.-15. Okt. 1938	17.-22. Okt. 1938	24.-29. Okt. 1938	31. Okt. bis 5. Nov. 1938	11.-16. Sept. 1939	18.-23. Sept. 1939	25.-30. Sept. 1939	2.-7. Okt. 1939	9.-14. Okt. 1939	16.-21. Okt. 1939	23.-28. Okt. 1939	30. Okt. bis 4. Nov. 1939		
		37	38	39	40	41	42	43	44	37	38	39	40	41	42	43	44		
Woche:																			
Geschäftsgang (Indexziffer)																			
Deutschland ¹⁾	1936=100	111,1	109,1	108,2	108,6	110,3	111,4	112,2	112,7	.	.	.	.	.	.	.	.		
Großbritannien ²⁾	"	94,3	94,3	94,7	95,4	97,4	99,2	100,2	100,0	.	.	.	.	104,2	104,6	105,8	.		
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	86,9	85,4	85,1	86,0	88,6	88,6	90,0	90,5	.	.	.	.	.	.	.	.		
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	401,3	398,7	394,2	401,6	413,5	415,2	414,2	419,5	.	.	.	.	.	.	.	.		
— in Deutsch-Oberschlesien	"	81,7	73,8	76,0	78,3	81,3	83,2	83,9	77,6	.	.	.	.	.	.	.	.		
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	88,3	89,4	90,1	89,6	90,3	91,1	91,8	91,9	.	.	.	.	.	.	.	.		
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	748,0	753,8	775,5	798,3	805,5	812,2	810,0	807,2	.	.	.	.	.	.	.	.		
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn ⁵⁾	1 000	148,0	141,3	134,9	137,9	149,3	154,5	156,0	155,8	.	.	.	.	.	.	.	.		
Reichsbank																			
Kapitalanlagen	Mill. RM	7219	6548	9071	8205	7854	7605	.	8423	11875	11555	11844	11524	11377	.	11040	11199		
darunter:																			
Wechsel- und Lombardkredite	"	6371	6571	8223	7357	7006	6757	.	7575	10330	9925	10128	9775	9591	.	9204	9393		
Deckungsfähige Wertpapiere	"	549	550	550	550	550	550	.	550	1165	1254	1324	1349	1385	.	1431	1440		
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	902	949	1231	887	901	923	.	1040	1401	1526	1602	1394	1345	.	1355	1520		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf	Mill. RM	8726	8804	10170	9664	9282	9085	.	9862	.	.	.	.	.	.	.	.		
davon Reichsbanknoten	"	6666	6746	8023	7541	7204	7040	.	7754	10608	10303	10995	10695	10495	.	10203	10820		
Postcheckverkehr ⁶⁾	"	1893	1623	2102	2095	2067	1994	2114	2078	2270	1954	2470	2291	2436	.	2170	.		
Postcheckguthaben (Bestände)	"	782	827	858	915	852	866	877	934	1025	1060	1109	1176	1077	1091	.	.		
Zinssätze																			
Blankotagesgeld	% p. a.	2,73	2,40	2,88	2,60	2,65	2,67	2,79	2,81	2,69	2,25	2,42	2,25	2,17	2,08	2,31	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	"	0,84	0,97	1,41	0,72	0,72	0,73	0,60	0,66	3,81	3,50	3,00	2,19	2,00	1,88	1,22	1,19		
Zürich	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25		
Amsterdam	"	0,21	0,28	0,88	0,29	0,25	0,25	0,19	0,19	2,21	2,88	2,80	2,35	2,02	1,94	1,63	1,40		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere	v. H.	99,83	99,82	99,81	99,85	99,83	99,81	99,77	99,71	98,91	98,89	98,88	98,88	98,90	98,90	98,92	98,95		
Kursniveau, gesamt ⁷⁾	"	99,97	99,96	99,97	100,02	100,00	99,98	99,97	99,98	99,14	99,15	99,15	99,15	99,16	99,17	99,18	99,19		
— Pfandbriefe	"	99,88	99,88	99,86	99,83	99,83	99,79	99,66	99,47	98,66	98,66	98,66	98,67	98,68	98,69	98,69	98,72		
— Kommunal-Obligationen	"	99,89	99,83	98,84	99,88	98,88	98,84	98,75	98,61	97,99	97,82	97,73	97,74	97,78	97,75	97,83	97,97		
— Öffentliche Anleihen ⁸⁾	"	100,54	100,60	100,09	101,52	101,60	101,58	101,53	101,55	97,09	97,64	98,02	98,97	99,30	99,42	99,50	99,38		
5% Industrie-Obligationen	1924/26 = 100	102,1	104,3	104,4	107,0	107,2	107,6	108,2	108,3	100,7	100,4	99,9	100,8	100,6	100,4	100,6	100,9		
Aktienindex, gesamt	"	106,4	109,3	109,7	111,9	112,1	112,6	113,0	112,5	107,1	107,2	106,9	107,9	107,4	107,4	107,6	108,1		
— Bergbau und Schwerindustrie	"	96,8	98,7	98,6	101,1	101,4	101,8	102,4	102,7	96,2	95,7	94,9	95,8	95,7	95,4	95,6	95,8		
— Verarbeitende Industrie	"	107,6	109,6	109,7	112,7	112,7	113,1	113,8	114,0	102,8	102,5	102,2	102,9	102,7	102,6	102,9	103,2		
— Handel und Verkehr	"	97,9	97,8	104,5	103,1	100,3	100,9	101,5	100,9	95,6	95,4	94,3	96,8	99,9	91,9	93,4	.		
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1926=100	.	86,0	82,6	92,2	92,2	93,4	95,1	94,2	95,5	94,4	.	.	.	.	.	.		
— Ver. Staaten von Amerika ¹⁰⁾	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
Devisenkurse in Berlin																			
New York	RM je \$	2,4977	2,5005	2,5148	2,4975	2,4973	2,4968	2,4963	2,4970	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930		
London	RM je £	12,00	12,02	11,94	11,98	11,85	11,88	11,90	11,88	9,94	9,85	9,89	9,85	10,00	10,00	10,00	10,00		
Paris	RM je 100fr	6,73	6,74	6,68	6,69	6,63	6,65	6,66	6,65	5,66	5,60	5,63	5,65	5,68	5,68	5,68	5,68		
Warenpreise																			
Indexziffern																			
Reagible Waren ¹¹⁾	1913=100	73,6	74,5	74,3	74,2	75,0	75,7	75,3	75,3	78,7	.	.	.	.	.	.	.		
Großhandelspreise (gesamt)	"	105,6	105,6	105,6	105,5	105,8	105,9	105,9	106,0	106,9	.	.	.	.	.	.	.		
Agrarstoffe	"	105,7	105,8	105,8	105,4	106,1	106,4	106,2	106,4	107,7	.	.	.	.	.	.	.		
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	94,1	94,0	93,9	94,1	94,3	94,3	94,3	94,2	95,1	.	.	.	.	.	.	.		
Fertigwaren	"	125,6	125,6	125,5	125,5	125,6	125,6	125,6	125,6	126,2	.	.	.	.	.	.	.		
darunter: Produktionsgüter	"	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	.	.	.	.	.	.	.		
Verbrauchsgüter	"	135,2	135,2	135,1	135,1	135,3	135,3	135,3	135,3	136,3	.	.	.	.	.	.	.		
Großhandelsindex																			
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	80,7	80,8	80,4	80,5	80,3	79,9	80,4	80,4	82,5	83,2	83,6	.	.	.	.	.		
Großbritannien ¹²⁾	1913=100	102,6	102,8	103,3	103,5	103,6	103,5	103,6	103,2	.	.	.	.	.	.	.	.		
Großhandelspreise																			
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	185,0	185,0	187,0	187,0	187,0	187,0	187,0	189,0	185,0	185,0	185,0	.	.	.	.	.		
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	43,3	43,3	43,8	43,3	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8	44,8	.	.	.	.	.		
Rindshäute, süddam. ¹³⁾ , Hamburg	je 1/2 kg	0,36	0,36	0,36	0,37	0,37	0,38	0,38	0,36	.	.	.	.	.	.	.	.		
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	.	.	.	.	.		
Rohstoffpreise an den Weltmärkten¹⁵⁾																			
Rohstoffpreise, gesamt ¹⁶⁾	1929=100	58,8	59,5	59,5	59,6	59,6	59,2	59,2	58,8	69,0	68,3	68,5	67,5	68,2	68,0	67,1	67,7		
9 Nahrungsmittel ¹⁷⁾	"	62,5	63,1	63,2	63,0	62,3	61,3	60,4	60,0	69,8	69,4	68,3	67,2	68,5	67,8	66,0	65,7		
6 landw. erzeugte Rohstoffe ¹⁸⁾	"	51,9	52,7	52,7	53,3	54,0	54,2	55,4	55,1	64,3	62,7	65,5	65,5	63,6					

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1938						1939									
		Ang.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	
Anzahl der Werkstage:		27	26	26	25	26	26	24	27	22	24	26	26	27	26	26	
Kreditsicherheit																	
Wechselproteste ²⁾	Anzahl in 1 000	S	38,0	38,3	35,7	30,1	34,1	28,7	26,5	28,6	28,2	27,6	27,6	24,8	.	.	
Vergleichsverfahren ³⁾	1 000 <i>R.M.</i>	"	5225	5098	5297	5353	5502	4292	3928	4213	4146	3963	4191	3725	.	.	
Konkursanträge ⁴⁾	Anzahl	"	19	13	15	11	24	23	25	17	7	20	14	13	6	.	
davon mangels Masse abgelehnt ..	"	"	294	252	286	281	278	295	261	274	199	226	234	217	.	.	
Eröffnete Konkurse ⁵⁾	"	"	139	113	145	121	121	134	126	135	100	115	101	104	.	.	
	"	"	165	139	141	155	180	152	129	145	99	117	122	130	86	.	
Reichsbank																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. <i>R.M.</i>	E	76	77	76	77	76	76	76	77	77	77	77	77	77	77	
Kapitalanlagen	"	"	7531	9071	8423	8408	9143	8102	8370	9207	8925	8793	9411	9711	11640	11844	
darunter Wechselkredite ⁶⁾	"	"	6648	8174	7543	7514	8244	7160	7361	8180	7726	7547	8159	8461	10272	10105	
„ Lombardforderungen	"	"	35	48	32	48	45	52	60	53	55	40	48	36	60	24	
„ Deckungsfähige Wertpapiere	"	"	550	550	550	548	557	592	660	677	668	922	930	925	1013	1324	
Depositen (tägl. fäll. Verbk.) ..	"	"	1083	1231	1040	1141	1527	1119	1105	1249	1122	1292	1281	1294	1480	1602	
Notenumlauf	"	"	6869	8023	7754	7744	8223	7816	7939	8311	8519	8525	8731	8989	10907	10995	
Geldumlauf insgesamt	Mill. <i>R.M.</i>	E	8953	10170	9862	9865	10404	9937	10051	10497	10740	10742	10953	11229	13223	.	
Acht große Banken																	
Sonstige Gläubiger ⁷⁾	Mill. <i>R.M.</i>	E	6878	6866	7010	7168	.	7296	7468	7555	7827	8013	7843	7844	.	.	
Schuldner (ohne Bankendebitoren) ..	"	"	3481	3540	3524	3462	.	3496	3605	3661	3589	3573	3792	3879	.	.	
Wechselbestand	"	"	3800	3582	3824	3839	.	4141	4099	4128	4621	4775	4357	4298	.	.	
Wertpapiere	"	"	990	985	1076	1340	.	1092	1066	1037	1003	993	1001	1002	.	.	
Barliquidität	in v. H. der	"	2,32	2,56	2,07	2,25	.	2,02	1,86	2,03	1,92	2,39	1,93	2,03	.	.	
Liquidität zweiten Grades	Verpflichtung	"	44,47	43,90	46,97	48,08	.	47,83	45,88	46,53	49,60	48,58	46,65	46,98	.	.	
Reichsfinanzen																	
Steuereinnahmen ⁸⁾	Mill. <i>R.M.</i>	S	1305	2013	1367	1264	2087	1430	1175	2086	1313	1293	2615	.	.	.	
Reichsschuld (ohne Neubezug) ..	"	E	23763	23827	25676	25660	27181	28110	29537	30676	31891	32580	32845	.	.	.	
Sparkassen⁹⁾																	
Stand der Spareinlagen	Mill. <i>R.M.</i>	E	17127	16978	17222	17421	17687	18192	18428	18565	18668	.	18860	.	.	.	
Einzahlungsüberschuß	"	"	106,8	—156,5	240,9	183,0	73,6	273,6	175,2	104,3	.	*) 251,4	.	.	.	.	
Giroeinlagen ¹⁰⁾	"	"	2994	2871	2917	3093	2878	2984	3241	3152	3222	.	3232	.	.	.	
Emissionen																	
Aktien (Kurswert) ¹¹⁾	Mill. <i>R.M.</i>	S	437	7	103	9	19	14	20	59	9	147	27	287	.	.	
Festverzinsl. Wertpapiere (nom.) ¹²⁾	"	"	298	—5	1873	243	1276	748	306	348	65	962	1710	.	.	.	
Bodenkreditinstitute (Neu- geschäft)																	
Inlandsanlauf an:																	
Goldpfandbriefen ¹³⁾	Mill. <i>R.M.</i>	E	7537	7547	7572	7583	7748	7803	7836	7912	7970	8065	8105	8126	.	.	
Goldkommunalobligationen ¹⁴⁾ ..	"	"	1846	1827	1816	1812	1873	1878	1878	1878	1882	1883	1883	1883	.	.	
Monatliche Veränderung ¹⁵⁾ durch Nettoverkäufe usw. (+) od. Netto- rückkäufe, Tilgungen usw. (—) ..	"	"	+6,9	—9,1	+14,5	+7,0	—21,6	+59,6	+34,9	+75,8	+62,0	+95,6	+40,1	+21,6	.	.	
Monatl. Veränderung in der Gruppe „Gekündigte u. ausgeloste, noch nicht eingelöste Pfandbriefe u. Kom.-Obl.“	"	"	—7,8	+40,2	—5,9	—1,4	+9,8	—10,4	+5,6	—4,9	+1,8	—3,6	+2,4	—5,1	.	.	
Hypotheken	"	"	9756	9807	9871	9948	10376	10401	10438	10479	10493	10520	10564	10619	.	.	
Kommunaldarlehen ¹⁶⁾	"	"	5524	5421	5420	5424	5522	5509	5511	5488	5459	5472	5463	5423	.	.	
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Debitzinsen ¹⁷⁾	"	.	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	
Kreditzinsen ¹⁸⁾	"	.	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	
Blankotagesgeld	"	D	2,51	2,59	2,70	2,59	2,89	2,46	2,53	2,70	2,42	2,46	2,69	2,65	2,51	2,23	
Privatdiskont	"	"	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,76	2,75	2,75	2,75	2,75	
Warenechsel mit Bankgiro ¹⁹⁾ ..	"	"	3,30	3,34	3,34	3,32	3,32	3,26	3,22	3,26	3,31	3,22	3,30	3,24	3,30	3,65	
Spareinlagen, normale	"	"	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
—, m. 1jähr. Kündigungsfrist ..	"	"	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
Rendite der 4 1/2 % Pfandbriefe ..	"	"	4,50	4,50	4,50	4,50	4,53	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	
Aktienrendite ²⁰⁾	"	"	5,08	4,82	4,77	4,99	5,00	4,93	5,01	5,11	5,14	5,24	5,27	5,19	.	.	
Aktienindex																	
Gesamt	1924/26 = 100	D	102,2	103,2	107,5	106,0	103,1	103,9	104,8	102,9	103,5	102,6	100,8	100,0	101,6	101,1	
Bergbau und Schwerindustrie ..	"	"	106,7	107,8	112,4	109,4	105,5	106,9	108,6	106,2	106,8	105,9	103,9	103,6	104,5	107,5	
Verarbeitende Industrie	"	"	96,7	97,7	101,7	100,8	98,3	99,0	100,1	98,4	99,4	98,8	96,9	95,9	98,0	96,5	
Handel und Verkehr	"	"	107,5	108,5	113,1	111,8	109,1	109,4	109,6	107,8	107,6	106,2	104,8	103,9	105,2	103,3	
Rentenkurse (4 1/2 % Werte)																	
Kursniveau, gesamt ²¹⁾	v. H.	D	99,89	99,84	99,81	99,68	99,21	99,00	98,99	98,98	98,98	98,98	98,98	98,96	98,95	98,91	
—, Pfandbriefe	"	"	100,01	99,98	99,99	99,95	99,44	99,17	99,16	99,14	99,15	99,14	99,15	99,14	99,14	99,15	
—, Kommunalobligationen	"	"	99,90	99,87	99,77	99,48	99,07	98,84	98,80	98,78	98,77	98,74	98,74	98,71	98,66	98,69	
—, Öffentl. Anleihen ²²⁾	"	"	99,22	98,97	98,83	98,62	98,16	98,32	98,32	98,37	98,37	98,45	98,46	98,29	98,26	97,93	
5 % Industrieobligationen	"	"	100,91	100,50	101,54	101,24	100,21	101,14	100,84	100,42	100,54	100,12	99,72	99,48	98,62	97,36	
Stundenlöhne²³⁾																	
Gesamtdurchschnitt ²⁴⁾	1928 = 100	A	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,1	84,2	.	.	.	.	
Männl. Facharbeiter	<i>Rpf.</i>	"	78,9	78,9	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	79,0	.	.	.	.	
„ Hilfsarbeiter	"	"	62,6	62,6	62,6	62,6	62,6	62,6	62,6	62,6	62,6	62,7	.	.	.	.	
Warenpreise (Indexziffern)																	
Reagible Waren ²⁵⁾	1913 = 100	D	73,4	74,1	75,0	75,0	74,1	73,9	73,6	75,7	76,7	77,3	77,6	77,8	78,6	.	
Großhandelspreise (gesamt)	"	"	105,9	105,9	105,7	106,1	106,3	106,5	106,6	106,6	106,4	106,5	106,8	107,0	107,1	106,9	
Agrarstoffe	"	"	106,6	106,6	105,7	106,8	107,2	107,8	107,6	107,8	107,3	107,8	108,7	108,7	108,8	107,6	
Industriestoffe ²⁶⁾	"	"	106,3	106,2	106,4	106,8	106,4	106,4	106,6	106,7	106,4	106,5	106,7	107,0	.	.	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	"	94,0	94,0	94,2	94,2	94,3	94,3	94,4	94,5	94,5	94,2	94,2	94,6	94,9	95,3	
darunter Textilien	"	"	79,8	78,9	78,1	78,1	78,0	77,9	78,0	78,5	79,5	80,5	80,1	82,6	.	.	
„ Baustoffe	"	"	120,6	120,7	120,7	121,0	121,7	122,2	122,2	122,2	122,3	122,3	122,6	122,6	122,7	.	
Industrielle Fertigwaren	"	"	125,8	125,6	125,6	125,5	125,6	125,5	125,5	125,7	125,9	125,8	125,8	125,9	126,0	126,1	
darunter Produktionsgüter	"	"	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,8	112,8	112,9	112,9	112,9	112,8	112,8	112,8	112,9	
„ Verbrauchsgüter	"	"	135,5	135,1	135,1	135,0	135,1	135,0	135,0	135,4	135,7	135,5	135,6	136,1	136,2	136,3	
Gebundene Grundstoffpreise ²⁸⁾ ..	1928 = 100	"	79,2	79,4	79,4	79,2	79,4	80,0	80,1	80,1	80,1	79,8	79,9	80,0	80,4	.	
Lebenshaltungskosten																	
Gesamt	1913/14 = 100	D	126,5	125,2	124,9	125,0	125,3	125,8	125,7	126,0	125,9	126,1	126,5	127,3	127,3	125,7	
Ernährung	"	"	123,9	121,3	120,7	120,8	121,3	122,0	121,9	122,5	122,2	122,6	123,6	124,9	124,9	121,7	
Bekleidung	"	"	131,4	131,4	131,6	131,7	131,9	132,1	132,3	132,7	132,9	133,0	133,1	133,4	133,6	133,7	
Wohnung	"	"	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	
Heizung und Beleuchtung	"	"	128,6	124,5	125,1	125,5	125,6	125,6	125,6	125,6	125,3	124,1	122,9	123,1	123,3	124,2	
Verschiedenes	"	"	142,0	142,0	142,0	142,2	142,1	142,1	142,1	141,9	142,0	141,9	141,9	142,0	142,0	142,0	

