Institut für Konjunkturforschung

Deutsche Flugzeugindustrie in Front . . . . . S. 31
Ausländische Flugzeugindustrie 1937 . . . . . S. 32 ff.
Gasmaskenfabriken in aller Welt . . . . . S. 36 f.
Kraftwagen im Welthandel . . . . . S. 37 f.

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

11. Jahrgang Berlin, den 9. Februar 1938 Nummer 6

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

Die deutsche Flugzeugindustrie in Front

Für die deutsche Flugzeugindustrie ist 1937 ein Jahr erhöhter Anstrengungen, aber auch erhöhter Erfolge gewesen. Der Ausbau der Industrie, wie er durch die Wiedererlangung der Wehrhoheit des Reiches notwendig geworden war, um der jungen Luftwaffe das erforderliche Gerät zur Verfügung zu stellen, war schon 1936 im wesentlichen zum Abschluß gekommen[1]). Die erweiterten Werkanlagen und die neugegründeten Herstellerwerke dürften 1937 stärker in die Produktion eingetreten sein. Daß die deutsche Flugzeugindustrie wieder eine führende Stellung in der Welt einnimmt, beweisen einmal die Erfolge, die in internationalen Konkurrenzen erzielt werden konnten, ferner die Neukonstruktionen von Flugzeugen, die 1937 gezeigt wurden und die schon mehrere Weltrekorde in deutschen Besitz gebracht haben, sowie schließlich auch die Ausfuhrerfolge, die die Industrie im scharfen internationalen Wettbewerb erringen konnte.

Nicht zuletzt die technische Vervollkommnung der Flugzeuge und die überragende Leistungsfähigkeit der Werke haben der deutschen Flugzeugindustrie im Welthandel mit Flugzeugen eine bedeutende Stellung gesichert.

Deutsche Siege in internationalen Wettbewerben

Aus dem Ende Februar 1937 in Ägypten veranstalteten sog. *Oasenflug* gingen deutsche Flieger unter 11 teilnehmenden Nationen siegreich hervor; auf dem *IV. Internationalen Flugmeeting in Zürich* (Juli/August) siegte Deutschland unter 14 Nationen im Alpenflug, im Steil- und Sturzflug, im Kunstflug, im Geschwindigkeitswettbewerb und im Alpenflug für Militärflugstaffeln, d. h. in der Mehrzahl der veranstalteten Konkurrenzen. Auch im Holländischen Kunstflugwettbewerb, im internationalen Handicap Rennen Isle of Man und im Yorker Handicap Rennen, um nur einige zu nennen, waren deutsche Flugzeuge Sieger. Dieser Tage wurde ferner bekannt, daß Deutschland auch im Hoggar-Sternflug in Afrika überlegen gewonnen hat.

Neue Konstruktionen, neue Weltrekorde

Im Laufe des Jahres 1937 hat die deutsche Flugzeugindustrie mehrere neue *Großverkehrsflugzeuge* herausgebracht: den Focke-Wulf „Condor" mit Raum für 26 Fluggäste und einer Reisegeschwindigkeit von 330 km je Stunde und den „Großen Dessauer" der Junkerswerke mit Platz für 40 Fluggäste und einer Geschwindigkeit von 380 km je Stunde.

Deutsche Flugzeugtypen, die 1937/38 auf internationalen Wettbewerben erste Preise erzielten

Wettbewerb	Siegreiche Maschine
Oasenflug Ägypten Febr. 1937	Junkers Ju 86
Holländischer Kunstflugwettbewerb Mai 1937	Bü 133 mit Bramo-Sh-14a-Motor 160 PS
Internat. Handicap Rennen Isle of Man Juni 1937.....	Me 108 Taifun mit Argus-Motor 240 PS
Handicap Rennen York, England, Juni 1937.....	Klemm Kl 35 mit 80 PS Hirth-Motor
Int. Flugmeeting Zürich Juli/Aug. 1937	
Alpenflug für Militärflugzeuge.	
Einsitzer.....	Jagdeinsitzer Bf 109 mit Jumo 210
Mehrsitzer	Do 17 (Mehrzweckeflugzeug der Dornier-Werke) mit 2 DB-600-Motoren (950 PS)
Int. Steil- und Sturzflug.....	BFW Me 109, Jagdeinsitzer der Bayerischen Flugzeugwerke A.-G., Motor 600 von 950 PS
Kunstflug Klasse A	Bü 133, Bücker Jungmeister der Bücker-Flugzeugbau G.m.b.H., mit Bramo-Sh-14a-Motor 160 PS
Geschwindigkeitswettbewerb.	BFW Me 109, Jagdeinsitzer der Bayerischen Flugzeugwerke A.-G mit Jumo 210-Motor von 640 PS
Alpenflug für Militärstaffeln, Klasse C	BFW Me 109 mit Jumo 210-Motor, 640 PS
Hoggar-Sternflug Jan. 1938.	Messerschmitt-Taifun-Maschine der Bayerischen Flugzeugwerke A.-G. mit Argus-Motor 240 PS

Zu nennen sind in diesem Zusammenhang ferner der Hubschrauber von Prof. Focke FW 61 — eine Maschine, die schon bei ihren Probeflügen im Juli 1937 sämtliche Weltrekorde ihrer Klasse an sich gerissen hat — sowie die neue Messerschmitt-Maschine der Bayerischen Flugzeugwerke, die eine Geschwindigkeit von 610,21 km je Stunde erreichte, und schließlich die zweimotorige Landmaschine der Heinkel-Flugzeugwerke, die drei internationale Klassenrekorde mit einem Stundenmittel von 504,09 km in deutschen Besitz gebracht hat.

[1]) Orlovius-Schulz, Die deutsche Luftfahrt. Jahrbuch 1937, S. 302.

Die ausländische Flugzeugindustrie im Jahre 1937

Die Flugzeugindustrie des Auslands hat 1937 fast allgemein auf hohen Touren gearbeitet. Drei Symptome vor allem lassen erkennen, welche Fortschritte gegenüber 1936 erreicht worden sind:

1. Die *Flugzeugproduktion der Welt* ist rasch gestiegen und hat 1937 einen Wert von 2 bis $2^1/_2$ Mrd. *RM* erreicht.
2. Der *Welthandel in Flugzeugen* hat dem Werte nach binnen Jahresfrist um etwa 50 v.H. zugenommen.
3. Die *Gewinnsummen* konnten, soweit die Flugzeugproduktion in den Werken der privaten Wirtschaft erfolgt, den Stand von 1936 bei weitem überschreiten.

Die Auftragsbestände und die Beschaffungspläne der einzelnen Regierungen lassen den sicheren Schluß zu, daß 1938 die Beschäftigung der ausländischen Flugzeugindustrie weiter steigen wird.

Die Flugzeugproduktion

Während die Produktionsentwicklung in den großen Ländern 1936 verhältnismäßig einheitlich verlaufen war, hat sich 1937 eine gewisse Differenzierung durchgesetzt: Einer besonders raschen Produktionszunahme in Großbritannien und den Vereinigten Staaten steht ein gewisser Rückschlag in Frankreich und der UdSSR gegenüber. Die Erzeugung in Großbritannien und den Staaten ist aber so stark gestiegen, daß in der Summe schon hierdurch der Ausfall mehr als ausgeglichen wird. Bedenkt man weiter, daß auch in den kleineren Ländern die Flugzeugproduktion rasch gestiegen ist und daß der Aufbau neuer Werke weiter bedeutende Fortschritte gemacht hat, so bekommt man eine Vorstellung von dem raschen Wachstumstempo, in dem sich die Flugzeugindustrie der Welt befindet. Mit einem Produktionswert von 2 bis $2^1/_2$ Mrd. *RM* rückt sie bereits in die Reihe der Großindustrien vor.

Starker Aufschwung in Großbritannien und den Vereinigten Staaten

In *Großbritannien* sind die mehr vorbereitenden Arbeiten der Jahre 1935 und 1936 im vergangenen Jahr zum ersten Male praktisch zur Auswirkung gekommen; alle zur Verfügung stehenden Daten weisen auf eine gewaltige Zunahme der Produktion hin.

Einmal haben die sog. „*Schattenfabriken*", die hauptsächlich zur Herstellung von Flugzeugmotoren bestimmt sind, ihre Erzeugung zum Teil schon begonnen. Von den benötigten Werkzeugmaschinen waren nämlich aufgestellt bzw. befanden sich Herbst 1937 bereits im Arbeitsprozeß:

z. B. bei Daimler ..... 82 v.H.,
„ Standard ..... 95 „ „
„ Rover ..... 85 „ „

Ferner sind die *Kapazitätserweiterungen und Neubauten der privaten Industrie* im ganzen zu einem gewissen Abschluß gekommen und befinden sich zum Teil schon in Betrieb. Nach Angaben des Präsidenten der Gesellschaft britischer Flugzeugkonstrukteure konnten viele Werke ihre Erzeugung im vergangenen Jahr verdoppeln, ja verdreifachen.

Am besten läßt sich an den *Bilanzen führender Herstellerfirmen* erkennen, wie stark die Umsatzsteigerung in der britischen Flugzeugindustrie sein muß. Bei fünf großen Firmen hat sich der „Wert der Vorräte und der im Gang befindlichen Arbeiten" von 1936 bis 1937 um nicht weniger als zwei Drittel erhöht — es wird nicht abwegig sein, eine ähnlich starke Steigerung auch des Umsatzes anzunehmen.

Wert der Vorräte und der in Gang befindlichen Arbeiten in der britischen Flugzeugindustrie
in 1000 £

Jahresanfang	1000 £
1934	1999
1935	2747
1936	4046
1937 gegen 1936	*+ 65 v. H.*[1])

[1]) Auf Grund der Bilanzen wichtiger Flugzeugfirmen.

1935 hatte der Wert der Flugzeugproduktion laut amtlicher Erhebung in Großbritannien rd. 13,9 Millionen £ betragen. Da 1935 der Wert der in Gang befindlichen Arbeiten etwa doppelt so rasch zugenommen hat wie 1934, wäre für 1936 mit einer entsprechend starken Steigerung des Produktionswerts zu rechnen. Fügt man für 1937 nochmals eine Erhöhung um zwei Drittel hinzu, so kommt man zu dem Ergebnis, daß 1937 der Wert der britischen Flugzeugindustrie (einschl. Motoren, Zubehör, Ersatzteilen und den an andere Industriezweige vergebenen Unteraufträgen) von 40 bis 50 Millionen £ nicht weit entfernt gewesen sein kann.

Die Flugzeugindustrie der *Vereinigten Staaten von Amerika* hat 1937 um rd. 45 v.H. größere Umsätze erzielt als 1936. Mit einem Wert von 110 bis 115 Millionen $ war der Absatz bereits bedeutend höher als im „Rekordjahr" 1929.

Absatz der amerikanischen Flugzeugindustrie
in Millionen $

Jahr	Flugzeuge [1])	Motoren [1])	Flugzeugteile	Motorteile	Insgesamt
1929	44,5	26,5	.	.	70 bis 80
1930	21,5	17,1	8,0	5,2	51,8
1931	19,6	14,6	7,0	5,9	47,1
1932	12,7	9,3	5,0	5,0	32,0
1933	16,0	9,7	4,2	3,6	33,5
1934	18,8	15,4	4,1	4,4	42,7
1935	18,6	12,3	5,7	5,0	41,6
1936	39,4	22,3	8,2	6,6	76,8
1937[2])	.	.	.	.	110 bis 115

[1]) Bis 1934 Wert der Produktion. — [2]) Vorläufige Schätzung.

Während aber 1929 die amerikanische Flugzeugindustrie zu gut 70 v. H. für den zivilen Bedarf arbeitete, stand in den letzten Jahren der Militärbedarf durchaus im Vordergrund. Die letzten vollständigen Angaben, die für 1936 vorliegen, lauten wie folgt:

Gliederung des amerikanischen Flugzeugabsatzes nach Bedarfsgruppen
Stand 1936

	Militärbedarf	Zivilbedarf
Flugzeuge	26,9 Millionen $	12,5 Millionen $
Motoren	14,6 „ „	7,9 „ „
Flugzeugteile[1].....	4,4 „ „	3,1 „ „
Motorteile[1]	3,6 „ „	2,3 „ „
Gesamt[1]	49,5 Millionen $	25,8 Millionen $

[1]) Ein Betrag von 1,25 Mill. $ für Teile läßt sich nicht aufgliedern.

1937 war in den ersten drei Vierteln des Jahres der Zivilbedarf zunächst wieder etwas stärker hervorgetreten (wenn auch die militärischen Lieferungen stets überwogen). Im letzten Vierteljahr sind aber zahlreiche Beschaffungsaufträge von Heer und Marine erteilt worden; weitere große Aufträge sind zu erwarten, zumal die für 1937/38 zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel noch bei weitem nicht voll eingesetzt sind. 1938 wird daher der Anteil der Militärflugzeuge noch größer sein als 1937.

Rückschläge in Frankreich und der UdSSR

Haben Großbritannien und die Staaten ihre Flugzeugproduktion 1937 auf Rekordhöhe gebracht, so sind in anderen großen Erzeugerländern doch gewisse Rückschläge eingetreten.

In *Frankreich* ist zwar die Nachfrage nach Flugzeugen — vor allem auf Grund der staatlichen Beschaffungsprogramme — gleichfalls lebhaft gewesen. Durch die Reorganisation der Flugzeugwerke, ihre Zusammenfassung in staatlichen regionalen Gesellschaften sowie durch die Sozialgesetzgebung sind aber gewisse Störungen im Ablauf des Produktionsprozesses eingetreten. Über den Umfang des Produktionsausfalls gehen die Meinungen allerdings auseinander. Die private Industrie — die der Nationalisierung zurückhaltend gegenübersteht — behauptet einen Rückgang der Erzeugung um 30 v.H. und mehr. Der bisherige Luftfahrtminister Cot aber hat z. B. Mitte 1937 nur zugegeben, daß seit Einführung der 40-Stundenwoche die Motorenerzeugung um 10 v.H., die Erzeugung von Zellen um 2,75 v.H. zurückgegangen sei. Cot hat außerdem — auf dem Kongreß der Radikalsozialen im Oktober 1937 — ausgeführt, daß seit Juni 1936 die Flugzeuge erster Linie um 110 v.H. und die Stärke der Bomben-Streitkräfte um 200 v.H. vermehrt worden seien. Die Produktionskapazität der Werke soll sich gleichzeitig um 60 v.H. vergrößert haben, so daß die Programme des Generalstabs reibungslos durchgeführt werden können.

Die Zahl der in der Flugzeugindustrie Beschäftigten ist von General Armengaud auf 25 000 angegeben worden, doch dürfte diese Zahl eher zu niedrig gegriffen sein. Denn der jährliche Produktionswert allein der nationalisierten Gesellschaften wird auf 500 bis 600 Millionen Fr. geschätzt, der gesamte Umsatzwert der französischen Luftfahrtindustrie (einschl. Motoren, Zubehör usw.) auf etwa 2 Mrd. Franken.

Die Flugzeugindustrie der *UdSSR* dürfte, wie die gesamte Industrie des Landes, unter den bekannten politischen und organisatorischen Wirren gelitten haben. Das Produktionsprogramm für 1937 — ursprünglich war von 8000 Flugzeugen die Rede, was gegenüber 1936 eine Steigerung um nicht weniger als 60 v.H. bedeutet haben würde — dürfte daher kaum eingehalten worden sein. Meldungen einer Fachzeitschrift besagten im Herbst vorigen Jahres, daß in der Flugzeugindustrie die Planerfüllung um 20 v.H. nachhinke. (Dabei muß dahingestellt bleiben, ob sich diese 20 v.H. auf die obengenannten 8000 Flugzeuge oder auf einen neuen, den veränderten Verhältnissen entsprechend bereits verminderten Plan beziehen.) Das sicherste Zeichen für Stockungen in der sowjetrussischen Flugzeugindustrie sind wohl die Bemühungen, amerikanische Spezialisten nach Rußland zu ziehen. Auf Grund eines Hilfeleistungsvertrages sind z. B. von der amerikanischen Firma Curtiss eine ganze Reihe hochqualifizierter Kräfte nach der UdSSR gegangen; auch mit der Firma Douglas waren entsprechende Verhandlungen im Gange. Der Ankauf eines großen Flugbootes, das die Firma Glenn-Martin erbaut, zeigt weiter, daß die „Musterkäufe" der Russen trotz der Versicherungen, ihre Flugzeugindustrie sei selbständig, noch keineswegs abgeschlossen sind; in Fachkreisen nimmt man an, daß der angekaufte Typ bei Bewährung in der UdSSR in Serien hergestellt werden soll.

Rasche Produktionssteigerung in den übrigen Ländern

In den übrigen Staaten war die Produktion der Flugzeugindustrie allgemein aufwärts gerichtet. In den *Niederlanden* haben die Fokker-Flugzeugwerke erst kürzlich große Beschaffungsaufträge von ihrer Regierung bekommen; der Auftragsbestand, der bei einem Jahresumsatz von 3,5 Millionen Gulden (1936) Mitte 1937 bereits rd. 7,5 Millionen Gulden betragen hatte, dürfte daher weiter gestiegen sein. Die Flugzeugfabrik „Aviolanda", die in den letzten Jahren nur Fallschirme hergestellt hatte, hat 1937 den Flugzeugbau wieder aufgenommen; u. a. liegen Bestellungen der niederländischen Marine auf 18 große Wasserflugzeuge vor. — Die starke Anspannung der Produktionskapazitäten in *Italien* wird z. B. durch die Erhöhung des Aktienkapitals der Firma Breda (von 84 auf 127,8 Millionen Lire) angedeutet. Im vergangenen Jahr ist es der italienischen Flugzeugindustrie gelungen, die Exporte ganz außerordentlich zu steigern. — In *Schweden* ist mit der Gründung der Svenska Aeroplan A B ein neues Zentrum der Flugzeugproduktion geschaffen worden; die Firma, die etwa 500 Arbeiter und Angestellte beschäftigt, rechnet mit Regierungsaufträgen in Höhe von rd. 7,5 Millionen Kr. jährlich. — Schließlich hat *Japan* im vergangenen Jahr seine Anstrengungen zur Vergrößerung der Flugzeugindustrie vervielfacht. Im Frühjahr 1937 setzte geradezu ein Gründungsfieber ein, das die

Regierung zwang, die Entwicklung durch staatliche Investitionskontrolle in ruhigere Bahnen zu lenken. Von den etwa 20 Plänen zur Errichtung neuer Flugzeugfabriken ist nur ein kleiner Teil verwirklicht worden; doch handelt es sich bei den tatsächlich erfolgten Neugründungen zum Teil um große Betriebe (z. B. Showa Hikoki Kogyo: 30 Millionen Yen Kapital; Tekoku Koku Koki mit etwa 100 Millionen Yen Kapital). In diesem Zusammenhang verdient auch die Tatsache Erwähnung, daß für Mandschukuo die Gründung einer Flugzeugfabrik mit 30 Millionen Yuan Kapital geplant ist. — Daß neben den Industriestaaten auch die industriell noch weniger entwickelten Länder den Aufbau eigener Flugzeugindustrien versuchen, zeigen z. B. Meldungen aus *Ägypten* und *Mexiko*; beide Länder erwägen die Gründung von Flugzeugwerken. In *Südafrika* sollen die Vorbereitungsarbeiten schon im Gange sein, um in absehbarer Zeit den Lizenzbau von britischen Schnellbombern aufzunehmen.

Die Gewinne

Im Zusammenhang mit der starken Absatzsteigerung haben sich die Gewinne der führenden Produzenten im letzten Jahr gewaltig erhöht. In den *Vereinigten Staaten* rechnen die Großfirmen für 1937 mit einer Gewinnsumme von 12,5 Millionen $ gegenüber rd. 6,85 Millionen im Jahre 1936.

Gewinnentwicklung bei wichtigen amerikanischen Flugzeugfirmen

1 000 $

Firma	erste neun Monate 1937	erste neun Monate 1936	Jahr 1936
Boeing	375,4	131,7	168,4
Curtiss Wright	1591,6	1262,1	1017,7
Douglas[1])[2])	852,8	277,6	976,3
Glenn L. Martin	1018,8	.	732,7
North American	225,8	138,0	4,2
United Aircraft	2720,7	912,8	1926,4

[1]) 1936: neun Monate endend am 30. 8.; das Geschäftsjahr schließt am 30. 11. — [2]) Einschl. Eastern Air Lines.

Besonders hoch sind die Gewinne — mit 18 v. H. des Umsatzes — bei Glenn L. Martin, einer Firma, die überwiegend für den Export arbeitet (Rußlandgeschäft!). United Aircraft erzielte 1937 (Jan.—Sept.) 13 v. H. des Umsatzes als Gewinn; der Durchschnitt der Gesamtindustrie dürfte 1937 etwa 11 v. H. erreichen. Für 1938 werden die Gewinnaussichten eher noch günstiger beurteilt. Zwar sind die Arbeitskosten der Betriebe in gewissem Umfang gestiegen; der Einfluß der Lohnsteigerungen darf aber nicht überschätzt werden, (wenn auch der Anteil der Löhne und Gehälter am Umsatzwert der amerikanischen Flugzeugindustrie etwa 50 v. H. beträgt), weil die Leistung je Beschäftigten gleichzeitig zunimmt. Außerdem wirkt sich die Stockung der übrigen Industrie für die Flugzeugwerke zunächst eher günstig aus, weil die Materiallieferungen nun rascher und zum Teil zu ermäßigten Preisen erfolgen. Schließlich sind auch die Kapazitätserweiterungen in der Flugzeugindustrie zu einem gewissen Abschluß gekommen; die neuen Anlagen werden im neuen Jahr zu arbeiten beginnen und zur Erhöhung der Gewinnsummen beitragen.

In *Großbritannien* sind bei dem starken Einsatz der privaten Flugzeugfirmen für Regierungsaufträge zwar seit längerer Zeit Bestrebungen im Gange, die die Gewinne *beschränken* wollen. Die Entwicklung im Geschäftsjahr 1937 vermittelt aber durchaus den Eindruck, daß die Gewinnsummen der Industrie außerordentlich rasch gewachsen sind. Fünf große Firmen, die in der untenstehenden Übersicht zusammengefaßt sind, haben die Summe ihrer Nettogewinne von 1936 bis 1937 um mehr als 60 v. H. steigern können; dabei werden im einzelnen Dividenden bis zu 150 v. H.

Gewinnentwicklung bei wichtigen britischen Flugzeugwerken

Firma	1934 oder 1935	1935 oder 1936	1936 oder 1937	Bemerkung
Gewinnsumme (netto) in 1 000 £				
Armstrong Siddeley	.	[1]) 399,6	532,9	—
Hawker Siddeley	.	378,2	573,2	1935 gegr.
Bristol	.	237,0	387,8	1935 gegr.
Fairey	.	60,2	248,2	—
de Havilland	.	71,7	122,2	—
Parnall Aircraft	.	[2])— 48,3	31,9	1935 gegr.
Boulton Paul	.	[2])— 6,9	0,4	1934 gegr.
Blackburn	.	—	120,5	1936 gegr.
Dividenden in %				
Armstrong Siddeley	10	107½	150	
Hawker Siddeley	.	30	42½	
Bristol	—	22½	22½	
Fairey	.	10	16⅔	
de Havilland	10	10	12½	

[1]) Für 10 Monate. — [2]) Verlust.

ausgeschüttet. Die Dividendensätze sind allgemein höher als 1936, obwohl sie sich vielfach auf ein gegenüber 1936 vergrößertes Aktienkapital beziehen. Von den erst kürzere Zeit bestehenden Firmen hatten eine ganze Anzahl 1936 noch mit Verlust abgeschlossen, weil der Aufbau der Werke zum Teil überstürzt vollzogen worden war. Aber auch hier ist — abgesehen von wenigen Ausnahmen — die Erzeugung durchgehend im Jahre 1937 rentabel gestaltet worden, wenn auch die Gewinnsummen zum Teil noch sehr klein sind.

Der Welthandel in Flugzeugen

Für das Jahr 1936 hatte das Institut für Konjunkturforschung den Welthandel in Flugzeugen auf 125 bis 150 Millionen *RM* (in Gold) geschätzt[1]); 1937 dürfte eine Weltausfuhr von sicher über 200 Millionen *RM* erreicht worden sein. Dabei haben sich im einzelnen beträchtliche Verschiebungen durchgesetzt, die deutlich die Unterschiedlichkeit der Produktionsbedingungen widerspiegeln.

Sieht man von Deutschland ab, dessen Ausfuhr 1937 besonders rasch gestiegen sein dürfte, so kommt man ungefähr zu folgender Gruppierung:

1. Von den Großexporteuren haben die *Vereinigten Staaten* und *Großbritannien* bedeutende Erfolge erzielt. Mit fast 100 Millionen *RM* haben sich die Vereinigten Staaten annähernd die Hälfte der Weltausfuhr gesichert; Großbritannien belegt etwa ein Fünftel.

[1]) Wochenbericht 1937, 10. Jg. Nr. 16 vom 21. 4. 1937.

2. *Frankreich*, das noch um 1928/30 beinahe ebenso viel Fluggerät ausführte wie die Vereinigten Staaten von Amerika, ist inzwischen in die Linie der zwar noch immer bedeutenden, aber doch kleineren Exporteure zurückgefallen. Seine Ausfuhr ist nur wenig größer als die *Italiens* oder die der *Tschechoslowakei*. Die beiden letzteren Staaten haben 1937 besondere Exporterfolge erzielt.

3. Unter den übrigen Ländern haben die Exporte der *Niederlande* noch eine gewisse Bedeutung; auch hier ist von 1936 bis 1937 eine gewisse Exportbelebung eingetreten, doch ist das Ausfuhrergebnis von 1929 noch nicht wieder erreicht worden. Die Ausfuhr *Belgiens* und *Polens* an Flugzeugen, Motoren usw. hält sich nach wie vor in engem Rahmen.

Der Welthandel in Flugzeugen und in allen Waren
Werte in Gold, 1929 = 100

Jahr	Welthandel gesamt	Fertigwaren	Flugzeuge[1])
1929	100	100	100
1930	80	82	93
1931	57	59	70
1932	38	37	60
1933	35	34	54
1934	34	33	66
1935	34	33	77
1936	37	36	92
1937	ca. 44-45	.	ca. 131

[1]) Ohne Deutschland.

Daß Flugzeuge im übrigen noch immer zu denjenigen Waren des Welthandels gehören, in denen die Nachfrage besonders stark ist, zeigt ein Vergleich des gesamten Welthandels mit dem Welthandel in Flugzeugen. Der — an sich noch geringe — Anteil der Flugzeuge am gesamten Welthandel muß hiernach fast dreimal so groß sein wie 1929; schon heute ist der Welthandel in Flugzeugen dem Werte nach größer als etwa der in Dampflokomotiven, Tendern und Eisenbahnwagen oder, um im Bereich der Kriegsgeräte zu bleiben, als der von Schußwaffen oder von Munition.

Aussichten

Alle verfügbaren Daten weisen darauf hin, daß 1938 die Belebung der Flugzeugindustrie in aller Welt weitere Fortschritte machen wird. Um nur drei Beispiele herauszugreifen: In *Frankreich* ist der Luftfahrtetat von 3,9 Mrd. Franken 1937 auf 4,7 Mrd. Franken 1938 erhöht worden; die Mittel aus dem außerordentlichen Etat, die überwiegend zur Materialbeschaffung und zum Bau von Flugzeugen bestimmt sind, belaufen sich allein auf 3,25 Mrd. Franken. Die Flugzeugindustrie *Großbritanniens* soll im Rahmen des fünfjährigen Aufrüstungsprogramms bis März 1939 mindestens 10000 Flugzeuge geliefert haben. Da in den vergangenen Jahren 1934/37 nur der kleinere Teil geliefert werden konnte, dürften die Anstrengungen der britischen Flugzeugindustrie noch zunehmen.

In den *Vereinigten Staaten von Amerika* teilte der Kriegsminister im November 1937 mit, daß etwa 1000 Militärflugzeuge in Auftrag gegeben seien; die Bestellung von weiteren 500 Flugzeugen sei erforderlich. Der Auftragsbestand der amerikanischen Flugzeugindustrie wird — bei einem Produktionswert von 110 bis 115 Millionen $ — auf 135 Millionen $ oder mehr geschätzt; allein diese unerledigten Aufträge würden schon für 1938 eine hohe Beschäftigung sichern.

Ausfuhr wichtiger Länder an Fluggerät

Land	Einheit	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	Januar—November 1936	Januar—November 1937
In Landeswährung												
Vereinigte Staaten von Amerika	1 000 $	9 125,3	8 806,3	4 910,2	7 633,0	9 093,0	17 514,8	14 127,6	22 771,3	.	[2])18 004,2	[2])30 862,4
Großbritannien	1 000 £	2 186,6	2 050,9	1 861,4	1 741,8	1 465,9	1 922,3	2 726,5	2 924,0	3 676,5	—	—
Frankreich	1 000 frs.	217 100	211 900	165 000	80 900	72 300	82 200	151 100	129 300	.	119 869	101 821
Italien	1 000 Lire	22 593	6 337	22 759	24 799	33 090	19 308	[1])33 515	22 953	67 252	—	—
Niederlande	1 000 hfl.	5 136	4 258	2 331	1 403	787	638	1 091	2 286	3 357	—	—
Tschechoslowakei	1 000 Kč	7 780	2 104	10 758	7 888	4 391	6 023	6 957	12 861	91 385	—	—
Belgien	1 000 frs.	1 780	9 415	2 132	1 257	574	81	855	8 222	.	6 580	2 176
Polen	1 000 Zloty	99	63	341	70	79	304	44	437	.	437	181
In Kursen von 1929 (Jahresdurchschnittskurse)												
Vereinigte Staaten von Amerika	1 000 RM	38 326	36 986	20 623	32 059	38 191	73 562	59 336	95 639	.	[2])75 618	[2])129 622
Großbritannien	,,	44 607	41 838	37 973	35 533	29 904	39 215	55 621	59 650	75 001	—	—
Frankreich	,,	35 713	34 858	27 143	13 308	11 893	13 522	24 856	21 270	.	19 718	16 750
Italien	,,	4 966	1 393	5 002	5 451	7 273	4 244	[1])7 367	5 045	14 782	—	—
Niederlande	,,	8 662	7 182	3 931	2 366	1 327	1 076	1 840	3 856	5 662	—	—
Tschechoslowakei	,,	967	262	1 337	980	546	749	865	1 599	11 359	—	—
Belgien	,,	208	1 101	249	147	67	9	100	961	.	769	254
Polen	,,	47	30	161	33	37	143	21	206	.	206	85
Gesamt	1 000 RM	133 496	123 650	96 419	89 877	89 238	132 520	150 006	188 226	[3])289 000	—	—
In jeweiligen Kursen (Jahresdurchschnittskurse)												
Vereinigte Staaten von Amerika	1 000 RM	38 326	36 898	20 672	32 135	30 916	43 962	35 178	56 473	.	[2])44 650	[2])76 847
Großbritannien	,,	44 607	41 797	35 497	25 709	20 464	24 336	33 236	36 111	45 294	—	—
Frankreich	,,	35 713	34 858	27 242	13 389	11 930	13 547	24 796	19 667	.	18 232	10 264
Italien	,,	4 966	1 391	4 989	5 354	7 257	4 163	[1])6 894	4 136	8 810	—	—
Niederlande	,,	8 662	7 179	3 949	2 385	1 335	1 079	1 837	3 664	4 602	—	—
Tschechoslowakei	,,	967	261	1 342	984	549	644	719	1 277	7 932	—	—
Belgien	,,	208	1 102	250	147	67	9	79	691	.	553	183
Polen	,,	47	30	161	33	37	144	21	205	.	205	85
Gesamt	1 000 RM	133 496	123 516	94 102	80 136	72 555	87 884	102 760	122 224	[3])175 000	—	—

[1]) Geschätzt auf Grund der ersten 9 Monate. — [2]) Januar bis Oktober. — [3]) Auf Grund der bisher vorliegenden Ergebnisse geschätzt.

Gasmaskenfabriken in aller Welt

Der Ausbau einer „Luftschutzindustrie“ im Ausland

Mit der raschen Ausbreitung der Luftwaffe und der Luftfahrtindustrie geht vor allem in den letzten Jahren fast überall in der Welt der systematische Aufbau von Industriebetrieben einher, die speziell oder in erster Linie für die Erzeugung von Luftschutzgerät bestimmt sind. Die großangelegte Aktion in Deutschland, die die Verteilung der Volksgasmaske zum Ziele hat, ist noch im Gange. Im folgenden sind einige Meldungen zusammengestellt, die zeigen, daß auch das Ausland auf dem Gebiete des Luftschutzes keineswegs untätig ist.

Europäische Großmächte

Besonderen Umfang haben die Vorbereitungen des zivilen Luftschutzes in *England* erlangt, wobei die Sicherstellung von Gasmasken für die Zivilbevölkerung in erster Linie gefördert wird. Anfang 1937 ist in Blackburn eine staatliche Gasmaskenfabrik eröffnet worden, die eine Kapazität von etwa 500000 Gasmasken je Woche aufweist. In den ersten Monaten nach Fertigstellung des Werkes konnte diese Produktionsleistung zwar noch nicht erreicht werden; die folgenden Daten zeigen aber, daß die Erzeugung inzwischen voll angelaufen sein muß.

Bestand an Gasmasken in Großbritannien

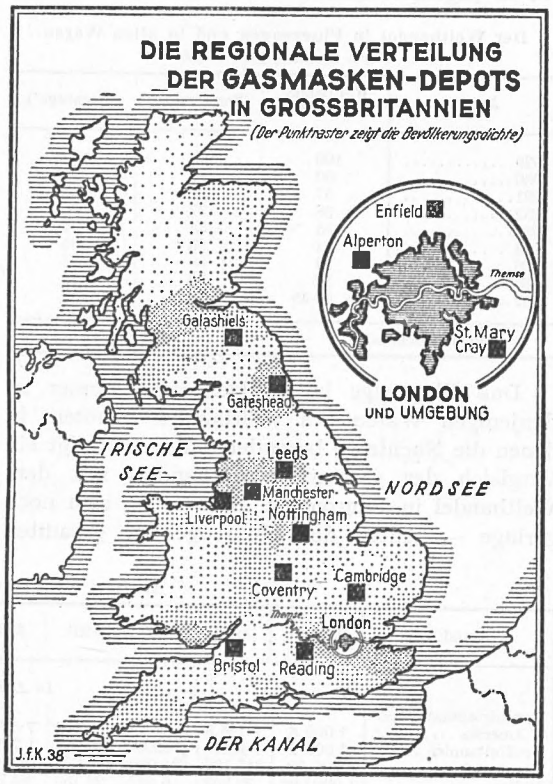
Zeit	Anzahl
Anfang 1937	1 Millionen Stück
Juni 1937	9 „ „
Dezember 1937	20 „ „
1938 (geplant)	36 „ „

Diese Masken werden in dreizehn großen Lagern aufgespeichert, die, wie die nebenstehende Karte veranschaulicht, über das ganze Land verteilt sind; in den nächsten Monaten sollen alle Zentralläger gefüllt sein. Im Ernstfall werden die Gasmasken an Einzelverteilungsstellen weitergegeben; allein für Londen sind 9 Millionen Gasmasken vorgesehen.

Für die Herstellung und Lagerung dieser Gasmasken sowie für sonstige Luftschutzmaßnahmen (Ausbildung von freiwilligen Helfern, Ärzten, Schwestern usw.) erwachsen der britischen Regierung im Laufe der nächsten drei bis vier Jahre Kosten in Höhe von rd. 20 Millionen £ (= rd. 246 Mill. *RM*); hinzu kommen die Aufwendungen der Gemeinden, die auf rd. 7 Millionen £ (= rd. 86 Mill. *RM*) beziffert werden.

In *Frankreich* sollen nach ausländischen Meldungen bereits 8 Millionen Gasmasken aufgestapelt worden sein; die Erzeugung geht laufend weiter. Besondere Aufmerksamkeit widmet man in Frankreich dem Bau von geeigneten Schutzräumen. So ist z. B. geplant, in Paris 50 große öffentliche Sammelschutzräume im Anschluß an das Untergrundbahnsystem zu errichten, von denen jeder etwa 10 bis 12 Millionen *RM* kosten soll. Der erste dieser Schutzräume — mit einer Fassungskraft von 8000 Personen — ist bereits im Herbst 1936 fertiggestellt worden. Außerdem werden vielfach Schutzräume in Privathäusern erbaut.

Italien, das schon im August 1935 durch Dekret angeordnet hatte, alle Arbeiter und Angestellten in lebenswichtigen Betrieben mit Gasmasken auszurüsten, soll hierfür inzwischen 5 Millionen Gasmasken auf Lager genommen haben; auch hier ist der Bau von Schutzräumen lebhaft im Gange.



Kleinere Staaten

Neben den Großmächten gehen auch die kleineren Staaten daran, sich planmäßig Industriebetriebe für die Erzeugung von Luftschutzgeräten einzurichten. So hat z. B. die *Türkei* schon Ende 1935 eine nahe bei Ankara liegende Gasmaskenfabrik dem Betrieb übergeben, die (bei normaler Besetzung mit 400 Arbeitern) eine Leistungsfähigkeit von jährlich 100000 Masken hat. Durch Verdoppelung und Verdreifachung der Schichten könnte die Erzeugung wesentlich erhöht werden. In *Griechenland* ist Mitte 1937 — unter Führung des Großunternehmers der gesamten griechischen Rüstungsindustrie, Bodosakis-Athanasiadis — eine Gesellschaft zur Herstellung von Gasmasken gegründet worden; nähere Einzelheiten über die Gründung sind noch nicht bekannt geworden.

Unter den mitteleuropäischen Ländern wendet die *Schweiz* seit 1934 dem Luftschutz erhöhte

Aufmerksamkeit zu. Nach Mitteilung der „Abteilung für passiven Luftschutz" ist in Zürich Mitte 1937 eine hochwertige Gasmaske konstruiert worden, die durch bestimmte Geschäfte an die Zivilbevölkerung verkauft werden soll. Die Maske wird als rein schweizerisches Erzeugnis bezeichnet. Auch die *Niederlande* sind neuerdings auf dem Gebiet des Luftschutzes aktiver; die Staatsausgaben für Luftschutz sind von 50000 Gulden im Jahre 1937 auf 325000 Gulden im Jahre 1938 erhöht worden.

Neuerdings kommen auch in den nordischen Ländern die Luftschutzmaßnahmen in Gang. *Norwegen* führt einen „zivilen Luftschutzplan" durch, der das ganze Land in 27 bis 28 Luftschutzkreise einteilt. An Material werden zunächst Sirenen beschafft. Nach dem Bau von gas- und bombensicheren Hilfsstationen sollen dann aber auch Gasmasken angekauft werden, wobei in erster Linie norwegische Fabrikate zu berücksichtigen sind. Aus *Dänemark* sind die Versuche mit einer „Volksgasmaske" näher bekannt geworden. Neben Heeresgasmasken, die das „Technische Korps des Heeres" zur Verfügung stellt, werden jetzt stark verbilligte Volksgasmasken zum Preis von 12 bis 14 Kronen (= 6 bis 7 *RM*) angefertigt. In *Schweden* schließlich hat die Regierung im Herbst 1937 mit der Firma Birger Carlson & Co (Stockholm) einen Lieferungsvertrag auf 276000 Gasmasken geschlossen, die zunächst für das aktive Personal des zivilen Luftschutzes bestimmt sind. Die Gesellschaft hat monatlich 10000 Gasmasken zu liefern; die Kapazität dieses Werkes — das größte seiner Art in Schweden — wird auf 400 Masken stündlich angegeben. Man rechnet damit, daß im Juni 1938 die Erzeugung aufgenommen werden kann. In Kürze soll außerdem noch eine kleinere Fabrik in Stockholm errichtet werden, die vor allem Industrie- und Rauchmasken, aber auch Gasmasken für den zivilen Luftschutz herstellen soll.

Daß die Errichtung von Gasmaskenfabriken übrigens keine rein europäische Angelegenheit ist, zeigen zwei Meldungen aus weit entfernten Gebieten: In *Australien* sind Bestrebungen im Gange, die Eigenerzeugung von Gasmasken aufzunehmen, wenn auch die Zuständigkeiten zwischen der Bundesregierung und den Regierungen der Einzelstaaten noch nicht ganz geregelt sind. Schließlich hat der Mobilisatie-Raad in *Niederländisch-Indien* der Errichtung einer Gasmaskenfabrik zugestimmt. Mit dem Bau — der von privater Seite durchgeführt wird — sollte noch 1937 begonnen werden.

Der Kraftwagen im Welthandel

Der Wert des Welthandels in Kraftwagen hat nach einer kräftigen Steigerung im abgelaufenen Jahr in Gold berechnet 1,5 Mrd. RM überschritten. Er bleibt damit um etwa die Hälfte hinter dem Höchststand des Jahres 1929 zurück. Dem Volumen nach, d. h. nach Ausschaltung der Preisveränderungen, hat sich die Weltausfuhr von Kraftwagen dem Vorkrisenstand jedoch wieder stärker genähert.

Das Vordringen des Kraftwagens bis 1929

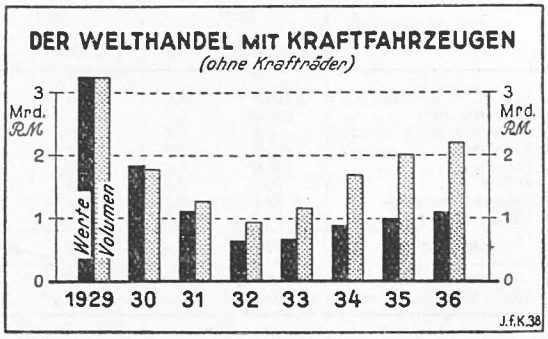
Der Kraftwagen hatte sich schon in den Vorkriegsjahren — besonders seit etwa 1910 — in den Welthandel eingeführt, nachdem die technische Entwicklung im Kraftfahrzeugbau so weit fortgeschritten war, daß sich das Erzeugnis dieser „jungen" Industrie im Verkehr bewährte. Im Jahre 1913 betrug die Weltausfuhr von Kraftwagen bereits über 550 Mill. *M*[1]) und machte damit fast 2 v. H. der Fertigwarenausfuhr der Welt aus. Zu diesem Zeitpunkt war vergleichsweise der Wert der amerikanischen Kraftfahrzeugproduktion 1,85 Mrd. *M*, der der deutschen hatte 200 Mill. *M* überschritten.

Größere Bedeutung im Welthandel erlangte der Kraftwagen, als die amerikanische Automobilindustrie für die Erzeugnisse ihrer billigen Massenproduktion Absatz auf dem Weltmarkt suchte. Seit 1920 hat sich der Anteil der Ausfuhr an der wachsenden amerikanischen Produktion und damit auch der Welthandel in Kraftwagen fast ununterbrochen bis 1929 erhöht.

Die Umsätze im Kraftwagenhandel der Welt nahmen weitaus stärker zu als der Welthandel im ganzen; so erklärt es sich, daß 1929 der Anteil der Kraftwagen am Fertigwarenhandel der Welt (Ausfuhr) bereits 6 v. H. betrug.

Kriseneinbruch und neuer Aufstieg

Während der Weltwirtschaftskrise sank der Welthandel mit Kraftwagen wesentlich stärker, als es der Entwicklung des gesamten Welthandels entsprochen hätte; das Kraftfahrzeug gehörte also



zu den krisenempfindlicheren Erzeugnissen der Fertigwarengruppe. Bis 1932 war der Welthandel mit Kraftwagen auf ein Fünftel seines vorangegangenen Höchststandes geschrumpft; statt mit 6 v. H. war er nur noch mit 3,4 v. H. am Fertig-

[1]) Nach: Der deutsche Außenhandel unter der Einwirkung weltwirtschaftlicher Strukturwandlungen, Bericht des Ausschusses zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft, herausgegeben vom Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr Kiel. Berlin 1932, 20. Band, II. Halbband, Seite 141.

warenhandel der Welt beteiligt. Die Entwicklung während der Krise ist — neben dem Schrumpfen der Zahl der ausgeführten Fahrzeuge — durch einen erheblichen Rückgang der Preise sowie dadurch charakterisiert, daß kleinere und billigere Fahrzeugtypen vordrangen.

Mit dem weltwirtschaftlichen Aufschwung hat sich auch der Welthandel in Kraftwagen wieder stark belebt. Dem Werte nach ist er bis 1937 wieder auf mehr als das Doppelte gestiegen; sein Anteil am Welthandel mit Fertigwaren dürfte wiederum 6 v. H. erreicht haben.

Die einzelnen Länder

Die Anteile der einzelnen Länder an der Kraftwagenausfuhr der Welt haben sich seit 1929 wesentlich geändert. In den Krisenjahren gelang es den europäischen Ausfuhrländern, ihre Stellung auf dem Weltmarkt wesentlich besser zu halten als die Vereinigten Staaten von Amerika. So war z. B. Großbritannien 1929 mit 6,6 v. H., 1932 aber mit 15,6 v. H. am Welthandel mit Kraftwagen beteiligt. Auch Deutschland und Frankreich konnten ähnliche Erfolge erzielen.

Seit 1932 hat sich die Ausfuhrentwicklung aber erneut differenziert. Einerseits konnten die Vereinigten Staaten von Amerika, absolut und anteilmäßig, einen Teil ihrer Krisenverluste wieder wettmachen. Andererseits haben sich auch in der europäischen Ausfuhr erhebliche Umschichtungen ergeben: *Frankreich* gelang es nicht, seine Ausfuhr dem Werte nach auf der Höhe von 1932 zu halten, obgleich es in seinen Kolonien einen besonders geschützten Markt für seine Erzeugnisse hat; der Anteil der französischen Kraftwagen am Welthandel hat sich dementsprechend stark verringert.

Großbritannien, das in seinem Weltreich unter dem Schutz von Zollbegünstigungen fast 80 v. H. seiner Kraftwagenausfuhr absetzt, hat zwar diese Ausfuhr im ganzen wertmäßig gesteigert, doch konnte es mit dem Zuwachstempo des Welthandels in Kraftwagen nicht Schritt halten.

Bedeutsam sind die Erfolge *Italiens*, das seine Ausfuhr von 1936 auf 1937 fast verdoppelt hat; rd. 75 v. H. seiner Ausfuhr wurden von den afrikanischen Besitzungen Italiens aufgenommen. 1937 hat Italien dem Werte nach bereits mehr Kraftwagen ausgeführt als Frankreich.

Deutschland ist seit 1929 von der siebenten an die dritte Stelle unter den Ausfuhrländern aufgerückt. Es hat damit Frankreich, Italien, Kanada und Belgien überflügelt. Die deutsche Kraftwagenausfuhr (einschließlich Teile, aber ohne Motoren), stellte sich im abgelaufenen Jahr auf schätzungsweise 136 bis 138 Mill. *RM*. Bei einer wertmäßigen Steigerung um rd. 70 v. H. hat der deutsche Anteil am Welthandel mit Kraftwagen weiter zugenommen.

Rußland hat durch den spanischen Bürgerkrieg seit September 1936 in größerem Umfang Absatz für seine Lastwagenproduktion gefunden. Für die ersten neun Monate 1937 wird eine Ausfuhr nach Spanien von 16,2 Mill. Rubel ausgewiesen, d. s. rd. 70 v. H. der russischen Gesamtausfuhr an Kraftwagen. Der russische Anteil am Welthandel liegt trotz dieser Steigerung noch unter 1 v. H.

Japan hat mit seiner Kraftwagenausfuhr 1937 nicht mehr die gleichen Fortschritte erzielt wie in den beiden Vorjahren. Auch sein Anteil ist noch nicht über 1 v. H. gestiegen.

Der Welthandel mit Krafträdern

In den Jahren von 1929 bis 1933 ist der Welthandel mit Krafträdern verhältnismäßig stärker geschrumpft, seit dem Krisentief aber langsamer gestiegen als der mit Kraftwagen. Diese Entwicklung ist daraus zu erklären, daß in vielen Ländern die Bedeutung des Kraftrades als Verkehrsmittel zurückgegangen ist.

Für das Jahr 1937 ist die Weltausfuhr von Krafträdern auf etwa 35 Mill. *RM* zu veranschlagen. Großbritannien und Deutschland teilen sich fast allein in diesen Markt. Der deutsche Anteil ist dabei im letzten Jahr stark gestiegen. Der Stückzahl nach war die deutsche Ausfuhr 1937 schon größer als die englische, dem Wert nach blieb sie jedoch noch um rd. 35 v. H. zurück.

Die Weltausfuhr von Kraftwagen einschl. Teilen

	1929		1932		1935		1936		1937[1])	
	Mill. *RM*	v. H.	Mill. *RM*	v. H.	Mill. *RM*	v. H.	Mill. *RM*	v. H.	Mill. *RM*	v. H.
Ver. St. v. Amerika ...	2 219,5	*68,6*	307,5	*46,7*	553,3	*54,6*	597,8	*53,0*	[2]) 872,2	*55,2*
Großbritannien	212,9	*6,6*	103,0	*15,6*	144,1	*14,2*	167,7	*14,9*	197,4	*12,5*
Deutsches Reich	69,3	*2,1*	36,9	*5,6*	54,6	*5,4*	80,8	*7,2*	[3]) 138,0	*8,7*
Frankreich	263,7	*8,1*	89,0	*13,5*	83,7	*8,3*	81,3	*7,2*	[4]) 79,8	*5,1*
Canada	195,9	*6,0*	26,3	*4,0*	64,1	*6,3*	57,4	*5,1*	[5]) 74,6	*4,7*
Italien	78,6	*2,4*	20,8	*3,2*	31,7	*3,1*	49,1	*4,3*	92,0	*5,8*
Belgien-Luxemburg	72,0	*2,2*	25,1	*3,8*	18,3	*1,8*	19,3	*1,7*	29,3	*1,9*
Übrige Länder	130,4	*4,0*	49,7	*7,6*	64,0	*6,3*	75,0	*6,6*	.	*6,1*
Insgesamt	3 242,3	*100,0*	658,3	*100,0*	1 013,8	*100,0*	1 128,4	*100,0*	1 580,0	*100,0*

[1]) Vorläufige Ergebnisse. — [2]) 10 Monate 1937 = 277,3 Mill. $; 10 Monate 1936 = 190,2 Mill. $. — [3]) Einschl. Teile, geschätzt. — [4]) 10 Monate 1937 = 632,4 Mill. Frcs.; 10 Monate 1936 = 426,0 Mill. Frcs. — [5]) 9 Monate 1937 = 23,2 Mill. $; 9 Monate 1936 = 17,9 Mill. $.

Anschrift des Herausgebers: Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstr. 6; Fernruf: 31 80 71. — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe. — Versandort: Berlin. — Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. G. Lucae, Berlin. — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM 30.— bezw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM 7.75 je Vierteljahr. — Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt W. Hentschel K.-G., Berlin N 65.

— Diese Nummer umfaßt acht Textseiten und zwei Zahlenbeilagen —

1. Beilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung
11. Jahrgang — Berlin, den 9. Februar 1938 — Nummer 6 — Wochenzahlen 31. 1. bis 5. 2. 1938

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		14.-19. Dez. 1936	21.-26. Dez. 1936	28. Dez. 1936 bis 2. Jan. 1937	4.-9. Jan. 1937	11.-16. Jan. 1937	18.-23. Jan. 1937	25.-30. Jan. 1937	1.-6. Febr. 1937	13.-18. Dez. 1937	20.-25. Dez. 1937	27.-31. Dez. 1937	3.-8. Jan. 1938	10.-15. Jan. 1938	17.-22. Jan. 1938	24.-29. Jan. 1938	31. Jan. bis 5. Febr. 1938
Woche:		50	51	52	1	2	3	4	5	50	51	52	1	2	3	4	5
Geschäftsgang (Indexziffer)																	
Deutschland[1])	1936=100	110,3	110,4	108,6	106,6	106,8	108,1	108,9	109,1	118,1	118,6	115,5	114,8	115,0	115,7	*116,8	.
Großbritannien[2])	,,	.	.	.	.	.	.	.	.	*108,2*	*108,7*	*108,2*	*107,0*	*107,0*	*106,9*	*106,5*	*106,2*
Ver. Staaten von Amerika[3])	,,	*109,6*	*108,9*	*104,0*	*106,7*	*106,3*	*104,5*	*102,7*	*102,2*	*85,5*	*85,5*	*79,1*	*82,0*	*82,9*	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	423,1	488,4	386,5	409,0	407,6	409,9	419,8	407,8	446,0	425,8	409,9	429,3	443,9	439,6	442,2	.
— in Deutsch-Oberschlesien	,,	83,6	71,0	70,0	76,5	78,5	78,0	75,3	73,0	90,0	79,8	78,7	85,2	88,1	87,8	.	.
Kokserzeugung im Ruhrrevier	,,	78,5	78,0	78,9	79,6	79,2	80,2	80,8	80,9	85,8	86,0	87,9	85,8	86,6	87,0	86,8	.
Steinkohle, Großbritannien[4])	,,	*866,9*	*966,7*	*774,0*	*815,4*	*827,8*	*818,2*	*806,6*	*842,4*	*894,3*	*940,7*	*871,4*	*811,2*	*881,6*	*882,0*	.	.
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	144,9	134,1	119,6	123,5	128,0	128,8	126,2	127,9	155,1	141,5	130,6	126,0	133,7	136,5	139,6	.
Reichsbank																	
Kapitalanlagen	Mill. RM	5226	5356	6108	5374	5167	5011	5448	5118	5688	5688	6584	5768	5488	5249	.	5979
darunter:																	
Wechsel- und Lombardkredite	,,	4703	4833	5584	4850	4643	4487	4923	4594	5297	5297	6192	5375	5094	4855	.	5585
Deckungsfähige Wertpapiere	,,	220	221	221	222	221	222	223	223	105	105	106	107	107	108	.	108
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	,,	667	740	1012	732	775	754	707	675	732	733	1059	723	827	754	.	851
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	6508	6576	6964	6530	6368	6203	6724	6448	6944	6973	7499	7052	6741	6561	.	7143
davon Reichsbanknoten	,,	4568	4635	4980	4638	4507	4379	4799	4561	5006	5030	5493	5118	4857	4715	.	5199
Postscheckverkehr[5])	,,	1585	1045	1662	1644	1525	1354	1478	1338	1843	1445	1841	1868	1795	1549	1750	.
Postscheckguthaben (Bestände)	,,	673	732	788	720	676	649	640	678	754	818	845	838	755	751	740	.
Zinssätze																	
Blankotagesgeld	% p. a.	3,18	2,88	3,15	2,75	2,54	2,38	2,90	2,81	3,02	3,06	3,15	3,15	2,96	2,79	2,92	3,06
Rendite der 4½%-Pfandbriefe	,,	4,64	4,64	4,64	4,64	4,63	4,62	4,61	4,61	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50
Call money New York	,,	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Privatdiskont London	,,	*1,02*	*0,77*	*0,66*	*0,56*	*0,55*	*0,55*	*0,55*	*0,55*	*0,73*	*0,68*	*0,66*	*0,55*	*0,55*	*0,54*	*0,53*	*0,53*
Zürich	,,	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Amsterdam	,,	*0,74*	*0,55*	*0,60*	*0,71*	*0,59*	*0,56*	*0,53*	*0,42*	*0,25*	*0,24*	*0,19*	*0,19*	*0,19*	*0,19*	*0,19*	*0,19*
Effektenmarkt																	
Festverz. 4½%-Wertpapiere																	
Kursniveau, gesamt[6])	v. H.	96,38	96,37	96,39	96,49	96,61	96,72	96,96	97,17	99,68	99,67	99,67	99,76	99,81	99,82	99,85	99,87
—, Pfandbriefe	,,	96,97	96,96	96,99	97,09	97,23	97,31	97,53	97,70	99,92	99,91	99,91	100,01	100,07	100,08	100,09	100,09
—, Kommunal-Obligationen	,,	95,12	95,10	95,11	95,13	95,20	95,32	95,58	95,87	99,14	99,14	99,16	99,20	99,28	99,31	99,38	99,47
—, Öffentliche Anleihen[7])	,,	95,14	95,12	95,16	95,35	95,45	95,68	96,05	96,30	99,27	99,23	99,20	99,24	99,18	99,23	99,27	99,33
5% Industrie-Obligationen[8])	,,	101,82	101,86	101,74	101,96	102,08	101,99	102,11	102,14	102,68	102,63	102,66	103,05	103,03	103,04	102,99	103,04
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	105,3	105,9	106,4	106,1	106,3	106,8	107,3	108,2	110,9	111,2	111,9	113,7	114,3	113,8	113,6	113,8
—, Bergbau und Schwerindustrie	,,	119,1	120,3	121,0	119,8	119,3	119,3	119,8	121,0	117,9	118,1	118,9	120,9	121,0	120,4	120,0	119,9
—, Verarbeitende Industrie	,,	97,1	97,7	98,2	98,2	98,4	99,1	99,5	100,1	104,2	104,7	105,6	107,4	108,1	107,5	107,3	107,6
—, Handel und Verkehr	,,	107,0	107,0	107,4	107,5	108,0	108,8	109,5	110,3	116,0	116,1	116,5	118,0	118,8	118,9	118,7	118,9
Aktienindex, Großbritannien[2])	*1926=100*	*142,3*	*143,4*	*142,9*	*142,6*	*142,2*	*141,6*	*138,9*	*140,5*	*118,5*	*118,5*	*117,7*	*119,3*	*118,5*	*117,4*	*115,9*	*114,5*
—, *Ver. Staaten von Amerika*[3])	,,	*123,9*	*121,0*	*134,2*	*123,5*	*127,1*	*128,2*	*126,9*	*129,8*	*80,7*	*82,5*	*77,3*	*80,7*	*86,4*	*84,0*	*79,8*	*78,9*
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je $	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4827	2,4840	2,4854	2,4837	2,4845	2,4850	2,4850	2,4791
London	RM je £	12,23	12,23	12,23	12,23	12,23	12,22	12,21	12,19	12,41	12,42	12,42	12,43	12,42	12,42	12,43	12,43
Paris	RM je 100 fr	11,63	11,63	11,63	11,63	11,63	11,62	11,61	11,60	8,43	8,44	8,44	8,44	8,35	8,30	8,16	8,14
Warenpreise																	
Indexziffern																	
Reagible Waren[10])	1913=100	78,3	79,2	79,7	79,6	80,2	80,3	79,9	80,0	74,4	74,3	.	74,0	75,0	75,3	74,1	74,2
Großhandelspreise (gesamt)	,,	105,0	105,1	.	105,2	105,3	105,3	105,3	105,5	105,5	105,5	.	105,6	105,5	105,5	105,5	105,6
Agrarstoffe	,,	103,5	103,5	.	103,2	103,1	103,1	103,1	103,5	104,6	104,6	.	105,0	105,0	104,9	105,0	105,3
Industrielle Rohstoffe u. Halbwar.	,,	96,0	96,4	.	96,8	96,9	97,0	97,0	97,0	94,3	94,3	.	94,3	94,5	94,4	94,2	94,3
Fertigwaren	,,	123,0	123,1	.	123,1	123,2	123,2	123,2	123,2	126,1	126,0	.	125,9	125,8	125,9	125,9	125,9
darunter: Produktionsgüter	,,	113,2	113,2	.	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,1	113,1	.	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1
Verbrauchsgüter	,,	130,5	130,6	.	130,6	130,7	130,7	130,7	130,7	135,9	135,8	.	135,7	135,4	135,5	135,5	135,5
Großhandelsindex																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	*1926=100*	*87,3*	*87,9*	*88,8*	*90,1*	*90,7*	*90,2*	*90,3*	*90,3*	*83,9*	*83,2*	*83,1*	*83,2*	*83,9*	*83,4*	*83,1*	*82,6*
Großbritannien[2])	*1913=100*	*109,2*	*110,2*	*110,4*	*111,1*	*111,9*	*112,7*	*112,5*	*111,9*	*110,4*	*111,0*	*110,6*	*111,1*	*111,2*	*110,6*	*109,8*	*109,5*
Großhandelspreise	RM																
Roggen, märk., frei Berlin	je 100 kg	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	41,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,1	41,3
Rindshäute, südam.[11]), Hamburg	je ½ kg	0,50	0,52	0,52	0,52	0,54	0,54	0,55	0,53	0,48	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,46	0,45
Maschinengußbruch, Düsseldorf[12])	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[13])																	
Rohstoffpreise, gesamt[14])	1929=100	72,8	72,9	74,6	73,8	74,9	74,3	73,8	74,6	67,0	67,1	66,7	67,4	68,0	68,1	67,2	66,7
9 Nahrungsmittel[14])	,,	78,1	78,0	78,3	78,5	79,3	78,7	77,7	77,1	77,7	77,7	77,1	78,3	78,8	78,8	77,2	76,5
6 landw. erzeugte Rohstoffe[14])	,,	68,0	68,2	69,3	69,6	70,8	70,3	70,5	71,0	51,1	51,5	51,3	51,4	52,3	52,6	52,5	52,3
5 industriell erzeugte Rohstoffe[14])	,,	67,5	68,5	68,9	69,3	70,6	70,2	70,4	73,7	65,0	65,0	64,7	64,1	64,8	64,5	63,8	63,7
Weizen, Manitoba I, cif Hamburg	$ je 100 kg	5,53	5,58	5,74	5,79	5,74	5,60	5,43	5,50	6,29	6,25	6,43	6,67	6,84	6,78	6,88	6,82
Kaffee, New York, Sant. IV loko	cents je lb	11,13	11,13	11,13	10,13	11,25	11,25	11,38	11,56	8,56	8,63	8,50	8,50	8,50	8,44	8,38	8,38
Zucker, New York, Zentrifugal, erstn. Monat	,,	2,91	2,90	2,95	3,03	3,00	2,91	2,83	2,68	2,35	2,27	2,24	2,26	2,28	2,25	2,26	2,24
Mais, cif Hamburg, La Plata 96%	sh je t	109·0	110·6	111·6	115·0	113·6	111·4½	109·3	111·1½	135·0	136·6	142·6	148·0	152·0	154·0	146·0	141·9
Reis, London, Burma Nr. 2	s·d je cwt	9·6	9·6	9·6	9·6	9·6	9·7½	9·6	9·6	8·10½	8·9	8·9	8·9	8·7½	8·7½	8·3	8·3
Baumwolle, New York, am. middl.	cents je lb	12,86	12,85	12,95	12,96	13,07	13,00	13,18	13,23	8,32	8,47	8,39	8,52	8,66	8,56	8,51	8,56
Wolle, London, N. S. W. gr.sup.	d je lb	20,00	20,00	20,00	21,00	21,50	21,50	21,00	21,00	14,00	14,00	14,00	13,00	13,00	14,00	14,00	14,00
Seide, London, Japan	s·d je lb	8·0	8·0	8·9	8·9	9·0	8·9	8·9	8·9	6·6	6·6	6·6	6·6	6·9	6·6	6·6	6·6
Kautschuk, New York, sheets, loko	cents je lb	20,15	20,43	22,50	21,31	21,94	20,65	21,27	21,09	15,03	15,15	14,75	14,28	14,59	14,72	14,86	14,33
Kupfer, New York, electrolyt, f.a.s.	,,	10,93	11,39	11,65	11,78	12,48	12,21	12,41	12,73	9,70	9,78	9,65	9,90	10,40	10,17	9,60	9,53
Blei, New York, loko	,,	5,50	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	4,88	4,75	4,75	4,80	4,90	4,90	4,90	4,90
Zink, New York, loko	,,	5,40	5,45	5,45	5,53	6,00	6,00	6,00	6,13	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Zinn, New York, loko	,,	52,50	51,90	52,25	51,10	51,31	51,00	50,08	50,25	43,06	42,00	41,06	41,75	42,25	41,50	40,63	40,69
Petroleum, U.S.A., ab Bohrloch, 33—33,90°, Mid. continent	cents je barrel	104	104	104	104	104	104	104	116	116	116	116	116	116	116	116	116

[1]) Saisonbereinigt, bewegl. Durchschnitte aus je 3 Wochen. — [2]) The Financial Times. — [3]) New York Times. — [4]) Förderkohle. — [5]) Mittelwert aus Gutschriften und Lastschriften. — [6]) Ohne Reichsanleihen und ohne Industrieobligationen. — [7]) Ohne Reichsanleihen. — [8]) Bis Ende März 1937 6% Werte; im April 1937 wurde die Reihe auf 5%-Papiere umgestellt. — [9]) 419 Aktien, Standard Statistics Comp. — [10]) Maschinengußbruch, Schrott, Messingblechabfälle, Blei, Schnittholz, Wolle, Hanf, Flachs, Ochsähäute Kalbfelle. — [11]) Buenos Aires; getrocknet. — [12]) Werkseinkaufspreise. — [13]) Jeweils Durchschnitt aus den Notierungen am Dienstag und Freitag der Woche; bei Tee, Fleisch, Butter, Reis, Wolle, Seide, Häuten und Petroleum statt dessen Notierungen jeweils am Mittwoch. — [14]) Auf Basis des jeweiligen Durchschnittsstandes der 51 wichtigsten Währungen. — *) Vorläufig.

Gegenstand	Einheit[1])		1936 Nov.	1936 Dez.	1937 Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	1938 Jan.
Anzahl der Werktage:			24	25	25	24	25	26	23	26	27	26	26	26	25	26	25
Kreditsicherheit																	
Wechselproteste[2])	Anzahl in 1000	S	48,4	50,1	46,7	43,6	47,7	53,2	53,2	51,0	50,2	45,2	45,6	46,1	43,3	.	.
	1000 RM	„	6172	6739	6243	5718	6415	7545	7403	6756	6799	5854	6009	6062	5637	.	.
Vergleichsverfahren[3])	Anzahl	„	33	46	33	31	38	52	39	36	38	35	33	24	35	23	25
Konkursanträge[4])	„	„	405	391	412	410	419	449	356	348	345	282	321	330	369	.	.
davon mangels Masse abgelehnt	„	„	*194*	*173*	*186*	*186*	*203*	*228*	*167*	*183*	*181*	*122*	*151*	*175*	*187*	.	.
Eröffnete Konkurse[5])	„	„	212	235	226	206	235	234	180	181	177	151	163	175	177	159	179
Reichsbank																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	E	72	72	73	73	73	74	74	75	75	76	76	76	76	76	76
Kapitalanlagen	„	„	5498	6108	5448	5437	5640	5620	5520	5781	5801	5771	6040	6026	5984	6584	5979
darunter Wechselkredite[6])	„	„	*4908*	*5510*	*4858*	*4812*	*5112*	*5152*	*5055*	*5323*	*5345*	*5316*	*5591*	*5585*	*5546*	6131	*5515*
„ *Lombardforderungen*	„	„	*67*	*74*	*65*	*102*	*51*	*52*	*50*	*55*	*52*	*52*	*51*	*44*	*46*	*60*	*66*
„ *Deckungsfähige Wertpapiere*	„	„	*219*	*221*	*223*	*222*	*167*	*106*	*104*	*104*	*104*	*104*	*105*	*105*	*105*	*106*	*108*
Depositen (tägl. fäll. Verbdlk.)	„	„	753	1012	707	785	970	794	804	880	732	736	838	711	766	1059	851
Notenumlauf	„	„	4674	4980	4799	4816	4938	4979	4902	4992	5112	5116	5256	5275	5196	5493	5199
Geldumlauf insgesamt	Mill. RM	E	6646	6964	6724	6738	6838	6937	6830	6938	7104	7093	7259	7282	7177	7499	**7143**
Fünf große Banken																	
Gläubiger	Mill. RM	E	6256	.	6476	6536	6627	6699	6729	6716	6670	6686	6673	6609	6739	.	.
Schuldner i. lfd. Rechnung	„	„	3325	.	3296	3245	3312	3233	3174	3161	3186	3207	3303	3243	3214	.	.
Wechselbestand	„	„	2327	.	2672	2741	2671	2993	2970	2903	2924	2817	2655	2815	2893	.	.
Wertpapiere	„	„	879	.	789	790	784	713	799	780	747	852	837	815	771	.	.
Barliquidität	in v. H. der Verpflichtung.	„	1,78	.	1,90	1,55	2,16	1,60	1,70	1,95	1,80	1,84	2,31	1,72	1,85	.	.
Liquidität zweiten Grades		„	34,01	.	35,41	37,26	35,08	38,77	38,64	37,63	37,89	37,54	34,49	37,08	39,13	.	.
Reichsfinanzen																	
Steuereinnahmen[6])	Mill. RM	S	874	1216	968	779	1141	911	857	1310	1163	1080	1470	1144	1023	1522	.
Reichsschuld (ohne Neubesitz)	„	E	15245	15246	15311	15300	16058	16156	16907	16904	16857	16926	17602	17574	17655	.	.
Sparkassen[7])																	
Stand der Spareinlagen	Mill. RM	E	14222	14303	14577	14756	14838	[25]14963	15030	15060	15124	15218	15287	15415	15537	15741	.
Einzahlungsüberschuß	„	„	27,5	—47,6	107,4	105,4	33,0	71,8	33,6	19,1	57,6	88,0	64,5	117,2	103,0	60,6	.
Giroeinlagen (m. sächs. Gironetz)[8])	„	E	2448	2327	2387	2503	2506	[25]2452	2538	2454	2447	2575	2505	2524	2672	2542	.
Emissionen																	
Aktien (Kurswert)[9])	Mill. RM	S	13	5	84	110	12	4	3	6	38	20	8	20	11	17	.
Festverzinsl. Wertpapiere (nom.)	„	„	478	381	270	202	914	143	817	109	118	156	1016	218	195	.	.
Bodenkreditinstitute (Neugeschäft)[10])																	
Inlandsumlauf an:																	
Goldpfandbriefen	Mill. RM	E	7173	7175	7239	7271	7274	7280	7291	7295	7333	7353	7398	7411	7460	.	.
Goldkommunalobligationen[11])	„	„	4846	4799	4802	4800	4793	4794	4790	4789	4785	4771	4675	4667	4666	.	.
Monatliche Veränderung[12]) durch Nettoverkäufe usw. (+) od. Nettorückkäufe, Tilgungen usw. (—).		„	+23,8	— 8,4	+73,6	+40,5	—4,9	+39,5	+2,0	+1,1	+40,8	+1,3	+33,4	+35,8	+24,7	.	.
Hypotheken } Bestand		„	8347	8390	8432	8467	8488	8506	8557	8594	8417	8474	8525	8552	8618	.	.
Kommunaldarlehen[13]) } Bestand		„	5533	5476	5469	5453	5444	5434	5431	5419	5409	5404	5306	5292	5291	.	.
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Debetzinsen[14])[15])	„	.	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	6,50
Kreditzinsen[15])[16])	„	.	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
Blankotagesgeld	„	D	2,88	3,06	2,66	2,55	3,13	2,55	2,71	2,78	2,63	2,85	3,06	2,82	2,64	2,99	2,97
Privatdiskont	„	„	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,92	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
Warenwechsel mit Bankgiro	„	„	4,13	4,13	[26])3,32	3,30	3,28	3,28	3,23	3,26	3,28	3,25	3,33	3,34	3,27	3,34	3,29
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	3,00
—, m. 1jähr. Kündigungsfrist	„	„	3⅞	3⅞	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 4½% Pfandbriefe	„	„	4,65	4,64	4,63	4,60	4,59	4,55	4,54	4,54	4,53	4,52	4,52	4,51	4,51	4,50	4,50
Aktienrendite[17])	„	„	3,94	3,90	3,86	3,92	3,98	3,96	4,03	4,04	3,92	3,94	4,00	4,11	4,17	4,15	.
Aktienindex																	
Gesamt	1924/26 = 100	D	106,6	105,4	106,6	108,1	109,3	110,6	111,8	112,8	114,6	115,7	114,8	113,2	112,0	111,3	113,8
Bergbau und Schwerindustrie	„	„	120,8	119,1	119,6	120,3	120,6	121,3	122,4	123,6	125,2	125,1	123,9	121,6	119,8	118,5	120,5
Verarbeitende Industrie	„	„	98,1	97,3	98,7	100,4	101,6	103,1	104,3	105,4	107,0	108,5	107,8	106,3	105,2	104,7	107,6
Handel und Verkehr	„	„	108,4	106,9	108,3	110,6	112,5	113,7	115,1	115,9	118,0	119,8	118,7	117,6	116,8	116,2	118,6
Rentenkurse (4½% Werte)																	
Kursniveau, gesamt[18])	v. H.	D	96,32	96,38	96,67	97,37	97,70	98,47	98,80	98,85	99,03	99,36	99,33	99,44	99,62	99,68	99,81
—, Pfandbriefe	„	„	96,86	96,97	97,27	97,89	98,15	98,85	99,07	99,10	99,30	99,64	99,60	99,70	99,87	99,92	100,06
—, Kommunal-Obligationen	„	„	95,07	95,11	95,28	96,10	96,51	97,56	98,21	98,23	98,40	98,77	98,77	98,89	99,06	99,14	99,30
—, Öffentl. Anleihen[19])	„	„	95,36	95,17	95,60	96,54	97,10	97,83	98,24	98,43	98,59	98,79	98,70	98,91	99,16	99,25	99,23
5% Industrie-Obligationen	„	„	99,20	98,93	99,78	99,94	101,20	102,25	102,17	102,14	102,43	102,42	101,89	102,18	102,86	102,72	103,03
Stundenlöhne[20])																	
Gesamtdurchschnitt[21])	1928 = 100	A	83,5	83,5	83,6	83,6	83,6	83,6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
männl. Facharbeiter	Rpf	„	78,3	78,3	78,4	78,4	78,4	78,4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Hilfsarbeiter	„	„	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Warenpreise (Indexziffern)																	
Reagible Waren[22])	1913 = 100	D	76,4	78,3	80,0	80,9	83,2	80,6	80,0	79,3	79,7	79,6	78,7	76,5	75,0	74,5	° 74,6
Großhandelspreise (gesamt)	„	„	104,4	105,0	105,3	105,5	106,1	105,8	105,9	106,1	106,4	106,7	106,2	105,9	105,5	105,5	°105,5
Agrarstoffe	„	„	103,2	103,6	103,2	103,4	103,9	103,9	104,1	104,6	105,7	106,4	105,4	105,0	104,7	104,6	°105,0
Industriestoffe[23])	„	„	105,9	106,5	107,0	107,3	108,0	107,4	107,3	107,4	107,3	107,3	107,2	106,8	106,6	106,6	°106,6
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	„	„	95,2	96,1	96,8	97,3	98,1	97,0	96,6	96,6	96,4	96,2	95,6	94,8	94,1	94,3	° 94,3
darunter Textilien	„	„	*90,3*	*91,7*	*92,4*	*92,5*	*92,3*	*92,8*	*92,5*	*92,2*	*91,6*	*89,5*	*85,7*	*83,0*	*81,4*	*80,8*	° *80,8*
„ *Baustoffe*	„	„	*115,8*	*115,9*	*116,5*	*116,6*	*116,8*	*117,0*	*117,7*	*118,2*	*118,2*	*118,3*	*118,9*	*118,8*	*118,7*	*118,8*	°*118,8*
Industrielle Fertigwaren	„	„	122,8	123,1	123,2	123,2	123,6	123,8	124,2	124,4	124,6	124,8	125,5	125,9	126,0	126,0	°125,9
darunter Produktionsgüter	„	„	*113,2*	*113,2*	*113,2*	*113,2*	*113,2*	*113,2*	*113,2*	*113,2*	*113,2*	*113,1*	*113,1*	*113,1*	*113,1*	*113,1*	°*113,1*
„ *Verbrauchsgüter*	„	„	*130,0*	*130,5*	*130,7*	*130,7*	*131,4*	*131,8*	*132,5*	*132,9*	*133,3*	*133,6*	*134,9*	*135,6*	*135,8*	*135,8*	°*135,5*
Gebundene Grundstoffpreise[24])	1928 = 100	„	78,6	78,7	78,8	79,0	79,0	78,9	78,6	78,5	78,5	78,6	78,6	78,5	78,4	78,5	.
Lebenshaltungskosten																	
Gesamt	1913/14 = 100	D	124,3	124,3	124,5	124,8	125,0	125,1	125,1	125,3	126,2	126,0	125,1	124,8	124,9	124,8	124,9
Ernährung	„	„	121,3	121,0	121,4	121,9	122,3	122,3	122,4	122,9	124,5	124,0	122,0	121,3	121,2	121,1	121,2
Bekleidung	„	„	123,3	124,2	124,2	124,4	124,5	124,8	125,1	125,2	125,5	125,8	126,6	127,2	127,6	127,9	128,3
Wohnung	„	„	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3	121,3
Heizung und Beleuchtung	„	„	126,8	126,8	126,6	126,6	126,6	125,8	124,6	123,7	123,7	124,0	125,0	125,6	125,8	125,9	125,9
Verschiedenes	„	„	141,6	141,7	141,8	141,8	141,9	142,0	142,0	142,4	142,5	142,6	142,4	142,8	142,8	142,4	142,6

[1]) A = Monatsanfang, D = Monatsdurchschnitt, E = Monatsende, S = Monatssumme. — [2]) Nach Ermittlungen des Statistischen Reichsamts. — [3]) Nach dem Reichsanzeiger. — [4]) Nach den Zählkarten der Amtsgerichte; Zahl der eröffneten und der mangels Masse abgelehnten Verfahren. — [5]) Einschl. Reichsschatzwechsel. — [6]) Steuern, Zölle, Abgaben. — [7]) Einschl. Kommunalbanken. — [8]) Seit April 1937 „Sonstige Gläubiger". — [9]) Ohne Sacheinlagen und Fusionen. — [10]) Vergl. auch die Bemerkungen im Wochenbericht Nr. 19 v. 13. Mai 1936. — [11]) Einschl. Schuldverschreibungen des Umschuldungsverbandes deutscher Gemeinden. — [12]) Ohne Agrarentschuldungspapiere und Gemeindeumschuldungsobligationen. — [13]) Einschl. Deckungsdarlehen gemäß Gemeindeumschuldungsgesetz. — [14]) Debetzinsen einschl. Kreditprovision. — [15]) Satz des Zentralen Kreditausschusses. — [16]) Kreditzinsen für täglich fälliges Geld in provisionsfreier Rechnung. — [17]) Rendite der an der Berliner Börse gehandelten Papiere. — [18]) Ohne Reichsanleihen sowie ohne Industrieobligationen. — [19]) Ohne Reichsanleihen. — [20]) Durchschnittliche tarifliche Sätze der höchsten tarifmäßigen Altersstufe. — [21]) Männliche und weibliche Facharbeiter, Angelernte und Hilfsarbeiter. — [22]) Maschinengußbruch, Schrott, Messingblechabfälle, Blei, Schnittholz, Wolle, Hanf, Flachs, Ochsähäute, Kalbfelle. — [23]) Rohstoffe und Fertigwaren zusammen. — [24]) Berechnung des I. f. K. — [25]) Ab April 1937 nach der Monatsstatistik der deutschen Spar- und Girokassen. — [26]) Ab Januar 1937 Satz der Seehandlung. — °) Vorläufig.