

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

10. JAHRGANG

BERLIN, DEN 1. DEZEMBER 1937

NUMMER 48

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

Die Zahlen der Woche

Textilwirtschaft

Beschäftigung und Produktion der Textilindustrie lagen in den ersten neun Monaten 1937 über Vorjahrs-höhe. Auch die Rohstoffversorgung hat sich gebessert: Die Nettoeinfuhr von Rohstoffen hat zugenommen, die heimische Erzeugung ist kräftig gesteigert worden.

Der Absatz von Textilerzeugnissen ist weiterhin günstig: Die Einzelhandelsumsätze, die im ganzen ein gutes Bild von der Entwicklung am Binnenmarkt geben, waren in der Zeit von Januar bis Oktober 1937 um mehr als 12 v. H. höher als im Vorjahr und lagen damit um rd. 46 v. H. über dem tiefsten Stand von 1933. Auch die Ausfuhr von Textilfertigwaren hat zugenommen.

	Einheit	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	Jan./Okt. 1936	1937
Beschäftigung in der Textilindustrie ¹⁾	1936 = 100	115,0	104,8	90,3	80,5	88,2	99,4	95,5	100,0	²⁾ 97,9	³⁾ 105,3
Produktion der Textilindustrie	1928 = 100	92,4	90,0	87,7	79,2	90,7	98,7	91,0	98,4	²⁾ 97,3	³⁾ 98,6
darunter Baumwollindustrie....	„	89,0	86,5	83,4	83,1	99,9	104,8	94,9	102,2	²⁾ 102,0	³⁾ 97,1
Einfuhrüberschuß von Textilrohstoffen	1 000 t	753	697	587	662	786	733	750	635	²⁾ 538	³⁾ 661
darunter Baumwolle	„	358	317	281	340	401	337	349	310	²⁾ 255	³⁾ 274
Wolle u. a. Tierhaare	„	161	153	148	161	175	165	149	122	²⁾ 104	³⁾ 108
Ausfuhr von Textilfertigwaren ..	„	134	111	97	58	62	51	51	67	²⁾ 49	³⁾ 54
Einzelhandelsumsätze in Textilien und Bekleidung	1928 = 100	97,2	87,8	74,1	57,7	56,4	65,8	66,5	73,2	67,4	75,7

¹⁾ Geleistete Arbeiterstunden. — ²⁾ Januar/September. — ³⁾ Wegen veränderten Umfangs nicht unbedingt mit den Jahreszahlen vergleichbar.

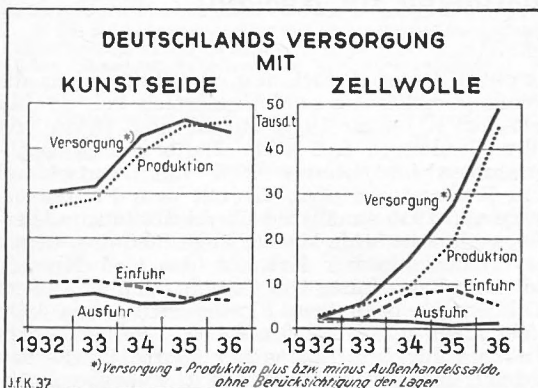
Der Außenhandel mit synthetischen Spinnstoffen

Die zunehmende Selbstversorgung Deutschlands mit Textilrohstoffen prägt sich mehr und mehr auch im Außenhandel der beiden wichtigsten synthetischen Spinnstoffe Kunstseide und Zellwolle aus.

Kunstseide

Bis 1935 hatte Deutschland trotz des hohen Standes seiner Kunstseidenerzeugung zur Ver-

Überschuß 12,5 v.H. der binnenländischen Erzeugung aus, 1934 immerhin noch 9,6 v.H. 1935 ging die Mehreinfuhr scharf zurück. Sie betrug (bei gesteigerter Produktion) nur noch



Zur Kunstseidenwirtschaft Deutschlands (in t)

Jahr	Erzeugung	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhrüberschuß (—); Ausfuhrüberschuß (+)	Versorgung des Binnenmarktes ¹⁾
1932.....	26 700	10 167	6 828	—3 339	30 039
1933.....	28 700	10 259	7 522	—2 737	31 437
1934.....	39 000	9 082	5 352	—3 730	42 730
1935.....	45 600	6 702	5 454	—1 248	46 248
1936.....	46 000	6 088	8 523	+2 435	43 565
Jan.-Okt. 1936..	..	5 121	7 250	+2 129	..
Jan.-Okt. 1937..	..	4 343	5 787	+1 444	..

¹⁾ Erzeugung plus oder minus Außenhandelsaldo; ohne Berücksichtigung der Lagerbewegungen.

sorgung des heimischen Marktes Kunstseide in ziemlich erheblichem Umfange aus dem Auslande eingeführt. 1932 beispielsweise machte der Einfuhr-

2,8 v.H. der Eigenerzeugung. Im Jahre 1936 wurde Deutschlands Außenhandel mit Kunstseide zum ersten Male aktiv: Der Ausfuhrüberschuß

belief sich auf 2435 to oder 4,33 Mill. *R.M.* Auch im laufenden Jahre ist mehr Kunstseide eingeführt als eingeführt worden, wengleich der Überschuß in den ersten zehn Monaten nicht so hoch war wie in der gleichen Vorjahrszeit (vergl. vorstehende Übersicht). Trotzdem kann man sagen, daß die Passivität des Kunstseidenaußenhandels weitgehend überwunden und die Kunstseide zu den „Devisenbringern“ aufgerückt ist.

Zellwolle

Die gleiche Entwicklung, die der Außenhandel mit Kunstseide durchgemacht hat, wiederholt sich bei der Zellwolle, wengleich der Prozeß hier noch nicht so weit fortgeschritten ist wie dort. Solange die Eigenerzeugung von Zellwolle noch nicht voll ausgebaut ist, ist Deutschland bei seinem hohen Verbrauch zum Teil auf die

Zur Zellwollwirtschaft Deutschlands
(in t)

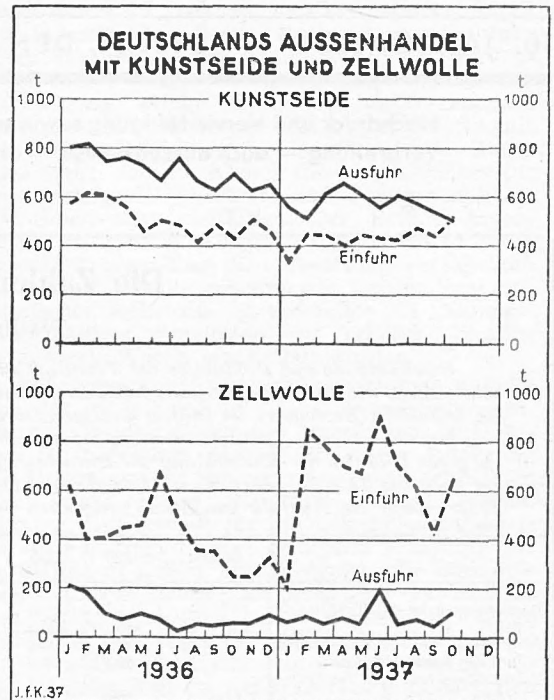
Jahr	Erzeugung	Einfuhr ¹⁾	Ausfuhr ¹⁾	Einfuhrüberschuß (—); Ausfuhrüberschuß (+)	Versorgung des Binnenmarktes ²⁾
1932.....	2 700	1 662	1 916	+ 254	2 446
1933.....	5 400	2 026	1 743	— 283	5 683
1934.....	9 200	7 602	1 544	— 6 058	15 258
1935.....	19 600	8 776	697	— 8 079	27 679
1936.....	rd. 45 000	5 030	1 059	— 3 971	48 971
Jan.-Okt. 1936..	.	4 450	910	— 3 540	.
Jan.-Okt. 1937..	.	6 506	808	— 5 698	.

¹⁾ Einschl. Kunstseidenabfälle. — ²⁾ Erzeugung plus oder minus Außenhandelsaldo; ohne Berücksichtigung der Lagerbewegung.

Einfuhr angewiesen; Lieferant ist vor allem Italien. Immerhin ist mit zunehmender Eigenproduktion die Einfuhr bereits im Jahre 1936 kräftig zurückgegangen. Mengenmäßig betrug der Einfuhrüberschuß 1936 nur noch etwa die Hälfte des Vorjahrs. Noch stärker (um 61,5 v. H.) ist der Einfuhrüberschuß wertmäßig gesunken (von 11,53 Mill. *R.M.* im Jahre 1935 auf 4,44 Mill. *R.M.* im Jahre 1936).

Ebenso wie bei der Kunstseide hat sich also die Passivität des Zellwollaußenhandels vermindert und man geht sicherlich nicht fehl, wenn man bei der Ausdehnung der deutschen Erzeugung

und der steigenden Bedeutung der Zellwolle in der Welt in absehbarer Zeit einen Ausgleich und sogar eine Aktivierung der deutschen „Zellwoll-Bilanz“ erwartet. Hieran ändert auch nichts, daß der Einfuhrüberschuß in den ersten zehn Monaten von 1937 erheblich über Vorjahreshöhe lag (vgl. die vorstehende Übersicht). Solche Schwankungen sind durchaus möglich — vor allem wenn man den hohen Bedarf Deutschlands an Spinn-



stoffen berücksichtigt. Auf längere Sicht wird sich jedoch die Aufbauarbeit und der Vorsprung, den Deutschland auf dem Gebiet der Zellwolle erreicht hat, auch im Außenhandel auswirken.

(Bei der vorstehenden Übersicht und den Schaubildern ist zu beachten, daß die Zellwolle erst seit Mai 1937 in der deutschen Außenhandelsstatistik gesondert angeführt wird; doch dürfte die Entwicklung während der letzten Jahre richtig wiedergegeben sein.)

Die Entwicklung der Seerüstungen im Ausland*)

Die vertraglichen Rüstungsbeschränkungen

Am 31. Dezember 1936 waren die Rüstungsbeschränkungen, die sich die fünf Hauptseemächte: Großbritannien, Vereinigte Staaten, Frankreich, Italien und Japan im Washingtoner Verträge von 1922 und im Londoner Flottenverträge von 1930 auferlegt hatten, erloschen. Zwar gelang es im Londoner Flottenverträge von 1936, das Wettüben zur See auf weitere sechs Jahre wenigstens qualitativ zu beschränken, indem Höchstgrenzen für Wasserverdrängung und Geschützkaliber festgesetzt wurden. Dem Ab-

kommen traten jedoch nur Großbritannien, die Vereinigten Staaten und Frankreich bei, so daß seit dem 1. Januar 1937 Italien und Japan von allen Bindungen frei sind. Dafür schloß Großbritannien im Sommer 1937 mit Deutschland und Rußland Verträge, die mit dem Flottenverträge von 1936 annähernd übereinstimmen. Allerdings erhielten beide Mächte Zugeständnisse wegen des Baues schwerer Kreuzer (das sind Kreuzer mit einer Bewaffnung von Geschützen über 15,5 cm Kaliber, die nach dem Flottenvertrag von 1936 nicht mehr gebaut werden sollen). Ferner bekam Rußland für den Bau seiner Flotte im Fernen Osten freie Hand, da Japan den Rüstungsbeschränkungen fern geblieben ist.

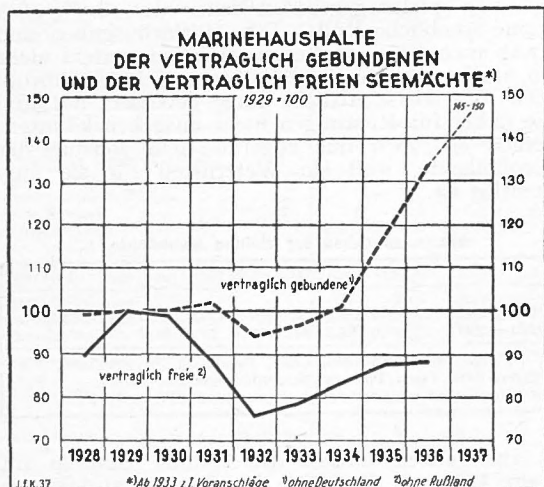
Hatte schon der Wegfall der Bestimmungen über den Umfang der Gesamttonnage der einzelnen Schiffsklassen ein erneutes Wettüben zur See

*) Vgl. „Die Entwicklung der Seerüstungen im Ausland“ im Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 9. Jg., Nr. 28, vom 15. Juli 1936, S. 111 ff. Rußland ist in beiden Berichten außer Betracht geblieben, weil über seine Rüstungen nur wenig bekannt geworden ist.

ermöglicht, so ist durch das Ausscheiden Italiens und Japans aus den vertraglichen Bindungen eine *wirkungsvolle* Rüstungsbeschränkung noch stärker in Frage gestellt.

Marineausgaben, Neubauten, Bauzeiten und Baukosten der großen Seemächte

Der Anstieg der Marineausgaben der fünf Hauptseemächte setzte sich im Jahr 1936 mit unverminderter Stärke fort. Dabei behielten die Vereinigten Staaten wie bisher die Führung, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Schiffbaukosten in den Vereinigten Staaten wohl um rd. 50 v. H. über denen Großbritanniens liegen. Ein Teil der Mehraufwendungen ist dem Anziehen der Rohstoffpreise und Löhne zuzuschreiben. Die



Marinehaushalte für 1937/38 lassen auch für dieses Jahr ein weiteres Anwachsen der Ausgaben erkennen. Gegenüber 1929 wird die Steigerung grob geschätzt 45 bis 50 v. H. betragen.

Marineausgaben der großen Seemächte*)
in Mill. RM

Staat	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Großbritannien	1 142	1 072	1 009	872	877	938	1 008	1 388	.
Ver. Staaten v. Amerika	1 558	1 571	1 560	1 457	1 268	1 376	1 798	2 072	.
Japan	525	501	590	593	827	859	928	938	.
Frankreich	409	448	462	399	469	485	476	517	.
Italien	262	309	352	346	326	278	256	300	.
Summe	3 896	3 901	3 973	3 667	3 767	3 936	4 566	5 215	.
1929 = 100	100,0	100,1	102,0	94,1	96,7	101,0	117,2	133,9	145-150

*) Um die Marineausgaben der fünf Länder miteinander vergleichbar zu machen, wurden die Angaben in Landeswährung mit den jährlichen Jahresdurchschnittskursen in Reichsmark umgerechnet. In Großbritannien, den Vereinigten Staaten und Japan wurde ab 1930, in Italien und Frankreich ab 1936 ein Wechselkurs verwendet, der der Verschiedenheit von in- und ausländischer Preisentwicklung Rechnung trägt. Für 1936 und 1937 handelt es sich um Voranschläge.

Der größte Teil der Steigerung der Ausgaben ist auf vermehrte Neubauten zurückzuführen. Die Tonnagezahl der im Bau befindlichen Kriegsschiffe ist daher vergleichsweise stärker als die Ausgaben gewachsen. Besonders auffallend ist die Vermehrung der Tonnage bei den beiden angelsächsischen Ländern, die Anfang 1937 fast 60 v. H. der im Bau befindlichen Gesamttonnage auf sich vereinigten. Frankreich und Japan haben ihren Bestand gleichfalls erhöht, bei Italien ist gegen die beiden Vorjahre eine kleine Verminderung festzustellen.

Im Bau befindliche Kriegsschiffe I. Ordnung*)
in 1000 t

Staat	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Brit. Reich	102,4	78,3	42,8	54,6	38,0	76,7	100,9	122,5	239,0
Ver. St. v. A.	85,8	90,2	70,6	43,8	77,6	86,9	123,0	197,7	229,5
Japan	100,5	76,9	70,0	84,7	35,1	31,4	67,8	66,0	85,7
Frankreich	128,8	120,3	130,4	139,7	110,2	80,7	130,1	150,4	145,6
Italien	58,0	94,0	97,4	98,1	60,6	57,8	119,7	103,0	102,5
Summe	475,5	459,7	411,2	420,9	321,5	333,5	541,5	639,6	802,3
1929 = 100	100,0	96,7	86,5	88,5	67,6	70,1	113,9	134,5	168,7

*) Schlachtschiffe, Kreuzer, Flottillenführer, Zerstörer, Torpedo-, U-Boote, Flugzeugträger. Die Angaben sind den Berichten entnommen, die die englische Admiralität jährlich — im allgemeinen nach dem Bestand vom 1. Februar — herausgibt: *Fleets, The British Commonwealth of Nations and Foreign Countries. Presented by the First Lord of the Admiralty to Parliament by Command of His Majesty, London.* Berücksichtigt wurden nur diejenigen Schiffe, die bereits auf Stapel gelegt waren.

Wie stark sich die Kriegsmarinen nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Schiffe vergrößern werden, zeigt ein Vergleich mit der fertigen Tonnage.

**Fertige und im Bau befindliche Kriegsschiffe I. Ordnung
Anfang 1937**
in 1000 t

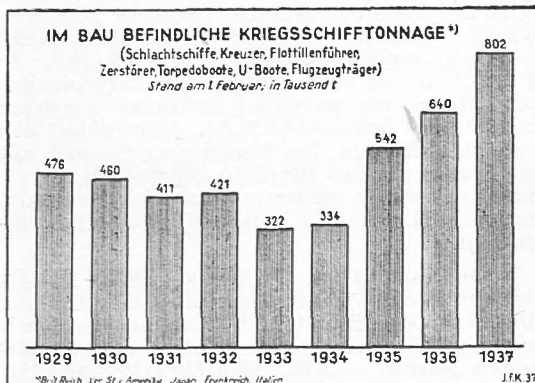
Staat	fertig	im Bau	i. B. befindl. in v. H. d. fert. Schiffe
Britisches Reich	1 212	239	20
Ver. St. v. Amerika	1 136	230	20
Japan	817	86	11
Frankreich	557	146	26
Italien	435	103	24

Wenn Frankreich und Italien den größten Prozentsatz zu verzeichnen haben, so liegt dies an der langen Bauzeit ihrer Schiffe. Großbritannien, das schon immer am schnellsten baute, wird voraussichtlich die bisherigen Bauzeiten noch unterschreiten.

Bauzeiten von Kriegsschiffen
(in Jahren)

Staat	Schlachtschiffe	Kreuzer	Zerstörer	U-Boote
Britisches Reich	3—3½	2½—3	1½—2	2
Ver. St. v. Amerika	4	3	2½	2½
Japan	.	3—4	2—3	3
Frankreich	4	3—4	4	4—5
Italien	5	3—4	3	4—5

Zu einem Teil ist die Steigerung der im Bau befindlichen Kriegsschiff-tonnage auch auf die Wiederaufnahme des Schlachtschiffbaus zurückzuführen. Dieser war nach dem Weltkrieg fast



allgemein zum Stillstand gekommen. Man begnügte sich, die vor und im Weltkrieg gebauten Schlachtschiffe zu modernisieren. Wenn diese Umbauten auch Neubaukosten ersparten, so

verlangten sie doch bedeutende Summen. So erforderte der Umbau des britischen Schlachtschiffs „Warspite“ von 1934 bis 1937 rd. 2,3 Mill. £, während der Neubau 1912 bis 1915 rd. 2,6 Mill. £ gekostet hatte. Nachdem Frankreich 1932 und Italien 1934 Schlachtschiffe auf Stapel gelegt hatten, schritten 1937 auch Großbritannien und die Vereinigten Staaten¹⁾ zu Neubauten. Die Kosten eines neuen britischen Schlachtschiffs werden auf 8 Mill. £, die eines amerikanischen auf 55 bis 60 Mill. \$ veranschlagt. Dies macht bei den englischen Schlachtschiffen einen Preis von 228 £/t aus. Demgegenüber kostete das erste englische Großkampfschiff „Dreadnought“ (Baujahr 1906, Wasserverdrängung 18200 t) 100 £/t, das Schlachtschiff „Rodney“ (Baujahr 1925, Wasserverdrängung 33500 t) 170 £/t. Die Kostensteigerung auf über das Doppelte innerhalb eines Menschenalters erklärt sich aus der verminderten Kaufkraft des Geldes, der Vermehrung der Panzerung und Feuerleitungsanlagen sowie der Erhöhung der Maschinenleistung.

Ob der Schlachtschiffbau den Höhepunkt erreicht hat, wird von Japan abhängen, über dessen Schlachtschiffpläne jedoch noch nichts Genaues feststeht. Alle anderen Mächte haben erklärt, mit der Wasserverdrängung ihrer Schlachtschiffe nicht über 35000 t hinausgehen zu wollen, auch Italien, allerdings unter dem Vorbehalt, daß diese Grenze von keiner anderen Seemacht überschritten würde.

Abgesehen von der langfristigen Entwicklung haben sich die Baukosten in den beiden letzten Jahren auch konjunkturell erhöht. In England erhöhten sich die Schiffbaupreise infolge Steigerung der Löhne und der Werkstoffpreise seit 1935 um 30 bis 40 v. H. Die Preissteigerung in den Vereinigten Staaten zeigt die folgende Zusammenstellung.

Kosten eines Zerstörers der Vereinigten Staaten von Amerika

Baufauftragsjahr	Vertragskosten in Mill. \$	Preissteigerung in v. H. jeweils gegenüber dem Vorjahr
1933	3,41	—
1934	3,61	5,8
1935	3,84	6,4
1936	4,24	10,6
1937	rd. 5,20	rd. 25

Von 1935 bis 1937 sind die Kosten eines Zerstörers mithin um 50 v. H. gestiegen. Allerdings sind die Zerstörer des Jahres 1937 um 100 t größer als ihre Vorgänger. Auf die Tonne umgerechnet, ergibt der Preis der neuesten Zerstörer 3600 \$ = 8000 *RM*. Selbst wenn man die höheren amerikanischen Kriegsschiffpreise berücksichtigt, so ist der Preis von 8000 *RM*/t doch außerordentlich hoch. Denn ein moderner britischer Zerstörer kostete „nur“ etwa 3500 *RM*/t. Man erklärt den Preisunterschied in den Vereinigten Staaten mit dem Umstand, daß in noch höherem Maße als früher besonders teure Baustoffe verwendet würden, und mit einer Verschärfung der Bauvorschriften.

Bemerkenswert ist, daß der staatliche Kriegsschiffbau in den Vereinigten Staaten von Amerika billiger als der private ist. Die neuen amerikanischen Schlachtschiffe werden auf Staatswerften gebaut, weil das niedrigste Preisangebot einer amerikanischen Privatwerft das der New Yorker Staatswerft um 10 Mill. \$ übertroffen hat.

¹⁾ Der Bau zweier amerikanischer Schlachtschiffe ist erst Mitte 1937 vergeben worden. Ihre Tonnage ist daher in der Tabelle der im Bau befindlichen Kriegsschiffe nicht enthalten.

Die Preise der Privatwerften sind einmal deshalb höher, weil ihre Angebote verbindlich sind, während die Kostenanschläge der Staatswerften nicht bindender Natur sind. Dann aber müssen die Privatwerften Versicherung, Steuern, Zinsen, Abschreibung und Gewinn einkalkulieren, was die Staatswerften nicht nötig haben. Schließlich zahlen die Privatwerften höhere Löhne und Gehälter. Trotzdem hätte der Unterschied zwischen den Preisen der Staats- und Privatwerften nach einer Erklärung des Marinevertreters im Naval Committee des Parlaments am 19. Juni 1937 nur 7 Mill. \$ betragen dürfen, während er sich in Wirklichkeit auf 10 Mill. \$ belief.

Die Seerüstungen der kleinen Seemächte

Die Seerüstungen aller kleinen Seemächte zusammen spielen gegenüber denen der fünf großen keine erhebliche Rolle. Ihre Marineausgaben sind zwar auch etwas gestiegen, aber bei weitem nicht so stark wie die der Hauptseemächte. Obwohl sich ihre wirtschaftliche Lage gebessert hat und sie daher für Rüstungen mehr ausgeben könnten, folgen sie doch nur zögernd dem Beispiel der Großmächte, weil ein Wettrüsten für sie aussichtslos ist.

Marineausgaben der kleinen Seemächte *)

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Mill. <i>RM</i> ¹⁾	598,9	592,3	529,9	454,1	470,8	499,0	524,0	524,8	.
1929 = 100 ...	100,0	98,9	88,5	75,8	78,6	83,3	87,5	87,6	.

*) Argentinien, Brasilien, Chile, Dänemark, Griechenland, Norwegen, Peru, Polen, Portugal, Schweden, Spanien, Türkei. — ¹⁾ Entwertungsländer umgerechnet, s. Anm. auf S. 277, unten links.

Im ganzen hatten die kleinen Staaten im Jahr 1936 rd. 60000 t¹⁾ im Bau — also knapp 10 v. H. soviel wie die Hauptseemächte Anfang 1936. Ein großer Teil der Neubauten wird im Ausland erstellt. Denn wenn auch die kleineren Staaten bestrebt sind, sich in ihren Rüstungen möglichst selbständig zu machen, so sind sie doch im Bau größerer Kriegsschiffe — von Holland, Schweden, Spanien, Dänemark und Norwegen abgesehen — auf die Erfahrungen des ausländischen Schiffbaus angewiesen. Großbritannien hat den größten Teil der Aufträge erhalten.

Kriegsschiffaufträge im Ausland (Mitte 1937)

Bauland	Bestellerland	Typ	Wasserverdrängung
England ...	Argentinien	7 Zerstörer	9 450 t
		1 Schulschiff	7 000
	Estland	2 U-Boote	1 200
		4 Zerstörer	5 400
Frankreich .	Polen	2 Zerstörer	3 000
	Jugoslawien	1 Zerstörer	1 250
	Polen	1 Minenleger	2 250
Italien	Brasilien	3 U-Boote	2 250
	Siam	9 T-Boote	2 862
Holland ...	Polen	2 U-Boote	2 200
Japan	Siam	2 U-Boote	740
			37 602

Diese Liste enthält nur die in der Presse bekannt gewordenen Bestellungen²⁾. Es ist anzunehmen, daß noch mehr Aufträge vergeben worden sind. Ganz roh geschätzt machen die in der Liste aufgeführten Aufträge einen Betrag von 150 Mill. *RM* aus. Dabei ist zu bedenken, daß

¹⁾ Nach Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1937.

²⁾ Nach einem Bericht des Marinesachverständigen Hector Bywater soll außerdem Rußland in den Vereinigten Staaten drei Schlachtschiffe von je 35 000 t zu bestellen beabsichtigen. Zusammen mit einer Anzahl von Reserverohren soll es sich um ein Objekt von 35 Mill. \$ handeln (D.A.Z., Nr. 401 vom 28. 8. 1937).

die Schiffe sich in verschiedenen Baustadien befinden und ihre Fertigstellung sich über eine Reihe von Jahren erstreckt.

Eine Neuerung im Waffenhandel war im Sommer dieses Jahres ein Angebot der amerikanischen Regierung, Brasilien 6 ältere Torpedoboote zu leihen, „um dieses Land vor den Zugriffen rohstoffarmer Länder zu bewahren“. Die Angelegenheit wurde jedoch vertagt, weil, abgesehen vom Einspruch Argentinien, Brasilien selbst wenig Neigung für das Geschäft zeigte. Man vermutet, daß es sich bei dem Angebot um ein Manöver der amerikanischen Rüstungsindustrie handelte, die in Brasilien festen Fuß zu fassen und den europäischen Waffenhandel auszuschalten wünschte¹⁾.

Aussichten

Die Grenzen der Seerüstungen sind noch nicht zu erkennen. Der englische Marinesachverständige Hector Bywater ist sogar der Ansicht, daß ein Flottenrüsten in nicht geringerem Umfang als das von 1906 bis 1914 erst begonnen hat²⁾. Zweifellos ist Großbritannien in der Lage, seine Rüstungen noch zu steigern. Denn obgleich Mitte 1937 die

Aufrüstung in vollem Gange war und daneben sich nicht weniger als 1,2 Mill. BRT Handelsschiffstonnage im Bau befanden, waren um diese Zeit 35 v. H. der britischen Hellinge (Schiffsbauplätze) unbesetzt. Wenn auch nicht alle freien Hellinge zum Bau von Kriegsschiffen geeignet sind, so scheint doch die Leistungsfähigkeit der britischen Werften bei weitem nicht ausgenutzt zu sein. In Japan, wo sich die Zahl der Werftarbeiter seit 1934 verdoppelt hat, ist man bereits zur Anlage neuer Hellinge geschritten.

Auch die Rohstoffbeschaffung ist im ganzen kein Hindernis für eine Rüstungssteigerung. Zwar kam es im Februar 1937 in den Vereinigten Staaten von Amerika zu erheblichen Reibungen. Infolge Knappheit an Kupfer und Stahl drohten sogar Arbeiterentlassungen, die Fertigstellung der Kriegsschiffe wurde verzögert. In den letzten Monaten ist mit der Abschwächung auf dem Rohstoffmarkt trotz gesteigerter Rüstungen die Versorgungslage wieder besser geworden. Stahl und Nichteisenmetalle stehen den Werften in genügenden Mengen und zu herabgesetzten Preisen zur Verfügung, so daß auch nach dieser Richtung Spielraum, vielleicht sogar Anreiz für weitere Rüstungen vorhanden ist.

Entwicklung und Aussichten des Güterverkehrs über See in deutschen Häfen

Die Zeit von 1933 bis 1936

Als 1933 die Neuordnung der deutschen Wirtschaft in Angriff genommen wurde, war durchaus nicht von vornherein zu erwarten, daß sich aus dem allgemeinwirtschaftlichen Aufschwung auch verstärkte Aufgaben für die Seeschifffahrt ergeben würden. Wohl versprach das Ziel, der Einsatz aller schaffenden Kräfte, eine gewaltige Steigerung der heimischen Produktion. Aber einer entsprechenden Auswirkung dieser Steigerung gerade auf den Güterverkehr über See standen gewisse Schranken entgegen. Einmal zwang die Devisen-

Im Rahmen der Gesamtsteigerung nimmt freilich das Jahr 1936 eine besondere Stellung ein. Infolge der vorübergehenden Sperrung des Verkehrs durch den polnischen Korridor hatte der Güterverkehr über See zwischen Königsberg und den übrigen deutschen Häfen eine Sonderbelebung, die 1937 infolge neuer Vereinbarungen mit Polen ihr Ende fand. Ferner gibt die beförderte Menge für sich allein nur ein ungenaues, im vorliegenden Falle ein zu günstiges Bild von der Zunahme der gesamten Verkehrsleistung. Mit der beförderten Menge hat nämlich, wie wir sehen werden, die Länge des Beförderungsweges je Tonne zweifellos nicht Schritt gehalten.

Der Güterverkehr über See zwischen deutschen Häfen (Inlandsverkehr)

Das entscheidende Kennzeichen der Entwicklung des deutschen Güterverkehrs über See in den letzten Jahren war das ungewöhnlich starke Anwachsen des Inlandsverkehrs, d. h. des Verkehrs zwischen den deutschen Häfen. Er stieg bis 1936 (10,2 Mill. t) auf das 2 $\frac{1}{2}$ -fache des Standes von 1932 (4,15 Mill. t). Die Veränderungen im Außenhandel, die Verstärkung und Verlagerung der inländischen Erzeugung boten offenbar dem Warenverkehr zwischen dem Osten und Westen Deutschlands neue Möglichkeiten, den Seeweg zu

Güterverkehr und Wirtschaftsentwicklung

Jahr	Güterverkehr über See in deutschen Häfen		Inlandsverkehr		Auslandsverkehr		Deutsche Gesamtproduktion		Deutscher Außenhandel (Generalhandel)	
	Mill. t = 100	1932	Mill. t = 100	1932	Mill. t = 100	1932	1928	1932	Mill. t = 100	1932
1932	33,4	100	4,15	100	29,3	100	58,7	100	98,1	100
1933	36,5	109	5,16	124	31,4	107	65,5	116	98,0	100
1934	42,6	128	6,21	150	36,4	124	83,3	142	109,7	112
1935	44,1	132	7,25	175	36,9	126	96,8	146	116,5	119
1936	51,0	153	10,2	246	40,8	139	106,7	182	123,5	126

lage zu besonders sparsamer Verwendung ausländischer Rohstoffe und Nahrungsmittel. Deshalb war beim Außenhandel, der stärksten Stütze des Güterverkehrs über See, eine Belebung zunächst nicht zu erwarten. Außerdem gehörte zu dem neuen Wirtschaftsprogramm die weitere Rationalisierung aller wirtschaftlichen Vorgänge. Darunter fiel natürlich auch die Steigerung des Wirkungsgrades in der Verkehrswirtschaft; sie verlangte u. a. Verkürzung und Einsparung der Anfuhrleistungen zwischen Erzeugern und Verbrauchern.

Trotzdem ist der Güterverkehr über See von 1932 bis 1936 stark gestiegen, nämlich von 33,4 Mill. t auf 51 Mill. t, d. h. um nahezu 60 v. H.

Güterbewegung im deutschen Inlandsverkehr

	Eisenbahn		Binnenschifffahrt		Über See in deutschen Häfen	
	Mill. t	1932 = 100	Mill. t	1932 = 100	Mill. t	1932 = 100
1932.....	266,8	100	75,6	100	4,15	100
1933.....	295,1	111	78,0	103	5,16	124
1934.....	349,5	131	94,2	125	6,21	150
1935.....	386,5	145	101,4	134	7,25	175
1936.....	428,0	160	116,1	154	10,20	246

benutzen, mit dem Erfolg, daß der Güterverkehr über See zwischen deutschen Häfen verhältnismäßig sogar weit stärker gestiegen ist als die Güterbewegung der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt.

¹⁾ „Marinerundschau“, 42. Jg., Nr. 9, S. 557, September 1937.
²⁾ „The Engineer“ vom 1. Januar 1937.

Der Güterverkehr über See mit dem Ausland

Auf dem wichtigsten Gebiet des Güterverkehrs über See in deutschen Häfen, dem *Güterverkehr mit dem Ausland*, beträgt die Zunahme (bei einem Umschlag von rd. 40,8 Mill. t gegen 29,3 Mill. t im Jahre 1932) annähernd 40 v. H. Freilich ist diese beachtliche Steigerung von einer gewissen Verkürzung des durchschnittlichen Transportweges begleitet. Der Güterverkehr mit Europa hat nämlich stärker zugenommen als der Güterverkehr mit den außereuropäischen Ländern. 1932 betrug der Anteil, den die außereuropäischen Länder am Güterverkehr über See hatten, 40 v. H., 1935 waren es nur noch 33 v. H. Man muß ferner berücksichtigen, daß sich die Zunahme des Güterverkehrs mit dem Ausland bis 1936 — über See und auf anderen Wegen — hauptsächlich auf Massengüter mit billigen Frachten beschränkt hat. Von den 28 Mill. t, um die der deutsche Außenhandel (Spezialhandel) von 1932 bis 1936 zugenommen hat, entfielen nur 1,3 Mill. t auf Fertigwaren.

Heutige Lage und Aussichten

Für das Jahr 1937 liegen die Verkehrszahlen bis August vor. Es können daher nur die Zahlen dieser acht Monate mit den Zahlen entsprechender Zeiten in anderen Jahren verglichen werden. Da ferner im Jahr 1936 außergewöhnliche Verhältnisse das Ergebnis vor allem des Inlandsverkehrs beeinflußt haben, so sollen den Verkehrszahlen von 1937 diejenigen von 1935 und — als Ausgangspunkt — die Zahlen von 1932 gegenübergestellt werden.

Für die Aussichten des *Inlandsverkehrs* über See gelten die gleichen Überlegungen wie bisher. Die großen Richtlinien der deutschen Wirtschaftspolitik, voller Einsatz aller wirtschaftlichen Kräfte unter ständiger Erhöhung ihres Wirkungsgrades, wirken auch weiter. Die neuen Aufgaben, die sich daraus für den Güterverkehr über See im Rahmen der innerdeutschen Verkehrswirtschaft ergeben haben, wird man als dauernden Zuwachs betrachten können. Auch sind die Aussichten dieses Verkehrs infolge seines Zusammenhangs mit dem Schicksal der deutschen Binnenwirtschaft weiter günstig. Immerhin wird der Umfang des Güterverkehrs über See mit dem Ausland auch in Zukunft den Ausschlag für die Beschäftigung der deutschen Seeschifffahrt geben.

Güterverkehr über See in deutschen Häfen
(Januar bis August)

	1932	1935		1937	
	1 000 t	1 000 t	Zuwachs in v. H. von 1932	1 000 t	Zuwachs in v. H. von 1935
Gesamt . . .	22 525	30 337	+ 34,7	38 753	+ 27,7
davon . . .					
Inland . . .	4 058	7 098	+ 74,9	9 293	+ 30,9
Ausland . .	18 467	23 250	+ 23,9	29 450	+ 26,7

Für den *Auslandsverkehr* braucht man nicht dauernd mit den Einschränkungen zu rechnen, die sich aus der Umstellung der deutschen Wirt-

schaft zunächst zwangsläufig ergeben hatten. Denn je weiter die deutsche Wirtschaft sich den veränderten Außenhandelsbedingungen angepaßt hat, desto weniger Hindernisse erwachsen daraus der Steigerung des Außenhandels und der Schifffahrtsleistungen. Die Entwicklung gerade im laufenden Jahr gibt hierüber wertvolle Aufschlüsse.

Die Zeit von 1932 bis 1935 wird von dem Aufschwung des Inlandsverkehrs beherrscht: Bei einer Gesamtsteigerung des Güterverkehrs über See um 35 v. H. beläuft sich die Steigerung des Inlandsverkehrs auf 75 v. H., die des Auslandsverkehrs auf 24 v. H. Zwischen 1935 und 1937 dagegen hat sich das Tempo nahezu ausgeglichen. Bei knapp 28 v. H. Gesamtsteigerung ist der Inlandsverkehr um 31 v. H., der Auslandsverkehr um fast 27 v. H. gestiegen. Der Inlandsverkehr hat danach, wie zu erwarten war, sein stürmisches Aufschwungtempo erheblich verlangsamt. Der deutsche Küstenverkehr wurde, wie bereits betont, vermehrt zur Ergänzung und Verbesserung des innerdeutschen Verkehrsnetzes herangezogen. Er erhielt dadurch neue Aufgaben und einen verhältnismäßig plötzlichen größeren Zuwachs. Die Verlangsamung des Tempos ist offenbar der Ausdruck dafür, daß die Eingliederung des Küstenverkehrs in das innerdeutsche Verkehrsnetz im ganzen abgeschlossen ist.

Umgekehrt war bei dem Güterverkehr mit dem Ausland ein neuer Aufschwung zu erwarten, sobald erst der deutsche Außenhandel den veränderten Außenhandelsbedingungen angepaßt und die Belegung der Weltwirtschaft fortgeschritten war. Im Jahr 1937 sehen wir bereits deutliche Zeichen der erwarteten Besserung. So war, auf 8 Monate berechnet, die Zuwachsrate des Auslandsverkehrs von 1935 bis 1937 (26,7 v. H.) bereits größer als in dem um ein Jahr längeren Zeitraum von 1932 bis 1935 (23,9 v. H.). Man vergleiche dagegen die Zuwachsraten des Inlandsverkehrs: von 1932 bis 1935 rd. 75 v. H., von 1935 bis 1937 rd. 31 v. H.

Der wachsende Bedarf Deutschlands an Rohstoffen und Nahrungsmitteln und der im „Neuen Plan“ verankerte Zwang, jeden Mehrbedarf durch verstärkte Ausfuhr zu decken, lassen zusammen mit dem weiteren Ausbau der industriellen Leistungsfähigkeit Deutschlands erwarten, daß der deutsche Außenhandel und damit auch der Güterverkehr über See mit dem Ausland auf längere Sicht weiter steigen wird — vorausgesetzt, daß die augenblickliche Störung der Weltkonjunktur überwunden wird.

Die Durchführung des Vierjahresplans hat nicht die Tendenz, den Gesamtumfang des deutschen Außenhandels zu vermindern; die angestrebte Selbstversorgung mit bestimmten Gütern soll gerade Raum für einen verstärkten Bezug anderer Warenarten aus dem Auslande schaffen. Der wachsende deutsche Bedarf ist im Gegenteil geeignet, dem deutschen Außenhandel und damit auch dem Güterverkehr über See mit dem Ausland einen weiteren ständigen Auftrieb zu geben, soweit nicht die zur Bezahlung einer Mehreinfuhr unerläßliche Mehrausfuhr in den Abnehmerländern auf konjunkturelle, handelspolitische oder währungspolitische Schwierigkeiten stößt.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		5.-10. Okt. 1936	12.-17. Okt. 1936	19.-24. Okt. 1936	26.-31. Okt. 1936	2.-7. Nov. 1936	9.-14. Nov. 1936	16.-21. Nov. 1936	23.-28. Nov. 1936	4.-9. Okt. 1937	11.-16. Okt. 1937	18.-23. Okt. 1937	25.-30. Okt. 1937	1.-6. Nov. 1937	8.-13. Nov. 1937	15.-20. Nov. 1937	22.-27. Nov. 1937
		40	41	42	43	44	45	46	47	40	41	42	43	44	45	46	47
1. Tätigkeitsgrad																	
Geleistete Arbeiterstunden in der Industrie	1936=100	.	.	.	106,0	.	.	.	.	.	.	.	*) 115,3	.	.	.	.
Gesamtzahl der Beschäftigten ¹⁾	1 000	.	.	.	17810	.	.	.	.	.	.	.	19130	.	.	.	.
Gesamtzahl der Arbeitslosen ²⁾	"	.	.	.	1076	.	.	.	.	.	.	.	*) 502	.	.	.	.
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ³⁾	"	.	.	.	1612	.	.	.	1624	.	.	1390	.	.	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	362,5	367,6	371,9	380,5	376,7	384,6	408,1	394,4	419,9	425,4	426,5	430,6	424,9	434,7	459,5	.
— in Deutsch-Oberschlesien	"	72,2	73,2	74,7	77,1	76,0	77,4	80,3	81,8	84,1	85,6	88,9	88,5	92,0	90,5	96,2	.
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	75,8	75,2	76,3	78,0	77,0	76,9	77,7	77,2	84,3	84,5	85,1	85,3	85,6	85,3	85,9	.
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	776,6	793,0	792,4	765,5	810,9	800,0	798,9	776,7	831,1	824,1	827,0	835,4	830,1	838,6	.	.
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	145,3	152,4	154,6	155,0	155,0	154,2	156,5	152,4	154,8	162,5	164,7	167,7	163,6	164,5	166,4	.
Kreditsicherheits																	
Vergleichsverfahren	Anzahl	14	17	15	1	5	14	6	8	3	8	5	7	.	.	.	.
Eröffnete Konkurse	"	52	33	39	57	59	52	39	45	31	35	46	42	.	.	.	.
Reichsbank																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	69	69	69	70	69	71	.	71	76	76	76	76	76	.	76	76
Kapitalanlagen	"	5250	5137	4991	5545	5194	5088	.	4909	5718	5433	5261	6026	5686	.	5431	5227
darunter:																	
Wechsel- und Lombardkredite	"	4726	4613	4467	5021	4670	4564	.	4388	5221	5035	4864	5628	5289	.	5034	4830
Deckungsfähige Wertpapiere	"	219	219	219	219	219	219	.	219	105	105	105	105	105	.	105	105
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	678	694	684	689	618	622	.	713	745	675	627	711	672	.	729	730
Bundes-Reserve-Banken U.S.A.																	
Diskontierter Wechsel	Mill. \$	7,5	8,2	6,2	6,1	7,1	6,9	5,2	6,1	23,1	23,5	18,5	23,4	24,3	21,0	18,7	.
Regierungssicherheiten	"	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2536,6	2554,7	.
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	6434	6337	6178	6711	6423	6342	.	6129	7014	6815	6611	7282	7003	.	6752	6520
davon Reichsbanknoten	"	4469	4398	4275	4713	4472	4411	.	4248	5035	4877	4713	5275	5025	.	4825	4645
Postcheckverkehr ⁵⁾	"	1493	1454	1328	1529	1456	1514	1253	1590	1715	1672	1514	1809	1649	1716	1433	.
Postcheckguthaben (Bestände)	"	617	652	645	636	690	660	670	654	748	721	709	727	775	750	749	.
2. Wertbewegung																	
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Debitzinsen ⁶⁾	"	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Kreditzinsen ⁷⁾	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Blankotagesgeld	"	2,88	2,71	2,67	3,08	3,08	2,67	2,80	2,88	2,88	2,79	2,65	2,85	2,71	2,54	2,58	2,60
Privatdiskont	"	3,00	3,00	2,88	2,94	3,00	3,00	3,00	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88
Warenwechsel mit Bankgiro ⁸⁾	"	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	3,32	3,27	3,27	3,47	3,31	3,32	3,20	3,28
Normale Spareinlagen	"	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Rendite der 4 1/2 %-Pfandbriefe	"	4,65	4,65	4,65	4,65	4,65	4,65	4,65	4,64	4,52	4,51	4,51	4,51	4,51	4,51	4,51	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	"	0,55	0,55	0,55	0,59	0,56	0,56	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55
„ Zürich	"	1,88	1,75	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,25	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
„ Amsterdam	"	2,35	2,24	2,06	1,51	0,97	0,89	0,90	0,96	0,23	0,19	0,20	0,25	0,21	0,25	0,25	0,25
Effektenmarkt																	
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere	v. H.	96,18	96,18	96,24	96,25	96,29	96,31	96,33	96,35	99,39	99,42	99,47	99,52	99,55	99,60	99,64	99,68
Kursniveau, gesamt ⁹⁾	"	96,71	96,73	96,78	96,77	96,82	96,84	96,87	96,91	99,66	99,68	99,72	99,77	99,80	99,85	99,88	99,92
—, Pfandbriefe	"	94,98	94,93	94,96	94,97	94,99	95,07	95,11	95,09	98,85	98,86	98,91	98,97	99,00	99,04	99,07	99,12
—, Kommunal-Obligationen	"	95,15	95,14	95,29	95,46	95,48	95,41	95,27	95,26	98,80	98,88	98,99	99,04	99,03	99,14	99,19	99,23
—, Öffentliche Anleihen ¹⁰⁾	"	101,74	101,66	101,82	101,94	101,92	101,96	101,88	101,82	102,06	102,14	102,30	102,33	102,70	102,87	103,02	102,84
5 % Industrie-Obligationen ¹¹⁾	"	101,74	101,66	101,82	101,94	101,92	101,96	101,88	101,82	102,06	102,14	102,30	102,33	102,70	102,87	103,02	102,84
1924/26 = 100																	
Aktienindex, gesamt	"	104,3	105,8	107,7	107,6	107,9	107,1	105,9	105,5	114,4	113,2	112,8	112,0	111,3	112,2	112,7	112,1
—, Bergbau und Schwerindustrie	"	117,5	120,0	123,5	123,1	123,2	121,5	119,5	118,9	123,0	121,6	121,0	119,9	118,9	119,9	120,4	119,8
—, Verarbeitende Industrie	"	96,1	97,2	98,7	98,6	98,9	98,5	97,6	97,4	107,4	106,3	105,9	105,3	104,5	105,4	105,9	105,2
—, Handel und Verkehr	"	106,4	107,7	109,1	109,1	109,4	108,9	107,8	107,5	118,7	117,6	117,1	116,6	116,1	116,9	117,4	117,1
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je \$	2,4912	2,4907	2,4905	2,4908	2,4905	2,4903	2,4896	2,4900	2,4920	2,4930	2,4920	2,4920	2,4860	2,4781	2,4774	2,4777
London	RM je £	12,22	12,20	12,18	12,18	12,17	12,15	12,18	12,20	12,35	12,36	12,35	12,35	12,37	12,39	12,40	12,39
Paris	RM je 100fr	11,64	11,61	11,59	11,58	11,57	11,56	11,58	11,60	8,22	8,36	8,43	8,37	8,40	8,42	8,42	8,42
Warenpreise																	
Indexziffern																	
Reagible Waren ¹²⁾	1913=100	75,8	75,7	76,0	74,1	74,9	75,8	75,6	77,6	77,6	76,6	76,3	75,4	75,7	74,1	75,5	74,3
Großhandelspreise (gesamt)	"	104,4	104,3	104,1	104,2	104,3	104,3	104,3	104,4	106,0	105,9	105,9	105,8	105,9	105,5	105,6	105,5
Agrarstoffe	"	104,4	103,9	103,4	103,3	103,5	103,3	103,1	103,0	105,0	105,0	105,0	104,9	105,1	104,8	104,7	104,5
Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren	"	94,5	94,6	94,7	94,8	94,9	95,1	95,1	95,3	95,2	94,9	94,8	94,5	94,5	94,0	94,2	94,1
darunter: Fertigwaren	"	122,3	122,5	122,6	122,6	122,6	122,7	122,8	122,9	125,8	125,9	125,9	126,0	126,0	126,0	126,1	126,1
—, Produktionsgüter	"	113,2	113,2	113,2	113,2	113,1	113,2	113,2	113,2	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1
—, Verbrauchsgüter	"	129,1	129,5	129,6	129,6	129,7	129,9	130,0	130,2	135,5	135,6	135,6	135,8	135,8	135,8	135,9	135,9
Großhandelsindex:																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	83,8	83,8	84,0	84,5	84,7	85,3	86,1	.	89,8	89,5	89,3	88,1	87,9	87,0	86,1	85,1
Großbritannien (Fin. Times)	1913=100	102,4	103,5	104,1	104,3	104,4	105,1	105,6	106,8	115,8	114,9	114,7	114,5	113,3	1		

Gegenstand	1936					1937											
	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.*		
Anzahl der Werktage:	26	26	27	24	25	25	24	25	26	23	26	27	26	26	26		
I. Beschäftigung und Arbeitslosigkeit, Stand am Monatsende																	
Beschäftigung (in 1000)																	
Zahl der Beschäftigten nach der Krankenkassenstatistik.	17896	17886	17785	17598	16955	16599	17014	17497	18448	18776	18941	19095	19151	19105	19129		
Gesamtzahl der beschäftigten Arbeiter und Angestellten nach den Berechnungen des I. f. K.	17930	17910	17810	17620	16970	16620	17030	17520	18470	18800	18960	19110	19160	19110	19130		
davon																	
„Reguläre“ Beschäftigung	17810	17810	17710	17510	16880	16550	16950	17410	18360	18700	18870	19030	19100	19054	19078		
„Zusätzliche“ Beschäftigung ¹⁾	120	100	100	110	90	70	80	110	110	100	90	80	60	51	51		
Arbeitslosigkeit (in 1000)																	
Zahl der Arbeitslosen bei den Arbeitsämtern	1098	1035	1076	1197	1479	1853	1611	1245	961	776	648	563	509	469	502		
davon:																	
voll einsatzfähig und ausgleichsfähig	.	.	302	373	531	708	591	405	254	177	127	98	81	71	87		
voll einsatzfähig, aber nicht ausgleichsfähig	.	.	538	581	698	885	771	609	495	407	336	289	262	241	255		
nicht voll einsatzfähig	.	.	237	243	250	260	249	232	212	192	185	176	167	157	160		
Unterstützte der Reichsanstalt	619	576	601	669	896	1160	1068	783	549	435	352	303	267	242	257		
II. Beschäftigung der Industrie (Ergebnisse der Industrieberichterstattung) ²⁾																	
1. Beschäftigte Arbeiter; 1936=100																	
Gesamte Industrie	103,6	104,7	104,7	104,6	102,8	100,4	100,7	103,7	107,5	108,9	109,9	110,2	111,0	111,5	112,0		
Produktionsgüterindustrien ³⁾	105,1	106,2	105,3	104,8	101,9	98,1	98,1	102,5	107,6	109,8	111,5	112,1	113,0	113,5	113,9		
Verbrauchsgüterindustrien	101,5	102,6	103,3	104,0	103,7	103,0	104,0	104,9	106,5	106,8	106,8	106,8	106,8	107,5	108,2		
Bergbau	100,0	100,3	101,0	102,5	104,1	105,5	106,8	107,7	110,2	111,2	112,2	113,2	113,5	115,0	.		
Eisen- und Metallgewinnung	102,8	104,0	104,0	104,3	104,7	104,9	105,7	106,5	108,1	109,1	109,8	110,4	110,8	111,0	111,7		
Eisen- und Stahlwarenindustrie	101,3	102,8	104,5	105,0	104,5	105,2	106,1	107,3	110,1	110,4	110,7	111,5	112,4	112,8	113,6		
Maschinenbau	102,8	104,6	105,7	107,0	107,7	108,6	109,8	111,1	113,0	114,0	115,0	115,8	116,6	117,5	118,7		
Fahrzeugbau ⁴⁾	105,4	104,7	102,7	103,2	103,6	104,1	105,3	105,8	108,5	109,3	110,2	110,9	111,3	111,3	111,8		
Elektroindustrie	103,6	105,3	106,1	107,3	107,7	107,7	108,8	110,3	112,5	114,7	117,1	119,9	122,0	123,2	.		
Feinmechanik und Optik	102,4	104,3	105,7	107,2	107,7	109,2	110,4	111,9	115,3	116,6	118,0	119,0	119,3	120,6	121,7		
Baustoffindustrien	109,5	109,3	105,6	103,5	97,6	92,5	93,0	101,7	110,4	114,2	115,7	116,2	116,2	115,8	114,5		
Bauindustrie	114,2	116,9	112,3	106,3	91,8	71,2	65,7	82,6	99,1	105,7	109,5	108,9	110,5	110,7	110,0		
Holzverarbeitende Industrie	103,3	104,8	106,0	107,2	106,8	105,0	105,6	107,2	110,0	111,2	112,6	113,2	114,0	114,6	115,9		
Chemische Industrie	101,2	101,6	101,9	102,9	103,3	103,9	105,2	106,3	107,6	108,5	110,0	110,8	111,7	112,1	113,0		
Textilindustrie	100,7	101,3	101,8	102,3	102,3	102,0	102,5	103,4	104,8	104,6	104,5	104,3	104,1	103,9	103,9		
Bekleidungsindustrie	101,2	102,4	102,6	103,0	102,7	103,5	105,5	107,4	109,5	108,7	106,7	106,0	107,2	108,0	107,7		
Nahrungsmittelindustrie	100,8	104,3	105,6	105,3	102,2	98,1	99,9	99,5	97,8	100,4	102,8	103,4	105,6	109,2	112,0		
Genußmittelindustrie	100,3	99,9	99,8	100,2	100,0	99,4	99,3	99,6	100,4	101,7	102,3	102,2	102,1	102,1	101,9		
2. Geleistete Arbeiterstunden; 1936 = 100																	
Gesamte Industrie	102,4	105,0	106,0	107,5	105,3	99,5	100,9	106,1	111,2	112,4	111,0	108,9	110,9	114,4	115,3		
Produktionsgüterindustrien ³⁾	104,2	106,1	106,0	107,0	103,5	97,6	97,9	104,3	111,0	114,3	113,7	113,0	114,3	116,2	116,8		
Verbrauchsgüterindustrien	99,4	103,4	105,7	108,5	108,0	101,7	104,8	107,8	110,6	108,9	106,2	101,8	105,2	111,5	113,0		
Bergbau ⁵⁾	96,6	99,0	103,5	109,4	110,3	112,1	111,6	113,8	115,0	117,6	114,3	114,3	115,4	116,9	.		
Eisen- und Metallgewinnung	102,2	104,4	104,4	104,7	104,1	102,9	105,1	105,9	109,0	110,7	109,4	107,4	107,6	109,7	110,2		
Eisen- und Stahlwarenindustrie	99,9	102,6	105,3	107,7	107,9	105,6	106,8	109,5	113,0	113,0	109,4	106,8	107,9	111,8	114,6		
Maschinenbau	102,1	104,9	106,3	108,8	110,7	108,8	111,2	113,7	115,5	116,3	117,2	117,0	118,6	119,4	120,6		
Fahrzeugbau ⁴⁾	103,9	102,1	99,4	103,4	106,6	103,8	105,9	107,8	112,1	109,8	109,8	107,3	104,6	109,7	111,0		
Elektroindustrie	102,5	106,4	108,6	110,9	114,4	108,9	112,6	112,8	117,4	115,7	117,8	116,3	119,8	125,3	.		
Feinmechanik und Optik	100,2	105,2	108,9	111,7	110,8	108,7	112,3	113,2	118,1	118,9	117,4	111,3	110,9	121,4	124,9		
Baustoffindustrien	112,0	110,7	105,4	103,2	95,4	87,4	87,6	101,2	113,7	120,5	119,1	120,2	121,8	119,9	116,2		
Holzverarbeitende Industrie	101,6	105,5	108,7	112,5	110,6	102,3	104,7	108,2	112,8	114,4	112,8	109,9	112,0	115,8	118,0		
Chemische Industrie	98,3	99,2	103,2	105,9	108,6	104,8	106,1	112,3	109,7	116,1	112,8	109,1	111,6	112,7	114,6		
Textilindustrie	99,7	102,8	104,9	106,7	106,8	101,1	104,4	107,2	110,7	106,0	105,6	100,4	103,6	107,8	109,7		
Bekleidungsindustrie	98,4	103,5	103,0	106,8	105,4	101,5	106,4	110,5	114,5	110,9	104,1	95,8	100,5	111,1	109,7		
Nahrungsmittelindustrie	99,5	104,9	107,9	110,2	107,1	98,5	101,1	103,5	100,1	103,9	102,6	100,3	105,0	111,8	117,0		
Genußmittelindustrie	98,8	98,0	97,9	101,2	101,4	97,9	97,6	99,7	101,9	103,9	101,9	100,7	101,1	102,6	103,1		
3. Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Arbeiter in Stunden ⁶⁾																	
Gesamte Industrie	7,52	7,62	7,68	7,81	7,76	7,50	7,56	7,71	7,82	7,78	7,61	7,43	7,51	7,73	7,75		
Produktionsgüterindustrien ³⁾	7,72	7,77	7,83	7,94	7,86	7,70	7,67	7,84	7,95	8,01	7,85	7,79	7,82	7,90	7,91		
Verbrauchsgüterindustrien	7,26	7,49	7,49	7,66	7,64	7,25	7,42	7,56	7,64	7,49	7,30	6,97	7,12	7,50	7,55		
Eisen- und Metallgewinnung	7,87	7,95	7,95	7,96	7,90	7,78	7,90	7,90	8,01	8,07	7,91	7,73	7,70	7,84	7,83		
Eisen- und Stahlwarenindustrie	7,59	7,72	7,78	7,93	7,99	7,77	7,78	7,91	7,95	7,93	7,68	7,41	7,47	7,74	7,86		
Maschinenbau	7,98	8,05	8,08	8,15	8,25	8,04	8,12	8,23	8,20	8,19	8,17	8,25	8,30	8,28	.		
Fahrzeugbau ⁴⁾	7,60	7,53	7,50	7,72	7,92	7,67	7,73	7,83	7,96	7,69	7,66	7,43	7,27	7,57	7,61		
Elektroindustrie	7,61	7,77	7,87	7,96	8,16	7,73	7,91	7,83	7,97	7,69	7,68	7,46	7,52	7,76	.		
Feinmechanik und Optik	7,62	7,88	8,03	8,14	8,03	7,76	7,91	7,87	7,97	7,94	7,80	7,24	7,20	7,80	7,96		
Baustoffindustrien	8,13	8,07	7,95	7,92	7,72	7,44	7,43	7,80	8,08	8,28	8,07	8,10	8,20	8,10	7,94		
Holzverarbeitende Industrie	7,57	7,75	7,88	8,06	7,97	7,53	7,65	7,79	7,93	7,95	7,74	7,51	7,58	7,76	7,82		
Chemische Industrie	7,47	7,51	7,78	7,92	8,09	7,76	7,78	8,13	7,85	8,22	7,85	7,56	7,68	7,74	7,84		
Textilindustrie	6,99	7,12	7,24	7,32	7,34	6,96	7,15	7,27	7,40	7,08	7,05	6,70	6,94	7,23	7,36		
Bekleidungsindustrie	7,22	7,42	7,30	7,54	7,47	7,15	7,36	7,54	7,62	7,43	7,17	6,61	6,83	7,44	7,84		
Nahrungsmittelindustrie	7,52	7,63	7,72	7,91	7,94	7,60	7,69	7,91	7,78	7,87	7,57	7,33	7,50	7,73	7,86		
Genußmittelindustrie	7,31	7,28	7,24	7,49	7,51	7,27	7,23	7,41	7,56	7,62	7,37	7,26	7,30	7,45	7,51		
4. Beschäftigte Angestellte; 1936 = 100																	
Gesamte Industrie	101,6	102,2	102,6	103,3	103,5	104,0	104,6	105,3	107,5	108,4	109,2	109,8	110,5	110,9	111,0		
Produktionsgüterindustrien ³⁾	102,0	102,6	103,3	103,7	104,0	105,4	106,5	107,7	110,0	111,3	112,4	113,3	114,5	115,1	115,4		
Verbrauchsgüterindustrien	100,8	100,8	101,3	102,0	102,												

