

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

7. JAHRGANG

BERLIN, DEN 4. JULI 1934

NUMMER 26

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

Konjunkturbelebung und Verkehrswirtschaft

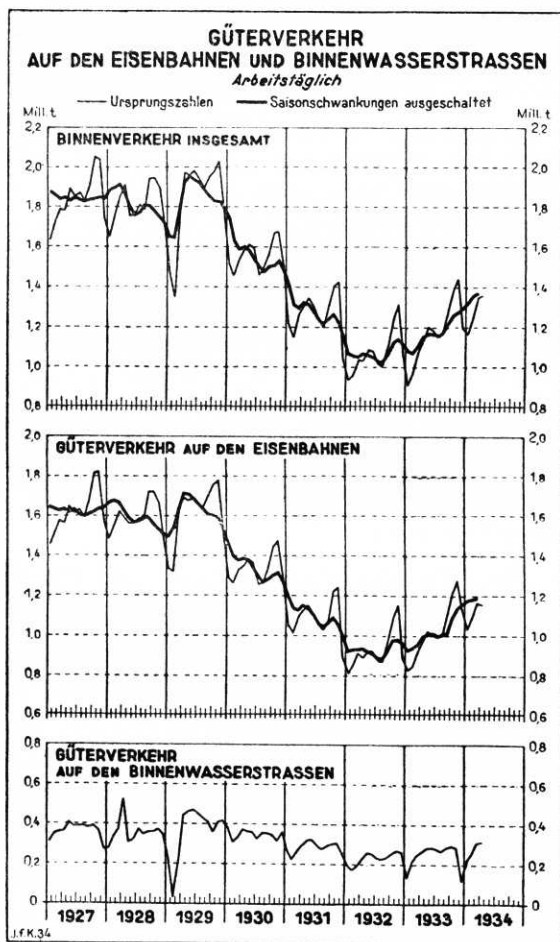
Verkehrsentwicklung und Ausnutzung der Verkehrsmittel

Nach Überwindung der Wirtschaftskrisis gegen Ende des Jahres 1932 hat auch die Beförderungsleistung der wichtigsten Verkehrsmittel — Eisenbahn, Binnen- und Seeschifffahrt — wieder zugenommen. Der Güterverkehr der Reichsbahn

nate des Jahres um etwa 36 v. H. über dem Stand im gleichen Zeitraum 1932.

Trotz der erheblichen Steigerung der Umsätze blieb die Ausnutzung des Verkehrsapparates aber noch verhältnismäßig gering. Die Güterbeförderung auf der Bahn war in den Monaten Januar bis April 1934 noch um rd. ein Drittel, die Transportleistung der Binnenschifffahrt um ebenfalls etwa 30 v. H. niedriger als 1928. Die gewerbliche Gütererzeugung blieb dagegen im Durchschnitt der ersten vier Monate des Jahres 1934 nur noch um ein Fünftel hinter dem Stand von 1928 zurück.

Die Ausnutzung der deutschen Seeflotte läßt sich zahlenmäßig nicht angeben. Zwar war der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen in den Monaten Januar bis April im ganzen nur um 6 v. H. geringer als im Jahre 1928. Doch kann hieraus noch nicht auf den Beschäftigungsgrad der deutschen Seeflotte geschlossen werden. Zum Teil sind an die Stelle von Überseetransporten kürzere Küstentransporte getreten. Ferner scheint in den letzten Monaten ein erheblicher Teil der deutschen Außenhandelsumsätze, die bisher über ausländische Häfen gingen, in den deutschen Seehäfen umgeschlagen worden zu sein.



ist seit Anfang des Jahres 1932 — damals war etwa der tiefste Stand erreicht — um rund 28 v. H. gestiegen. Der Binnenschifffahrtsverkehr lag, von verhältnismäßig mildem Wetter begünstigt, im Durchschnitt der ersten vier Mo-

Ausbau des Verkehrsapparates

Der seit mehreren Jahren zu beobachtende Leerlauf des bestehenden Verkehrsapparates war in erster Linie eine Folge der allgemeinen Wirtschaftskrise. Daneben sind aber auch besondere Entwicklungstendenzen wirksam, die zu einer strukturellen Verkehrsschrumpfung führten: z. B. die Umstellungen in der Energiewirtschaft (Kohlentransporte werden durch Fernstromversorgung abgelöst) oder die Verwendung hochwertigerer Erze, wodurch die beförderten Erzmengen zurückgehen usw. Hinzu kommt, daß „alte“ Verkehrsmittel durch die Konkurrenz neuer beeinträchtigt werden. Das wichtigste Beispiel ist die Kraftwagenkonkurrenz, die sich besonders im Personenverkehr der Reichsbahn fühlbar macht. Aber auch im Güterverkehr ist in den letzten Jahren der Kraftwagen zu einem

gefährlichen Konkurrenten der Reichsbahn geworden; nicht weil er erhebliche Mengen von Transportgütern an sich gezogen hätte, sondern weil er der Reichsbahn hochwertige Stückguttransporte abnahm und damit das nach dem Wert der Transportgüter aufgebaute Tarifsystern der Bahn auszuhöhlen begann.

Mit Rücksicht auf diese und ähnliche Umgestaltungen in der deutschen Wirtschaft hatte man in den letzten Jahren geglaubt, vor Investitionen in der Verkehrswirtschaft warnen zu müssen. So vorsichtig aber hier auch vorgegangen werden muß, so ist gegen eine grundsätzliche Ablehnung von Investitionen in diesem Bereich doch zu sagen:

1. Mit dem Fortschreiten der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung wird auch das Verkehrswesen im ganzen einen neuen Auftrieb erfahren. Dadurch können sogar die Verluste der „alten“ Verkehrsmittel wieder aufgeholt werden.

2. Es sind aber auch im einzelnen Tendenzen vorhanden, die eine strukturelle Zunahme des Verkehrs wahrscheinlich machen: Vor allem die sich anbahnende und aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen geförderte Umsiedlung der Bevölkerung aus den Großstädten auf das Land.

3. Die volkswirtschaftlich notwendige und nicht aufzuhaltende Umlagerung des Verkehrs von den „alten“ zu den „neuen“ Verkehrsmitteln, von der Bahn auf den Kraftwagen und das Flugzeug erfordert ganz beträchtliche neue Investitionen.

4. Das Verkehrswesen kann selbst zum Träger einer strukturellen Ausweitung der Wirtschaftstätigkeit werden, wie es z. B. in Deutschland seit Mitte des vorigen Jahrhunderts durch die Eisenbahn und in den Vereinigten Staaten von Amerika (Straßenbau, Auto) noch in der Nachkriegszeit der Fall war.

Unterhaltung, Erneuerung und Ausbau des Verkehrsapparates sind in der Hauptsache Aufgaben der öffentlichen Wirtschaft. In den Jahren 1925 bis 1927 entfielen etwa 40 v. H. aller Investitionen des Reichs, der Länder und Gemeinden auf den Bau von Verkehrswegen, Wasserstraßen, Brücken, Hafenanlagen u. dgl. Im Jahre 1927 wurden von der öffentlichen Hand mehr als $\frac{3}{4}$ Mrd. *RM* im Verkehrswesen investiert. Hinzu kommen die Investitionen der großen reichseigenen Verkehrsunternehmen, der Reichsbahn und Reichspost (im Jahr 1927 hat die Reichsbahn etwa $\frac{1}{2}$ Mrd. *RM*, die Reichspost fast 200 Mill. *RM* für Neuanlagen ausgegeben).

Neben den Neuinvestitionen waren große Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung der vorhandenen Anlagen erforderlich. Die Ausgaben des Reichs, der Länder und Gemeinden und der Reichspost hierfür sind freilich nicht bekannt. Die Reichsbahn wandte im Jahr 1927 zur Unterhaltung der Anlagen etwa 850 Mill. *RM*, für Erneuerung derselben etwa 721 Mill. *RM* auf.

Verkehr und Arbeitsbeschaffung

Wenn die Investitionen der öffentlichen Verwaltungen im Verkehrswesen eine so große Rolle spielen, so hat dies im gegenwärtigen Kampf gegen die Arbeitslosigkeit ganz besondere Bedeutung. Denn hier vermag der Staat die Wirtschaft zu fördern, ohne über den Bereich seiner bisherigen Aufgaben hinaus in die private Wirtschaft einzugreifen. Der starke Anteil, den das Verkehrswesen an den Arbeitsbeschaffungsprogrammen seit dem Jahre 1932 hat, ist so gewissermaßen „naturgegeben“.

Jedoch hat noch etwas anderes das Verkehrswesen als Ansatzpunkt der Arbeitsbeschaffung besonders geeignet erscheinen lassen: Straßenbau, Kanalbau, Flußregulierungen usw. sind besonders arbeitsintensiv; durch öffentliche Arbeiten in diesem Bereich wird unmittelbar eine Höchstzahl von Arbeitsplätzen geschaffen. Darüber hinaus bot sich aber im Bereich des Verkehrswesens auch eine besondere einmalige große Aufgabe: die Neugestaltung des deutschen Straßenwesens, die eine wichtige Voraussetzung für die Motorisierung des Verkehrs schaffen soll. Das ist eine Aufgabe, die in ihrer Tragweite vielleicht nur mit der Rolle des Eisenbahnbaus im Laufe des 19. Jahrhunderts vergleichbar ist.

Im folgenden wird der Versuch gemacht, den Anteil des Verkehrswesens an der Arbeitsbeschaffung seit dem Jahre 1932 zu ermitteln. Obgleich für einzelne Posten nur ungefähre Angaben vorliegen, so läßt sich die Größenordnung doch wenigstens annähernd feststellen.

Die Gesamtsumme, die in den Jahren 1932 bis einschließlich 1934 für Arbeitsbeschaffung zur Verfügung gestellt wurde, kann auf etwa 5,4 Mrd. *RM* veranschlagt werden.

Hiervon waren etwa 2180 Mill. *RM* oder rd. 40 v. H. für den Verkehr bestimmt, und zwar:

Aus den Reichsprogrammen (einschl. Haushaltsmittel usw.)	
für Wasserstraßenbauten	rd. 100 Mrd. <i>RM</i>
für Straßen und ländlichen Wegebau	„ 240 „ „
für Brückenbauten	„ 50 „ „
für sonstige Tiefbauarbeiten (Talsperren, Flußregulierungen usw.)	„ 60 „ „
Arbeitsbeschaffung der Reichsbahn	„ 1068 „ „
Arbeitsbeschaffung der Reichspost	„ 111 „ „
Reichsautobahnen	„ 550 „ „
<hr/>	
Zusammen 2179 Mill. <i>RM</i>	

Die Mittel der Arbeitsbeschaffungsprogramme stellen nun aber keineswegs die Gesamtausgaben dar, die für Unterhaltung, Erneuerung und Ausbau des Verkehrswesens zurzeit gemacht werden. Neben diesen laufen erhebliche „reguläre“ Ausgaben. Zum Beispiel wird die Reichsbahn im

laufenden Jahre im ganzen etwa 1660 Mill. *R.M.* für den Verkehrsapparat ausgeben. Davon entfallen 631 Mill. *R.M.* auf Arbeitsbeschaffungsmittel und 1027 Mill. *R.M.* auf das sogenannte Grundprogramm, also auf den normalen Etat.

Die von den Arbeitsbeschaffungsprogrammen vorgesehenen Mittel können schon aus diesem Grunde kein Bild von der Höhe der gegenwärtigen Verkehrsinvestitionen geben. Hinzu kommt, daß die Arbeitsbeschaffungsmittel nicht ausschließlich für Neuinvestitionen, sondern auch für die Erneuerung bestehender Anlagen Verwendung finden.

Als Investitionen sind von den oben angeführten Beträgen der Arbeitsbeschaffung die für den Bau von Autobahnen ausgeworfenen Mittel anzusprechen. Im Laufe von sechs Jahren sollen im Autostraßenbau etwa 3,5 Mrd. *R.M.* investiert werden, Jahr für Jahr etwa 400 bis 500 Mill. *R.M.* Auch die Posten Wasserstraßenbauten, Brückenbauten und sonstige Tiefbau-

arbeiten sind zu einem erheblichen Teil Neuinvestitionen. Besonders durch das erste Reinhardt-Programm sind im Bereich der Wasserstraßen größere Bauvorhaben in Angriff genommen worden, so der Bau des Oberschlesischen Kanals (Cosel—Gleiwitz), für den bis zum Juni 1934 3 Mill. *R.M.* zur Verfügung gestellt wurden. Die Gesamtkosten des Kanals werden auf 41 Mill. *R.M.* veranschlagt. U. a. wurden weiter in Angriff genommen ein Stich des Elbe—Saale-Kanals, ferner die Niederwasserregulierung der Elbe und Weser, ferner die Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals, letztere mit einem Kostenprogramm von vorläufig 15 Mill. *R.M.*

Im Gegensatz hierzu werden die bei der Reichsbahn zu Arbeitsbeschaffungszwecken ausgeworfenen Mittel vorwiegend zur Erneuerung der bestehenden Anlagen verwandt. Für die Neubaurechnung sind im laufenden Jahre nur 264 Mill. *R.M.* ausgeworfen worden bei einem Gesamtausgabenetat von 1658 Mill. *R.M.*

Die Steuerreform

Die Steuerreform, die Staatssekretär Reinhardt vor kurzem in ihren Grundzügen bekanntgegeben hat, zeichnet sich vor allem durch die einheitliche Grundhaltung und durch die neue Auffassung von den Aufgaben des Steuersystems aus.

Je mehr die öffentliche Wirtschaft die Gesamtwirtschaft beeinflusst, desto größere Bedeutung hat die Steuerpolitik für die strukturelle und konjunkturelle Weiterentwicklung der Wirtschaft. Die Steuerpolitik hat infolgedessen den rein fiskalischen Standpunkt aufgegeben und sich bewußt in die allgemeine Staats- und Konjunkturpolitik eingeordnet.

Wie schon die verschiedenen steuerlichen Maßnahmen im Rahmen der Arbeitsbeschaffung, verfolgt auch das jetzt in Angriff genommene neue Steuergesetzgebungswerk im großen Stil konjunkturpolitische Ziele, daneben aber auch eine Reihe anderer „außerökonomischer“ Ziele. Dazu gehören bevölkerungspolitische Bestrebungen, z. B. die steuerliche Entlastung der kinderreichen Familien bei der Einkommensteuer; die steuerliche Begünstigung des Mittelstandes; die Schaffung klarer Verantwortlichkeiten (Führerprinzip) durch die geplante Mindestbesteuerung der anonymen Kapitalgesellschaften u. ä. m.

Diese Bestimmungen berühren zwar den Wirtschaftsablauf nicht unmittelbar; wohl aber verändern sie die strukturellen Bedingungen. Dies gilt auch für den allgemeinen Teil der Steuerreform, der das gesamte deutsche Steuerwesen vereinheitlichen, vereinfachen und damit von unproduktiven Kosten entlasten soll. Die Steuer-

hoheit und die Steuerverwaltung werden künftig — eine Folge der endlich erreichten politischen Einheit des deutschen Volkes — auf das Reich übergehen. Die Steuergesetze werden bis zum Frühjahr nächsten Jahres übersichtlich und allgemeinverständlich gefaßt neu herausgegeben werden. Die Zahl der Steuern wird durch Verschmelzung von Steuern (z. B. der fünf Einkommensteuern zu einer einzigen Einkommensteuer) vermindert werden. Das Steuerjahr soll ab 1. Januar 1936 mit dem Kalenderjahr zusammengelegt werden. Das System der Verzugszinsen wird man schließlich ab 1. Januar 1935 verlassen und dafür nach Schluß eines jeden Jahres eine Liste säumiger Steuerzahler auflegen.

Durch alle diese finanztechnischen Neuerungen wird im Endeffekt die Verwaltung der Steuern für die öffentliche Hand und für den Steuerzahler billiger und einfacher.

Keine neuen Steuern

Entscheidend ist bei dem ganzen neuen Programm, daß es konsequent die Linie fortsetzt, die die Steuerpolitik des Reiches seit April 1933 eingeschlagen hat. Es wird nicht mehr versucht, das Defizit durch neue Steuern oder durch Steuererhöhungen auszugleichen; im Gegenteil: die Wirtschaft soll im Rahmen des Möglichen von den drückendsten Steuerlasten befreit und als Quelle des zukünftigen Steueraufkommens gepflegt werden. Daß dieser Weg der richtige ist, zeigen die Erfahrungen, die das Reich mit seiner Steuerpolitik im Zusammen-

hang mit den Arbeitsbeschaffungsprogrammen gemacht hat.

Soweit deshalb in den künftigen Steuergesetzen Steuertarife geändert werden, handelt es sich entweder um Steuererleichterungen oder höchstens um Belastungsverschiebungen.

Neue Maßnahmen zur Konjunkturanregung:

Obgleich die neuen Steuergesetze erst im Laufe der nächsten Monate erscheinen werden, so ist doch nach den bisher veröffentlichten Plänen der Reichsregierung schon soviel sicher, daß für die zweite Hälfte des Jahres und für den Winter 1934/35 von zwei Maßnahmen her eine weitere Anregung der Wirtschaftsbelebung zu erwarten ist.

Weitere Anregung der Investitionstätigkeit

Durch das Gesetz über Steuerfreiheit für Ersatzbeschaffung vom 1. Juni 1933 hatte die Reichsregierung seinerzeit den konjunkturpolitisch erfolgreichen Weg eingeschlagen, den Bedarf der Wirtschaft an Ersatzbeschaffungen durch steuerliche Begünstigung zu mobilisieren und damit Produktion und Beschäftigung in der Investitionswirtschaft anzuregen.

Das neue Einkommensteuergesetz, das am 1. Januar 1935 in Kraft treten soll, begünstigt nicht mehr allein die Ersatzbeschaffung, sondern auch die Neuanschaffung. Das im Jahre 1934 erzielte Einkommen wird bereits nach diesem neuen Einkommensteuergesetz veranlagt. Bei Steuerpflichtigen mit ordnungsmäßiger Buchführung ist durch das neue Einkommensteuergesetz die Möglichkeit gegeben, die Steuerfreiheit für alle „kurzlebigen Gegenstände“, d. h. für die beweglichen Gegenstände des gewerblichen oder landwirtschaftlichen Anlagekapitals, soweit die gewöhnliche Nutzungsdauer erfahrungsgemäß nicht zehn Jahre übersteigt, in Anspruch zu nehmen.

Die Aufwendungen für „kurzlebige Anlagegegenstände“ können künftighin im Jahre der Anschaffung oder Herstellung bereits voll vom steuerpflichtigen Gewinn abgesetzt werden. Dabei ist es ganz gleich, ob es sich um Ersatzbeschaffung oder Neuanschaffung handelt. Eine zeitliche Grenze, bis zu der die Investitionen ausgeführt sein müssen, ist in diesem Gesetz nicht vorgesehen; sie gelten also für immer weiter.

Das Gesetz über Steuerfreiheit für Ersatzbeschaffungen vom 1. Juni 1933 bleibt nur noch von Bedeutung für Ersatzinvestitionen bei Dingen mit längerer Lebensdauer („langlebige Gegenstände“) und auch dann nur, wenn die Ersatzbeschaffung bis zum 1. Januar 1935 erfolgt.

Da das neue Einkommensteuergesetz schon für die Veranlagung des Einkommens aus dem Jahre 1934 Anwendung findet, ist damit die konjunkturpolitische Möglichkeit gegeben, den saisonmäßigen Rückgang der Beschäftigung im kommenden Herbst und Winter allein durch diese Maßnahme teilweise zu kompensieren. Denn mit dem Gewinn des Jahres 1934 kann jeder, der ordnungsmäßig Buch führt, frei von Einkommen- (bzw. Körperschaftssteuer) und Gewerbesteuer bleiben, wenn er in mutmaßlicher Höhe des Gewinns sein landwirtschaftliches oder gewerbliches Anlagekapital ersetzt oder ergänzt. Die augenblickliche Verbilligung wird in diesem Falle 10 bis 45 v. H. der Aufwendungen für Ersatzbeschaffungen oder Neuanschaffungen betragen.

Bei diesem starken steuerlichen Anreiz wird vor allem die Investitionsgüterindustrie, die die sogenannten „kurzlebigen Gegenstände“ des Anlagekapitals herstellt, in den nächsten Monaten eine neue kräftige Nachfragesteigerung erleben.

Konjunkturpolitisch hat diese weitere Anregung der Investitionstätigkeit noch die große Bedeutung, daß die Gewinne aus den ersten öffentlichen Arbeitsbeschaffungsaktionen auf diese Weise zum großen Teil immer wieder zu den Investitionsgüterindustrien in Form von neuen Aufträgen zurückströmen, und damit den Investitionsgüterindustrien und den mit ihr in Verbindung stehenden Industrien ein immer neuer Impuls gegeben wird.

Auffüllung der Läger

Im neuen Umsatzsteuergesetz soll die verschiedenartige steuerliche Behandlung des Binnengroßhandels wegfallen. Bisher war dieser mit 2 v. H. des Umsatzes umsatzsteuerpflichtig, soweit er Ware auf Lager nahm oder ab Lager verkaufte, umsatzsteuerfrei jedoch, soweit die Ware bei ihm nur zur Weiterleitung an den Abnehmer durchgelaufen war.

Künftig sollen beide Umsatzarten des Großhandels mit je $\frac{1}{2}$ v. H. steuerpflichtig sein. Dadurch wird der Großhandel in die Lage versetzt, wieder auf längere Zeit zu disponieren, m. a. W. unabhängig von dem täglichen Auftragseingang Bestellungen mit längeren Lieferfristen an seine Fabrikanten zu erteilen und die abgelieferten Waren bis zum Weiterverkauf auf Lager zu nehmen.

Es steht zu erwarten, daß der Großhandel von dieser vorteilhaften Möglichkeit in erheblichem Umfange Gebrauch machen wird, und daß die Industrie im Winter 1934/35 durch diese zusätzlichen Aufträge mit langer Lieferfrist in den Stand versetzt wird, eine gleichmäßig große Belegschaft in Beschäftigung zu halten.

Konjunktur-Kartei

Maschinenindustrie

4. 7. 34. (4. 1. 34.)

Die allmähliche Aufwärtsbewegung von Produktion und Beschäftigung hielt in der Maschinenindustrie bis zur Gegenwart an. Die Produktion (gemessen am Versand) hat nunmehr 63 v.H. ihres durchschnittlichen Standes von 1928, der Beschäftigungsgrad (gemessen an der Ausnutzung der Arbeiterstundenkapazität) 56 v.H. der „Normalbeschäftigung“ erreicht.

Der Export ging allerdings, infolge der immer noch wachsenden Ausfuhrhemmungen, weiter zu-

rück. Die Belegung des Maschinenabsatzes ist also ausschließlich der Entwicklung des Inlandsgeschäfts zuzuschreiben, das seine entscheidenden Anregungen aus dem jahrelang aufgestauten Ersatzbedarf erhält.

Eine günstige Wendung der Ausfuhrentwicklung läßt sich dem Auslandsauftragseingang vorläufig noch nicht entnehmen. Neuerdings besteht allerdings einige Hoffnung auf eine gewisse Wiederbelebung des Rußlandsgeschäfts. Ob aber von dieser Seite her die unbefriedigende Exportlage irgendwie wesentlich beeinflusst werden kann, läßt sich heute noch nicht beurteilen, da über das etwaige Ausmaß neuer Bestellungen, falls sie überhaupt erfolgen, noch nichts bekannt ist.

Der Eingang von Exportdevisen wird sich jedenfalls, ungeachtet der kommenden Entwicklung der Auslandsaufträge, in der zweiten Jahreshälfte nicht günstiger stellen als in den vergangenen Monaten, da auf Grund einer durchschnittlichen Produktionsdauer von einem Vierteljahr und eines Zahlungsziels von einem weiteren Vierteljahr nunmehr erst der Deviseneingang für die Aufträge des ersten Halbjahrs 1934 zu erwarten ist, diese aber etwas tiefer lagen als die Auslandsbestellungen der zweiten Hälfte 1933.

Zur Lage der Maschinenindustrie

Zeit	Ausnutzung der Kapazität nach Arbeiterstunden	Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit	Maschinenversand ¹⁾	Auftragseingang ²⁾			Anteil der Inlandsaufträge am gesamt. Auftrags-eingang
				insgesamt	aus dem		
					Inland	Ausland	
v. H.	Stunden	1928 = 100	1928=100			v. H.	
1934							
Januar ..	44,6	7,42	41,9	54,8	63,7	35,8	79
Februar ..	46,6	7,53	49,6	57,7	70,6	30,3	83
März.....	49,9	7,58	58,7	61,7	75,7	31,8	84
April.....	53,6	7,67	62,2	60,2	73,5	32,1	83
Mai ³⁾	55,7	7,76	63,3	59,0	74,0	30,0	83

¹⁾ Arbeitstäglich. — ²⁾ Nach Zusammenstellung des Vereins Deutscher Maschinenbau-Anstalten. — ³⁾ Vorläufig.

Estland

4. 7. 34. (3. 5. 33.)

Die Besserung der Wirtschaftslage, die nach Aufgabe der Goldwährung (am 28. Juni 1933) langsam eingetreten war, hat sich in den letzten Monaten im ganzen fortgesetzt. Die Absatzlage für landwirtschaftliche Veredelungs-erzeugnisse ist jedoch infolge des Übergangs Englands (des wichtigsten Abnehmers Estlands) zur Einfuhrkontingentierung noch ungünstig. Die verschärfte Konkurrenz auf dem Weltmarkt zwang die Regierung zu einer neuen Stützungsaktion für die Landwirtschaft: Die bisherigen Maßnahmen (Entschuldung, Ausfuhrprämien) wurden durch die Sicherung von Mindestpreisen für wichtige Ausfuhrprodukte (Butter, Eier) ergänzt. Zu diesem Zweck wurde ein besonderer Fonds gebildet. Vor allem aber ist man bestrebt, der weiteren Schrumpfung des Agrarabsatzes auf handelspolitischem Wege entgegenzuwirken. So wurden kürzlich mit Großbritannien und Deutschland (dem zweitwichtigsten Abnehmer) neue verhältnismäßig günstige Abkommen abgeschlossen.

In der Industrie hat sich die Lage weiterhin gebessert. Während die Ausfuhrindustrien durch den stetigen Auslandsabsatz für Holz, Zellstoff und Papier begünstigt waren, ging die Belegung in den Binnenmarktindustrien vor allem auf die Einfuhrdrosselung (Währungsentwertung u. a.) zurück. Die Zahl der Beschäftigten in der Industrie hat jedoch noch wenig zugenommen. Zur Linderung der Arbeitslosigkeit werden im laufen-

den Jahr öffentliche Arbeiten, Kürzung der Arbeitszeit und andere Maßnahmen geplant.

Infolge stärkerer Eindeckung der Industrie mit Rohstoffen und Halbfabrikaten ist die Einfuhr in den letzten Monaten konjunkturell erheblich gestiegen. Auch die Ausfuhr hat sich konjunkturell erhöht.

Estland

	Goldwert der Valuta ¹⁾	Arbeitsmarkt Unerledigte Stellensuche ²⁾	Außenhandel		Großhandelspreise	Bank von Estland ³⁾	
			Einfuhr	Ausfuhr		Gold- und Devisenbestand	Notenumlauf
1933							
1. Vj. M.-D.	100,1	15,5	2,0	2,1	82	19,8	30,8
2. „ „	98,1	6,5	2,5	2,9	79	19,8	31,1
3. „ „	65,3	2,5	4,1	5,6	90	20,2	30,7
4. „ „	66,2	8,7	4,3	4,6	89	21,5	32,7
1934							
Januar ..	65,9	7,7	3,9	3,7	88	23,2	31,5
Februar ..	63,0	6,1	3,0	3,3	89	24,5	33,6
März.....	62,5	6,0	4,6	3,8	88	26,5	34,5
April.....	63,0	3,5	4,3	4,3	87	26,8	34,1
Mai.....	62,4	.	4,5	4,9	.	27,2	32,6

¹⁾ Am Golddollar alter Parität gemessen. — ²⁾ Monatsende.

Die Kreditmärkte haben sich weiter verflüssigt. Die Depositen bei den Kreditbanken sind gestiegen. Die Gold- und Devisenbestände der Bank von Estland haben sich ständig erhöht. Der Kurs der Estikrone wird völlig durch die im Herbst 1933 vollzogene Bindung an das Pfund bestimmt.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr										Gegenwart									
		8.-13. Mai 1933	15.-20. Mai 1933	22.-27. Mai 1933	29. Mai bis 3. Juni 1933	5.-10. Juni 1933	12.-17. Juni 1933	19.-24. Juni 1933	26. Juni bis 1. Juli 1933	7.-12. Mai 1934	14.-19. Mai 1934	22.-26. Mai 1934	28. Mai bis 2. Juni 1934	4.-9. Juni 1934	11.-16. Juni 1934	18.-23. Juni 1934	25.-30. Juni 1933				
		19	20	21	22	23	24	25	26	19	20	21	22	23	24	25	26				
1. Tätigkeitsgrad																					
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000		5251,7		5038,6		4977,4		4856,9				2529,0								
darunter:																					
Hauptunterstützungsempfänger i. d. Arbeitslosenversicherung	"		489,5		465,6		435,6		416,3				231,6								
i. d. Krisenunterstützung	"		1369,5		1336,3		1325,0		1310,4				832,1								
Wohlfahrtserwerbslose	"				2160,7				2062,6				831,8								
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ²⁾	"			2582,9					2438,1				2090,4								
Produktion, arbeitstäglich																					
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	234,5	246,2	256,9	263,4	245,3	248,1	251,0	262,8	308,7	299,8	290,5	291,0	278,7	277,2	271,7					
— in Deutsch-Oberschlesien	"	42,4	42,3	50,8	43,0	50,7	50,1	45,6	50,7	54,9	51,4	52,8	52,5	53,1	50,7	50,3					
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	41,8	43,6	45,2	45,4	43,3	44,7	46,9	47,9	53,1	54,3	53,0	53,9	52,5	53,4	52,5					
Steinkohle, Großbritannien	"	676,9	665,0	640,5	656,5	497,8	686,0	638,9	657,1	727,7	748,0	572,1	721,0	697,6	700,2						
Verkehr, arbeitstäglich																					
Wagengestellung der Reichsbahn	1 000	104,2	105,0	110,8	106,6	106,2	107,2	105,3	107,1	119,6	115,9	115,1	116,3	114,7	115,6	116,1					
Kreditsicherheit, arbeitstäglich																					
Wechselproteste	Anzahl 1 000 RM	212	181	172	122	219	151	176	114	150	99	152	101	104	87	104					
Nach Mitteilung einer Zentralstelle	"	110	91	90	65	121	89	82	64	73	47	69	49	58	42	51					
Vergleichsverfahren	Anzahl	5	5	9	4	6	6	4	4	5	2	3	1	3	2	3					
Eröffnete Konkurse	"	17	15	16	15	9	14	9	9	13	10	10	8	9	10	7					
Notenbanken⁴⁾																					
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	—	546	532	523	509	422	377	347	264	239	228	209	194	174	150					
davon Reichsbank	"	—	473	459	449	436	349	304	273	191	166	154	136	121	101	76					
Wechsel- und Lombardkredite	"	—	3147	3081	3456	3345	3304	3190	3573	3338	3193	3121	3454	3341	3299	3201					
davon Reichsbank	"	—	2998	2933	3306	3199	3161	3047	3422	3193	3050	2980	3312	3201	3160	3063					
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeit)	"	—	475	491	549	485	511	545	555	614	608	655	662	648	603	642					
davon Reichsbank	"	—	358	371	439	376	400	428	447	488	477	522	538	524	478	512					
Bundes-Reserve-Banken U. S. A.	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Diskontierte Wechsel	Mill. \$	338,2	330,2	312,2	302,0	276,7	253,8	222,1	191,0	36,6	34,4	34,3	33,7	29,0	27,9	28,0	27,0				
Regierungssicherheiten	"	1837,2	1836,6	1861,7	1889,6	1911,6	1932,4	1954,7	1975,2	2431,8	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,4	2430,2	2430,3				
Zahlungsverkehr																					
Geldumlauf	Mill. RM	—	5284	5126	5479	5358	5209	5075	5515	5496	5381	5229	5596	5439	5405	5274					
davon Reichsbanknoten	"	—	3327	3238	3460	3364	3275	3192	3473	3514	3453	3356	3629	3501	3478	3390					
Postscheckverkehr ⁵⁾	"	1005	961	832	1017	898	982	901	1157	1029	1148	977	1180	1154	1119	1023					
Postscheckguthaben (Bestände)	"	462	434	495	482	487	459	447	455	554	554	577	528	540	517	513					
2. Wertbewegung																					
Zinssätze																					
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4				
Debetzinsen ⁶⁾ } der Stempel- Kreditzinsen ⁷⁾ } vereinigung	"	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7				
Tagessgeld	"	4,95	4,99	5,01	5,49	5,16	5,05	4,92	5,17	4,62	4,60	4,60	4,79	4,52	4,50	4,50	4,64				
Monatensgeld	"	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06				
Privatdiskont	"	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,85	3,75	3,75	3,75	3,75				
Warenwechsel mit Bank giro	"	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13				
Rendite der 6% Pfandbriefe	"	7,13	7,34	7,35	7,42	7,26	7,28	7,34	7,48	6,58	6,58	6,60	6,60	6,59	6,61	6,71	6,77				
Call money New York	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75				
Privatdiskont London	"	0,53	0,50	0,47	0,47	0,44	0,52	0,54	0,51	0,94	0,94	0,94	0,94	0,93	0,91	0,93	0,94				
Zürich	"	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50				
Amsterdam	"	2,17	2,33	2,40	1,98	1,80	1,85	1,98	3,43	1,28	1,13	1,00	0,84	0,71	0,55	0,63	0,59				
Effektenmarkt																					
Festverz. 6% Wertpapiere	v. H.	82,62	80,66	80,52	79,67	81,09	80,64	80,13	78,73	90,73	90,73	90,54	90,61	90,86	90,58	89,60	88,86				
Kursniveau, gesamt	"	84,16	81,78	81,67	80,88	82,68	82,38	81,77	80,24	91,16	91,15	90,94	90,92	91,00	90,79	89,42	88,64				
—, Pfandbriefe	"	77,62	75,98	75,58	74,89	75,57	74,85	74,29	72,91	87,84	87,83	87,70	87,61	88,05	87,78	86,66	85,84				
—, Kommunal-Obligationen	"	83,08	81,78	81,72	80,58	81,80	81,22	81,08	80,01	92,91	92,99	92,75	93,22	93,70	93,20	92,74	92,01				
—, Industrie-Obligationen	"	80,36	78,97	78,82	78,08	78,34	77,42	76,02	86,68	86,68	86,57	86,53	86,34	86,75	86,62	87,54	87,33				
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	73,8	72,4	72,3	72,0	73,1	72,5	70,6	69,8	73,5	73,4	73,1	73,2	75,5	76,5	76,9	77,0				
—, Bergbau u. Schwerindustrie	"	81,5	79,1	78,9	78,8	80,6	79,7	76,8	76,3	80,3	80,2	79,7	80,1	84,1	86,0	85,7	85,9				
—, Verarbeitende Industrie	"	67,8	66,7	66,9	66,4	67,5	67,0	65,4	64,6	67,9	67,9	67,7	67,8	69,6	70,2	70,6	70,8				
—, Handel und Verkehr	"	77,1	76,1	75,8	75,5	75,9	75,3	74,1	72,7	77,0	76,7	76,4	76,3	77,9	78,7	79,8	79,4				
Devisenkurse in Berlin																					
New York	RM je \$	3,5892	3,6425	3,6470	3,5690	3,5190	3,4967	3,4317	3,3480	2,4980	2,5026	2,5004	2,5095	2,5102	2,5080	2,5114	2,5128				
London	RM je £	14,20	14,24	14,29	14,23	14,34	14,35	14,35	14,32	12,77	12,78	12,74	12,73	12,69	12,66	12,65	12,66				
Paris	RM je 100fr	16,56	16,57	16,63	16,63	16,64	16,64	16,63	16,61	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52				
Warenpreise																					
Indexziffern	1913=100																				
Reagible Waren ⁸⁾	"	54,9	55,9	56,8	59,7	61,9	61,7	62,9	62,3	62,8	62,7	62,5	62,5	62,7	63,4	63,7	64,6				
Großhandelspreise (gesamt)	"	91,3	92,3	92,3	92,4	93,0	92,9	93,0	93,2	95,8	96,1	96,3	96,5	96,8	97,2	97,5	97,6				
Agrarstoffe	"	82,9	85,3	84,9	84,5	85,6	85,1	85,2	85,0	90,3	91,2	92,0	92,4	93,0	93,8	94,6	94,7				
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	87,4	87,9	88,2	88,7	89,1	89,2	89,3	89,7	90,5	90,4	90,3	90,4	90,6	90,7	90,9	91,0				
Fertigwaren	"	111,6	111,6	111,7	111,8	112,0	112,0	112,1	112,4	114,8	114,9	114,9	114,9	114,9	114,9	115,0	114,9				
darunter: Produktionsgüter	"	113,9	113,9	113,9	113,9	113,9	113,9	113,9	113,9	114,0	114,0	114,0	114,0	114,0	114,0	114,0	113,8				
Verbrauchsgüter	"	109,8	109,8	110,0	110,2	110,5	110,6	110,7	111,2	115,5	115,6	115,6	115,6	115,6	115,6	115,7	115,7				
Großhandelsindex:																					
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	59,5	60,6	61,2	62,1	62,7	63,5	64,0	65,1	75,2	75,4	75,5	75,8	75,9	77,4	78,0					
Großbritannien (Fin. Times)	1913=100	88,0	88,2	88,1	89,3	89,5	90,1	89,8	91,1	91,9	92,0	92,0	91,9	92,2	92,1	92,0	92,0				
Großhandelspreise																					
Roggen, märk., Berlin, prompt ⁹⁾	je 1000 kg	155,0	155,0	155,0	154,2	154,0	153,8	152,2	152,6	168,0	168,0	168,0	168,0 ^{*)}	171,0	171,0	169,0					
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	27,4	28,2	28,2	29,3	30,5	30,2	30,5	31,5	29,1	30,0	31,7	31,2	29,							

