

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

9. JAHRGANG

BERLIN, DEN 1. APRIL 1936

NUMMER 13

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

Der Aufschwung im deutschen Schiffbau

Kein anderer deutscher Wirtschaftszweig hat in den letzten zwei Jahren einen ähnlich stürmischen Aufschwung genommen wie der Schiffbau. Auf dem Höhepunkt der Weltkrise waren die deutschen Werften nur zu einem kleinen Teil ihrer Kapazität ausgenutzt. Im Jahre 1933 machten die Stapelläufe der deutschen Werften mit 42 000 BRT weniger als 7 v. H. der jährlichen Produktionskapazität aus, die auf rd. 650 000 BRT geschätzt wird. Nur eine vom Reich unterstützte Abwrackaktion, bei der in den Jahren 1932 und 1933 rd. 400 000 BRT veralteter deutscher Schiffe verschrottet wurden, ermöglichte es damals den Werften, einen Mindestbestand an Facharbeitern durchzuhalten. Im Jahre 1935 hatten sich die Stapelläufe, am Raumgehalt gemessen, gegenüber 1933 mehr

ten und Baubestände zeigt, kam diese Bauwelle auch den deutschen Werften zugute. Diese Statistik, die nur die bereits *begonnenen* Neubauten einbezieht, hinkt freilich beträchtlich hinter

Angefangene Neubauten und Baubestände im Schiffbau *)

Jahr	Angefangene Neubauten ¹⁾				Im Bau befindliche Handelschiffe ²⁾			
	Welt	Großbritannien u. Irland	Deutschland	Anteil in v. H. der Neubauten der Welt	Welt	Großbritannien u. Irland	Deutschland	Anteil in v. H. der Baubestände der Welt
	1 000 BRT				1 000 BRT			
1929	2 997	1 650	237	7,9	3 111	1 560	253	8,1
1930	2 339	950	202	8,6	2 483	909	218	8,8
1931	875	200	58	6,6	1 404	401	104	7,4
1932	278	72	5	1,8	766	225	80	10,4
1933	517	242	25	4,8	757	332	23	3,0
1934	1 195	520	149	12,5	1 252	597	140	11,2
1935	1 601	683	309	19,3	1 543	743	254	16,5

*) Nach: Lloyd's Register of Shipping. — ¹⁾ Im Laufe des Jahres. — ²⁾ Ende des Jahres.

Stapelläufe und Ablieferungen von Seeschiffen 1 000 BRT

Jahr	Stapelläufe ¹⁾			Ablieferungen von Seeschiffen von deutschen Werften ²⁾		
	Welt	Deutschland	Anteil Deutschlands v. H.	Ins-gesamt	davon für deutsche Rechnung	für ausländische Rechnung
1928	2 699,2	376,4	13,9	299,1	213,2	85,9
1929	2 793,2	249,1	8,9	357,6	221,6	136,0
1930	2 889,5	245,5	8,5	294,4	150,9	143,5
1931	1 617,1	103,9	6,4	176,8	48,1	128,6
1932	726,6	80,8	11,1	58,6	6,6	52,0
1933	489,0	42,2	8,6	62,6	37,4	25,2
1934	967,4	73,7	7,6	39,0	30,2	8,8
1935	1 302,1	226,3	17,4	210,9	120,9	90,0

¹⁾ Nach: Lloyd's Register of Shipping. — ²⁾ Nach: Germanischer Lloyd.

als vervielfacht und näherten sich wieder dem vor der Krise üblichen Umfang. Auch der Schiffbau der anderen Länder hat sich seit 1933 wieder erholt, aber keineswegs so stark wie der deutsche, so daß sich Deutschlands Anteil an den Stapelläufen der Welt von 1933 bis 1935 mehr als verdoppelte. Deutschland nimmt im Schiffbau nun wieder den zweiten Platz hinter Großbritannien ein, nachdem es in der Krisenzeit vorübergehend bis auf den vierten Platz zurückgefallen war.

Im Herbst 1935 nahmen die Neubaufträge im Zusammenhang mit der Sonderkonjunktur der internationalen Seeschifffahrt in der ganzen Welt einen besonders großen Umfang an. Wie die Zahlenübersicht der angefangenen Neubau-

der tatsächlichen Entwicklung der *Baufaufträge* nach. Sowohl für die Welt wie für Deutschland liegen diese Ende 1935 bedeutend höher, als die Zahlen über die Baubestände zeigen. Für Deutschland können wir den Stand der gesamten Bauaufträge genauer erfassen:

Baubestände der deutschen Werften *) 1 000 BRT

Jahresende	Gesamt	davon	
		für deutsche Rechnung	für ausländische Rechnung
1931	102,9	25,7	77,2
1932	66,6	32,0	34,6
1933	85,6	52,9	32,7
1934	224,7	129,3	95,4
1935	438,9	211,7	227,2

*) Einschl. Bauaufträge; nach: Germanischer Lloyd.

Frühjahr und Ostern im Einzelhandel . . S. 51 f.

Konjunkturkartei:

Braunkohlenbrikettwirtschaft 1. Beilage
Niederländisch Indien 1. „

Nach den Aufzeichnungen des „Hamburger Fremdenblatts“ waren die gesamten Baubestände der deutschen Werften — einschließlich der noch nicht in Angriff genommenen Aufträge — Ende 1935 noch höher, nämlich 532 000 BRT insgesamt, wovon 220 320 BRT auf deutsche und 311 380 BRT auf ausländische Bestellungen entfallen. Nicht eingerechnet sind dabei die Aufträge der deutschen Kriegsmarine, die mit dem Wiederaufbau der Wehrmacht ebenfalls zugenommen haben. So wird es erklärlich, daß einige der größten deutschen Werften in jüngster Zeit erklären konnten, sie seien auf absehbare Zeit bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit mit Aufträgen versehen.

Weltschiffahrt und Weltschiffbau

Dieser Umschwung im Schiffbau ist, wie bereits erwähnt, eine internationale Erscheinung. Auch in Japan, Schweden und Dänemark sind die Werften annähernd bis zur Höchstkapazität mit Aufträgen versehen, während in Großbritannien, wo die Aufträge gegenwärtig noch weniger als 40 v. H. der Werftkapazität ausmachen, gegenüber dem Krisentief von 5 v. H. immerhin eine bedeutende Besserung zu verzeichnen ist.

Die starke internationale Schiffbautätigkeit scheint zunächst unerklärlich zu sein, wenn man sich vergegenwärtigt, daß einem Welthandel, der mengenmäßig noch immer unter dem Stande von 1913 liegt, eine Welthandelsflotte gegenübersteht, die dem Raumgehalt nach um etwa 38 v. H., der Leistungsfähigkeit nach um schätzungsweise 70 v. H. gegenüber 1913 zugenommen hat. Man muß aber dabei berücksichtigen, daß sich die Nachfrage nach Schiffsraum je beförderte Tonne Ware infolge längerer Beförderungswege, struktureller Umschichtungen (Vordringen der Spezialschiffahrt, besonders der Tankschiffahrt) und aus anderen Gründen gegenüber der Vorkriegszeit erhöht hat. Außerdem hat sich das Mißverhältnis zwischen dem Umfang der Welthandelsflotte und dem Welthandel in den letzten 4 Jahren bereits beträchtlich gebessert: Die Welthandelsflotte (ohne die Flotte auf den nordamerikanischen großen Seen) ist von 67,6 Mill. BRT Mitte 1931 auf 62,3 Mill. BRT Mitte 1935 zurückgegangen, während auf der anderen Seite der Welthandel über See seit 1932 erheblich gestiegen ist. Man nimmt allgemein an, daß die Welthandelsflotte in Zukunft nicht weiter zurückgehen, sondern mindestens ihren gegenwärtigen Stand behaupten wird. Unter diesen Umständen könnte der Weltschiffbau zukünftig mit jährlichen Ersatz- und Erneuerungsbauten von 2,5 bis 3,1 Mill. BRT (4-5 v. H. der Welthandelsflotte), d. h. mit einer Bautätigkeit in der Höhe der Jahre 1927 bis 1929 rechnen.

Dabei ist allerdings vorausgesetzt, daß die Außerdienststellung veralteter Schiffe nicht durch deren Abwanderung in Länder mit billigeren Betriebskosten über Gebühr hinausgeschoben wird. Selbst bei einem Durchschnittsalter der Schiffe von 30 Jahren müßte sich jedoch in absehbarer Zeit ein jährlicher Ersatzbedarf von rd. 2 Mill. BRT ergeben, d. h. eine Erhöhung des Weltschiffbaues um rund 50 v. H. über den Stand von 1935.

Auf einigen Sondergebieten, wie im ostasiatischen Bereich, in der Südafrikafahrt und bei der Tankschiffahrt, ist im Verlaufe des letzten Jahres zeitweise sogar eine Knappheit an Tonnage eingetreten. Dementsprechend ist ein bedeutender Teil der Ende 1935 im Bau befindlichen Handelsschiffe (nach Lloyd's Register insgesamt 1,5 Mill. BRT) für solche Fahrtgebiete bestimmt: allein auf den Tankschiffbau entfallen (ebenfalls nach Lloyd's Register) 439 000 BRT, während nach privaten Schätzungen Schiffe von zusammen über 325 000 BRT für die Südafrika-Fahrt gebaut werden.

Für die starke Häufung der Schiffbauaufträge gegen Ende des letzten und Anfang die-

ses Jahres sind vor allem zwei Gründe anzuführen: die — allerdings nur vorübergehende — kräftige Frachtratensteigerung infolge des italienisch-abessinischen Konflikts, sowie die Befürchtung einer stärkeren Erhöhung der Schiffbaupreise infolge der allgemeinen Zunahme des Kriegsschiffbaus und der steigenden Lohn- und Materialkosten¹⁾.

Die Ursachen der deutschen Schiffbaukonjunktur

Angesichts der Wettbewerbsnachteile, die für die deutschen Werften aus der Abwertung der englischen, skandinavischen und japanischen Währungen entstanden waren, muß der über den Weltdurchschnitt weit hinausgehende Aufschwung des deutschen Schiffbaus besonders überraschen. Er ist einmal darauf zurückzuführen, daß das Problem der Erhaltung und Modernisierung der deutschen Handelsflotte in den letzten Jahren unter teilweiser Mitwirkung des Reiches energisch in Angriff genommen worden ist; andererseits haben sich trotz der Währungslage auch die Auslandsaufträge der deutschen Werften seit Herbst 1934 außerordentlich günstig entwickelt, so daß Deutschland der weit-aus bedeutendste Exporteur von neuen Schiffen geworden ist.

1. Die *Erneuerung der deutschen Handelsflotte* ist im Laufe der Krisenjahre zu einem brennenden Problem geworden. Deutschland hat seit 1931 seine Handelsflotte bedeutend stärker eingeschränkt als die übrige Welt; der

Entwicklung der deutschen Handelsflotte*)

Jahresmitte	Welt-	Deutsche	Deutscher Anteil an der Welthandelsflotte v. H.
	handelsflotte	Handelsflotte	
	1 000 BRT		
1914.....	49 090	5 459	11,1
1931.....	70 131	4 255	6,1
1932.....	69 734	4 165	6,0
1933.....	67 920	3 901	5,7
1934.....	65 577	3 691	5,6
1935.....	64 886	3 704	5,7

*) Nach: Lloyd's Register of Shipping.

Anteil der deutschen Flagge an der Welthandelsflotte ist von 6,1 v. H. 1931 auf 5,7 v. H. 1935 gefallen, d. h. auf die Hälfte des Vorkriegsanteils. Deutschland hat nicht, wie dies

Altersaufbau der deutschen Handelsflotte
Stand am Jahresanfang

Alter	1929		1933		1934		1935	
	1 000 BRT	v. H. der Gesamtflotte	1 000 BRT	v. H. der Gesamtflotte	1 000 BRT	v. H. der Gesamtflotte	1 000 BRT	v. H. der Gesamtflotte
bis zu 5 Jahren	846	21,2	651	16,5	347	9,1	210	5,6
5—10 Jahre	1 494	37,7	967	24,4	977	25,7	1 024	27,4
10—20 „	706	17,7	1 507	38,1	1 750	45,9	1 698	45,4
20—30 „	674	16,9	545	13,8	508	13,3	550	14,7
über 30 „	260	6,5	288	7,3	227	6,0	256	6,9
Gesamt	3 980	100,0	3 957	100,0	3 808	100,0	3 737	100,0

in einigen anderen Ländern der Fall war, die abgewrackten Schiffe durch Neubauten ersetzt. So ist eine starke Überalterung der deutschen Handelsflotte eingetreten. Der An-

1) Nach der englischen Fachzeitschrift „Fairplay“ sind die englischen Schiffbaupreise von Mitte 1933, dem Tiefpunkt, bis Ende 1935 bereits um rd. 15 v. H. gestiegen. Noch stärkere Steigerungen ergaben sich teilweise im japanischen Schiffbau.

teil der über 10 Jahre alten Schiffe ist von 41,1 v. H. Anfang 1929 auf 67,0 v. H. Anfang 1935 gestiegen. Zurückgegangen ist besonders der Anteil der unter 5 Jahre alten Schiffe; nach Lloyd's Register betrug der Anteil dieser hochqualifizierten, weil mit allen Neuerungen der Technik ausgerüsteten Schiffe Mitte 1935 im Weltdurchschnitt 7,9 v. H., in Deutschland dagegen nur 4,6 v. H., so daß Deutschland in dieser Hinsicht beinahe an letzter Stelle unter allen Schiffländern stand; in Norwegen machte der Anteil der unter 5 Jahre alten Schiffe 16,6, in Frankreich 12,4, in Japan 11,4, in Holland 10,4 und in Großbritannien 8,9 v. H. der Gesamtflotte aus.

Inzwischen ist hier freilich teilweise Abhilfe geschaffen worden. Nachdem drei neue Schnelldampfer für den Ostasienverkehr in Dienst gestellt worden sind, steht der Norddeutsche Lloyd in diesem wichtigen Verkehrsgebiet, das bisher von der deutschen Schifffahrt vernachlässigt worden war, nunmehr an der Spitze aller Schifffahrtsgesellschaften. Aber auch für andere Routen, für den Afrika-, Südamerika-, Mittelamerika- und Levantedienst sind Ersatz- und Neubauten teils schon vollendet, teils im Bau. Die Hauptschwierigkeit, die der Flotten-erneuerung bisher entgegenstand und noch entgegensteht, ist die Finanzierungsfrage; die deutschen Schifffahrtsgesellschaften sind hier durch die übermäßige Schuldenlast, die sie als Hinterlassenschaft des Wiederaufbaus nach dem Kriege und der Krisenzeit zu tragen haben, gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten außerordentlich im Nachteil.

Die in den Jahren 1934 und 1935 durchgeführte Neuorganisation der deutschen Seeschifffahrt hat diese Frage einer rationellen Lösung nähergeführt, indem sie einen klareren Überblick über die Rentabilität der einzelnen Linien ermöglichte und lebensfähige Teile von toten Lasten befreite. In Anerkennung der Dringlichkeit des Problems hat die Reichsregierung auch direkte Hilfe gewährt: einmal, indem sie die Vorschriften über Zuschüsse und Zinsvergütungen bei Instandsetzungs- und Ergänzungsarbeiten nach dem Gesetz vom 21. September 1933 auch auf Seeschiffe erweiterte, ferner auch, indem sie Arbeitsbeschaffungsmittel zur Verfügung stellte. Diese sind inzwischen aber aufgebraucht, so daß das Finanzierungsproblem in aller Schwere weiterbesteht. Besonders darunter zu leiden hat die deutsche Trampschifffahrt, die an sich schon unverhältnismäßig klein ist (rd. 600 000 BRT, wovon nur etwa 200 000 BRT in der Überseefahrt beschäftigt sind), und die aus Devisenersparnisgründen dringend einer Erweiterung bedürfte, die aber kaum die Möglichkeit findet, sich auch nur in ihrem bisherigen Bestand zu erhalten.

2. Das starke Ansteigen der *ausländischen* Schiffbauaufträge an deutsche Werften geht aus den Zahlenübersichten auf Seite 49 hervor. Ende 1935 lagen sie bereits höher als die Aufträge für deutsche Rechnung. Es handelt sich dabei zu einem beträchtlichen Teil um Aufträge für Tank- und Frachtmotorschiffe, die teils im direkten Tausch gegen Warenlieferungen nach Deutschland, teils zur Auftauung von Reichsmarkguthaben fremder Konzerne vergeben worden sind. Vor allem sind die großen Ölgesellschaften, der englische Unilever-Konzern, norwegische und holländische Gesellschaften daran beteiligt.

Von ausländischer, besonders englischer, Seite sind diese Aufträge für deutsche Werften gelegentlich einer unfreundlichen Kritik unterzogen worden; als Abwehr dagegen wurde in England vor kurzem angekündigt, die staatliche Unterstützung der Trampschifffahrt werde in Zukunft nur in Großbritannien gebauten Schiffen zugute kommen. Man kann aber keinesfalls den Vorwurf erheben, daß diese ausländischen Aufträge mit unfairen Mitteln nach Deutschland gezogen worden seien. Sicherlich sind sie teilweise eine Folge der deutschen Devisenpolitik. Deutschland kann seine Einfuhr eben nur durch entsprechende Warenlieferungen bezahlen, und nichts ist natürlicher, als daß es seine Kundenstellung dazu ausnutzt, um die Abnahme seiner eigenen Erzeugnisse zu fördern, wie dies in allen Ländern der Welt geschieht. Die fremden Gesellschaften scheinen es vorzuziehen, weiter nach Deutschland zu liefern und dafür deutsche Erzeugnisse in Empfang zu nehmen. Wenn sie dabei Schiffe anderen deutschen Waren vorziehen, so erklärt sich dies nicht nur daraus, daß die Auftraggeber die gelieferten Schiffe teilweise im eigenen Betriebe verwenden können, sondern weist auch noch auf einen anderen Grund für die hohen Auslandsaufträge hin: Die deutschen Werften genießen im Spezialschiffbau, vor allem im Bau von Tankmotorschiffen, seit langem einen besonderen Ruf. Im Jahre 1935 hat Deutschland im Tankschiffbau, gemessen an den Stapelläufen, die erste Stelle vor Dänemark, Schweden und Großbritannien eingenommen. Die deutsche Werftindustrie hat auch schon früher, besonders in den Jahren 1929 bis 1931, sehr stark für das Ausland gearbeitet; auch jetzt ist ein Teil der Auslandsaufträge unabhängig von der deutschen Devisenregelung hereingekommen.

Diese Schiffslieferungen ans Ausland sind unter dem Gesichtspunkt der Arbeitsbeschaffung und der Deckung des deutschen Einfuhrbedarfs sehr zu begrüßen. Freilich ist auch in Rechnung zu stellen, daß auf diese Weise die Konkurrenten der deutschen Seeschifffahrt modernste Schiffe zu Weltmarktpreisen bekommen, während sich einer weiteren durchgreifenden Erneuerung der deutschen Handelsflotte immer noch große Schwierigkeiten in den Weg stellen.

Frühjahr und Ostern im Einzelhandel

Für den Rhythmus, in dem sich die Frühjahrsbelegung im Einzelhandel vollzieht, ist nicht allein die Witterung sondern auch die Lage des Oster- und Pfingstfestes entscheidend. Dieser Rhythmus wieder ist für die Dispositionen des Einzelhandels, besonders für die Einkaufsdispositionen von großer Bedeutung. Auch das Urteil über die Geschäftsergebnisse der Frühjahrsmonate (namentlich beim Vergleich mit dem Vorjahr) muß darauf Rücksicht nehmen, wie die einzelnen Frühjahrsmonate durch das Ostergeschäft beeinflusst werden.

Der Ostersonntag fiel (bzw. fällt) in den Jahren 1925 bis 1940 auf folgende Tage:

1925	12. April	1933	16. April
1926	4. "	1934	1. "
1927	17. "	1935	21. April
1928	8. "	1936	12. März
1929	31. März	1937	28. März
1930	20. April	1938	17. April
1931	5. "	1939	9. "
1932	27. März	1940	24. März

Zwischen dem frühesten Ostertermin (24. März) und dem spätesten (21. April) besteht also ein Spielraum von ungefähr vier Wochen. In den letzten 11 Jahren (1925 bis 1935) lag Ostern sechsmal früh (bis zum 9. April) und fünfmal spät.

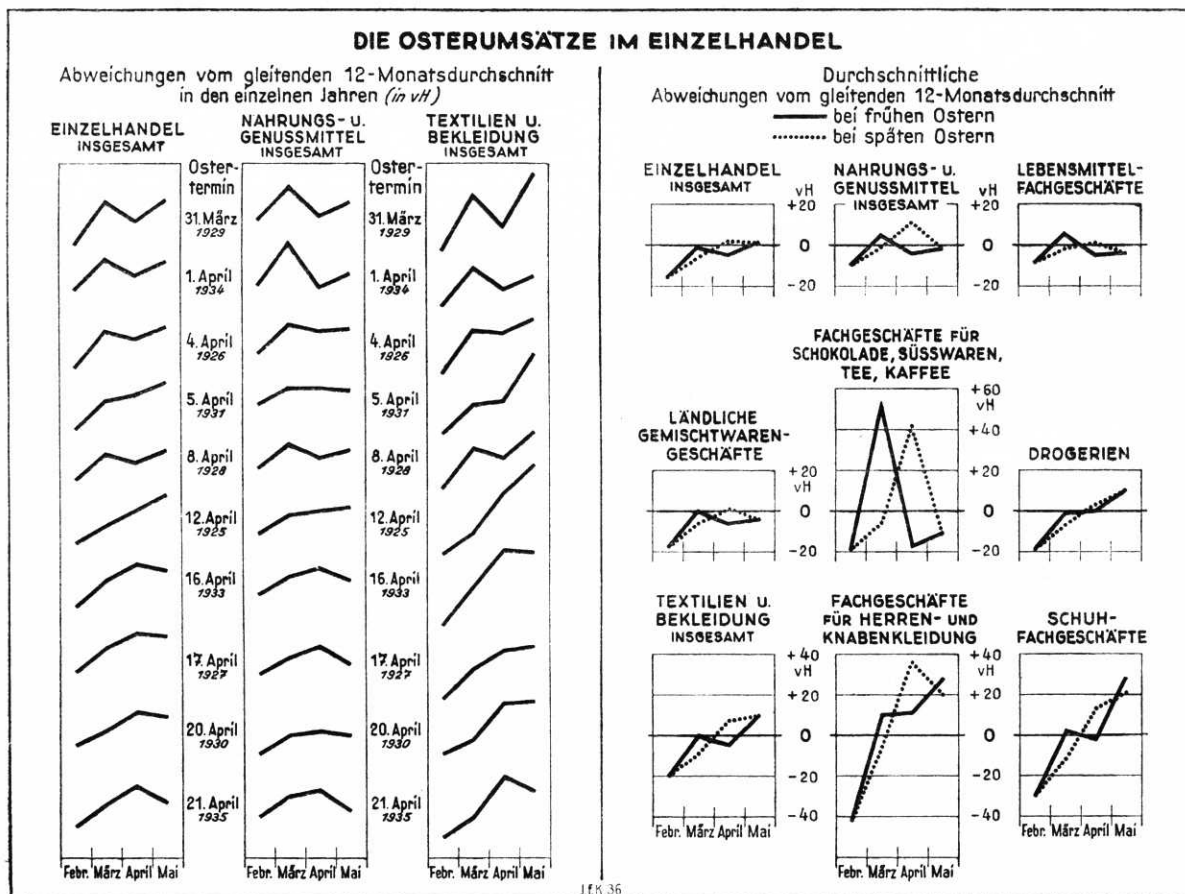
Wie hat sich nun in diesen Jahren die wechselnde Lage des Oster- und Pfingstfestes auf die Umsatzgestaltung ausgewirkt?

Liegt Ostern *früh*, so steigen die Umsätze von Februar zu März steil an und gehen im April zurück. Bei *späten* Ostern nehmen die Umsätze im Zuge der Frühjahrsbelegung von Februar auf März — je nach der Witterung — mehr oder weniger zu, steigen aber im April durch das Ostergeschäft weiter. Die Umsätze im Mai werden bei *früher* Lage des Osterfestes durch das Pfingstgeschäft belebt; bei *späten* Ostern gehen sie in der Regel zurück, da dann das Pfingstgeschäft zum großen Teil

erst in den Juni fällt. Die Zahlenübersicht gibt über diese Veränderungen Auskunft.

Frühe Ostern bewirken also, wie das Schaubild besonders deutlich zeigt, scharfe Schwankungen der Einzelhandelsumsätze im Lauf des Frühjahrs, späte Ostern dagegen haben eine ausgeglichenerere Bewegung zur Folge. Eine Ausnahme hiervon bilden nur die Umsätze in Schokolade, Süßwaren usw. Hier ist das Ostergeschäft allein entscheidend; denn in diesen Branchen gibt es keine „normale“ Frühjahrsbelegung, wie wir sie z. B. im Textilhandel kennen.

In diesem Jahr liegt Ostern spät; daher sind für April — abgesehen von „konjunkturellen“ Einflüssen, die aber hier vernachlässigt werden können — Umsatzsteigerungen zu erwarten, wie sie annäherungsweise aus der Zahlenübersicht für „Späte Ostern“ abzulesen sind. Der Umsatzverlauf wird also verhältnismäßig ausgeglichen und stetig sein.



Saisonalmäßige Veränderung der wichtigsten Einzelhandelsumsätze in v. H. des Vormonats

Veränderung von	Einzelhandel insgesamt		Nahrungs- und Genussmittel insgesamt		Lebensmittel-fach-geschäfte		Ländliche Gemischt-waren-geschäfte		Fach-geschäfte für Scho-kolade, Süßwaren, Kaffee, Tee		Drogerien		Textilien und Be-kleidung insgesamt		Fach-geschäfte für Herren- u. Knaben-kleidung		Schuh-fach-geschäfte	
	frühe Ostern	späte Ostern	frühe Ostern	späte Ostern	frühe Ostern	späte Ostern	frühe Ostern	späte Ostern	frühe Ostern	späte Ostern	frühe Ostern	späte Ostern	frühe Ostern	späte Ostern	frühe Ostern	späte Ostern	frühe Ostern	späte Ostern
Februar bis März	+18	+12	+17	+10	+16	+8	+22	+15	+90	+16	+22	+15	+25	+14	+90	+62	+46	+26
März bis April	-4	+8	-9	+12	-10	+3	-6	+7	-47	+51	+1	+11	-5	+18	+1	+45	-4	+28

Anschrift des Herausgebers: Berlin W 8, Unter den Linden 12/13; Fernsprecher: Sammelnummer A 1 Jäger 6455 — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe. — Versandort: Berlin — Preßgesetzlich für die Redaktion verantwortlich: Dr. Willy Bauer, Berlin — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM 30.— bzw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM 7.75 je Vierteljahr. — Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt G. m. b. H., Berlin N 65.

— Hierzu 3 Beilagen —

Konjunktur-Kartei

Deutschland

Braunkohlenbrikettwirtschaft

1. 4. 36.

Die Braunkohlenbrikettindustrie hat an dem Konjunkturaufschwung der letzten Jahre nicht in dem Maße teilgenommen wie die anderen Zweige der Kohlenwirtschaft. Während von 1932 bis 1935 der Verbrauch von Steinkohlen um 32 v. H., der Koksverbrauch um 61 v. H. und der Verbrauch roher Braunkohlen um 45 v. H. anstieg, erhöhte sich der Verbrauch von Braunkohlenbriketts nur um 10 v. H. Dies ist darauf zurückzuführen, daß das Braunkohlenbrikett zum überwiegenden Teil in den kaum konjunktur-empfindlichen Hausbrand gelangt: Im Durchschnitt der letzten Jahre wurden rund zwei Drittel des Brikettabsatzes über den Platzhandel geleitet.

Im abgelaufenen Jahre hat die Produktion von Braunkohlenpreßkohlen gegenüber 1934 um fast 5 v. H. zugenommen. Dabei ist bemerkenswert, daß die Brikettherstellung im ersten Jahresdrittel fast gar nicht und im zweiten nur um 3 v. H. größer war als in den entsprechenden Zeitabschnitten des Vorjahres; in den Monaten September bis Dezember 1935 dagegen wurden 10 v. H. mehr Briketts gepreßt als zur gleichen Zeit 1934. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter und der geleisteten Lohnschichten ist ebenfalls — namentlich im letzten Jahresdrittel — gestiegen.

Die Nachfrage auf dem Brikettmarkt war auch im vergangenen Jahre wieder lebhafter als im Vorjahr. Der Platzhandel erhöhte seine Abrufe um schätzungsweise 5 bis 6 v. H. Verhältnismäßig stark — um rund 8 v. H. — nahmen die

Bestellungen der Industrie zu. Die Ausfuhr von Braunkohlenpreßkohlen war mit 1,2 Mill. t etwa ebensoviele wie 1934. Einbußen bei den Hauptabnehmern — den Goldblockländern — standen erhöhte Ausfuhr nach Dänemark, Italien und der Tschechoslowakei gegenüber.

Braunkohlenbrikettindustrie

Zeit	Beschäftigung Lohnschichten je Arbeitstag ¹⁾	Produktion			Außenhandel	
		Deutsches Reich insgesamt	Oberberg- bezirk Halle	Oberberg- bezirk Bonn	Einfuhr	Ausfuhr
		1932 = 100			1 000 t	
1934 1. Vj.	111,6	7 694	3 448	2 302	24	258
2. "	116,3	7 647	3 324	2 375	18	316
3. "	115,7	8 116	3 703	2 351	20	344
4. "	119,2	7 961	3 613	2 362	25	316
1935 Jan.	121,1	2 813	1 265	845	8	105
Febr.	113,9	2 458	1 096	759	6	86
1935 1. Vj.	114,2	7 686	3 405	2 375	20	252
2. "	119,8	7 868	3 349	2 526	19	357
3. "	118,0	8 537	3 975	2 510	18	303
4. "	124,9	8 812	4 049	2 635	17	295
1936 Jan.	122,6	2 894	1 319	858	7	92
Febr.	.	2 674	1 179	790	6	61

¹⁾ In der mitteldeutschen und ostelbischen Braunkohlenbrikettindustrie (Erhebungen des Deutschen Braunkohlen-Industrie-Vereins).

Die Vorräte an Braunkohlenbriketts konnten in der zweiten Hälfte des abgelaufenen Jahres erheblich niedriger gehalten werden als im Vorjahr. Sie betragen um die Wende 1935/36 nur noch rund zwei Fünftel der Menge, die im Dezember 1930 bei den Brikettfabriken lagerte.

Ausland

Niederländisch Indien

1. 4. 36. (6. 2. 35.)

Die Erstarrung, in die die Wirtschaft Niederländisch Indiens nach dem schweren Konjunkturabsturz von 1928 bis Mitte 1932 verfallen war, hat sich auch im vergangenen Jahre noch nicht gelöst. Gemessen an der Ausfuhr, wurde 1935 sogar ein neuer Rekordtiefstand der Geschäftstätigkeit erreicht. 1935 machten die Ausfuhrwerte noch 31 v. H. der Ausfuhrwerte des

Zucker zurückzuführen, daneben auch auf den Rückgang der Kautschukaufuhr, die nach dem internationalen Abkommen über die Kautschukrestriktion gedrosselt werden mußte. Bemerkenswert gestiegen ist nur die Ausfuhr von Erdöl, Zinn, Pfeffer, Palm- und Zitronenöl.

Auch die übrigen Symptome weisen auf einen anhaltenden Tiefstand hin: die Einfuhr verharret seit 1932 etwa auf dem gleichen Niveau, das — dem Werte nach — um rd. 70 v. H. unter dem des Jahres 1928 liegt. Die Investitionstätigkeit liegt darnieder; jedenfalls ist die Einfuhr von Maschinen und Werkzeugen andauernd sehr gering. Die Rentabilitätslage ist nach wie vor ungünstig, so daß sich die Aktienkurse seit 1932 noch nicht erholt haben.

In der Kreditwirtschaft ist die Entlastung, die sich in der „Depression“ normalerweise durchzusetzen pflegt und auch in Niederländisch Indien zunächst zu beobachten war, im vergangenen Jahre erheblich gestört worden. Die niederländisch-indischen Anleihen in Amsterdam erlitten in den ersten 9 Monaten einen Kursverlust von über 10 v. H., von dem sie sich noch nicht voll erholt haben, und die Zentralbank mußte Mitte 1935 ihren Diskont wieder von 3,5 auf 4 v. H. (vorübergehend sogar auf 4,5 v. H.) erhöhen. Hierbei spielte neben den finanziellen Schwierigkeiten, mit denen das Heimatland Holland vorübergehend zu kämpfen hatte, und der andauernd schwierigen Lage des Staatshaushalts wohl auch die Verschlechterung der Handelsbilanz eine Rolle, die im vergangenen Jahre eingetreten ist.

Dieser anhaltende Tiefstand in einem der produktionstechnisch am besten gestellten Rohstoffländer bei fortschreitender Belegung an den internationalen Rohstoffmärkten geht in erster Linie auf den Konkurrenznachteil zurück, der für Niederländisch-Indien aus der Abwertung der Valuten der anderen Rohstoffländer entstand, und der durch Kostensenkung offenbar nicht genügend ausgeglichen worden ist.

Niederländisch Indien

Zeit	Großhandelspreise			Außenhandel				
	Aktienkurse ¹⁾	Gesamt	Ausfuhrwaren (gewichteter Index)	Einfuhr		Ausfuhr		
				Gesamt	Textilwaren	Gesamt	Plantagenkautschuk	sog. Eingeborenenkautschuk ²⁾
1928 = 100	1913 = 100	1928 = 100						
1932 M.-D.	28	82	34	32,9	9,6	48,2	14,1	5,1
1933 "	29	71	34	26,7	8,9	40,9	15,9	9,6
1934 "	28	67	37	24,5	7,9	43,9	18,3	15,5
1935 "	29	65	36	22,9	6,8	38,7	12,2	12,1
1934 1. Vj.	28	68	37	20,7	6,3	44,8	17,8	16,9
2. "	28	67	38	26,0	8,5	43,6	19,6	22,5
3. "	29	67	38	25,0	8,4	43,5	16,1	15,0
4. "	26	67	37	26,3	8,1	43,4	19,5	7,5
1935 1. Vj.	27	66	37	23,1	5,9	41,2	11,8	12,0
2. "	29	65	36	22,2	6,9	37,3	15,8	17,0
3. "	29	64	35	23,1	7,6	35,7	13,4	9,3
4. "	30	66	38	23,0	6,8	40,6	11,6	9,9
1936 Jan.	.	.	.	22,2	.	43,7	.	9,4

¹⁾ Notierungen an der Amsterdamer Börse. — ²⁾ Auf Basis von Trockengewicht.

Jahres 1928 aus, 1934 35 v. H., 1935 jedoch nur noch rd. 29 v. H. Der Menge nach muß die Ausfuhr des vergangenen Jahres noch tiefer unter der des Jahres 1933 gelegen haben als dem Werte nach, denn die Ausfuhrpreise sind seither etwas gestiegen.

Dieses wenig günstige Ergebnis ist vor allem auf die noch immer sinkende Ausfuhr von

Gegenstand	1934		1935										1936		
	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.*
Anzahl der Werkzeuge:	24	26	24	26	24	25	24	27	27	25	27	25	24	26	25

I. Beschäftigung und Arbeitslosigkeit, Stand am Monatsende

Beschäftigung (in 1000)															
Zahl der Beschäftigten nach der Krankenkassenstatistik.	14873	14409	14688	15279	15980	16386	16504	16640	16690	16684	16508	16497	15582	15672	15075
Gesamtzahl der beschäftigten Arbeiter und Angestellten nach den Berechnungen des I. f. K.	14920	14400	14740	15380	15990	16450	16550	16690	16740	16670	16550	16540	15610	15700	15700
davon															
„Reguläre“ Beschäftigung	14540	14120	14350	14870	15530	16040	16170	16350	16400	16360	16260	16260	15380	15440	15450
„Zusätzliche“ Beschäftigung ¹⁾	380	340	390	460	460	410	380	340	340	310	290	280	230	260	250
Arbeitslosigkeit (in 1000)															
Zahl der Arbeitslosen bei den Arbeitsämtern ²⁾	2605	2974	2764	2402	2233	2019	1877	1754	1706	1714	1829	1984	2508	2520	2515
davon Hauptunterstützungsempfänger ³⁾															
in der Arbeitslosenversicherung	585	808	719	458	336	277	251	233	232	239	306	387	600	756	755
in der Krisenfürsorge	765	814	821	815	788	739	716	671	648	636	645	666	749	780	797
Wohlfahrterwerbslos ⁴⁾	649	682	645	567	516	466	421	386	362	345	337	340	377	374	368

II. Beschäftigung der Industrie (Ergebnisse der Industrieberichterstattung)⁴⁾

1. Zahl der beschäftigten Arbeiter in v. H. der Arbeiterplatzkapazität

Gesamte Industrie	61,8	59,1	59,3	61,8	63,3	64,7	65,2	65,9	66,2	66,3	66,1	65,6	63,8	62,8	63,4
Produktionsgüterindustrien ⁵⁾	61,8	57,7	58,2	61,7	64,9	67,2	68,4	69,7	70,0	69,9	69,3	68,6	65,9	64,8	65,6
Verbrauchsgüterindustrien	61,8	60,8	60,8	60,8	61,2	61,4	61,2	61,0	61,4	61,7	62,0	61,7	61,0	60,3	60,6
Bergbau	64,3	64,6	64,7	64,8	65,2	65,5	65,6	65,7	65,7	65,9	65,9	66,2	66,7	67,0	
Eisen- und Metallgewinnung	72,0	72,8	73,3	74,3	75,7	77,3	78,1	79,7	80,8	81,9	82,2	82,5	82,9	83,0	83,7
Eisen- und Stahlwarenindustrie	61,3	61,3	61,6	62,2	63,1	63,4	63,5	64,0	64,3	64,2	64,6	64,8	65,0	65,2	65,5
Maschinenbau	66,2	68,7	69,5	70,9	72,5	73,8	74,7	75,8	76,5	76,9	77,0	77,2	77,3	77,9	78,5
Fahrzeugbau ⁶⁾	64,4	66,8	69,4	72,7	75,8	77,5	77,9	78,6	79,2	77,1	75,5	74,0	74,2	75,6	77,6
Elektroindustrie	68,9	67,7	68,0	68,1	68,6	69,4	70,3	72,2	74,2	75,2	74,4	72,9	72,0	71,8	
Feinmechanik und Optik	63,0	63,7	64,6	65,4	67,8	69,1	69,9	71,4	72,5	72,9	73,4	74,0	74,6	74,6	75,1
Baustoffindustrien	52,6	45,6	45,4	51,7	58,7	63,7	66,0	66,8	66,7	66,2	64,3	61,6	58,4	54,8	55,9
Bauindustrie	58,6	37,8	37,1	47,7	58,3	65,0	68,4	71,2	72,2	71,5	69,7	66,5	54,3	49,4	47,9
Holzverarbeitende Industrien	52,1	50,2	49,5	48,6	49,0	49,7	50,6	51,1	51,4	51,9	51,9	51,5	50,3	49,1	49,3
Textilindustrie	72,9	72,7	72,5	72,4	72,9	73,0	72,6	72,5	72,0	71,2	71,3	70,9	70,2	69,8	70,1
Bekleidungsindustrie	59,2	59,1	59,6	60,0	60,6	60,5	58,6	57,9	57,7	57,6	57,2	56,6	56,4	56,6	57,7
Nahrungsmittelindustrie	69,2	65,5	65,8	65,6	63,5	63,6	65,5	66,5	67,3	70,8	71,9	72,0	68,2	65,2	65,4
Genußmittelindustrie	78,3	77,7	77,5	77,6	77,9	78,2	78,3	78,3	77,9	78,0	78,3	78,5	78,6	77,7	77,3

2. Zahl der geleisteten Arbeiterstunden in v. H. der Arbeiterstundenkapazität

Gesamte Industrie	57,0	53,2	53,4	55,5	58,3	60,7	59,3	59,1	59,6	61,3	61,3	61,7	59,7	57,4	58,4
Produktionsgüterindustrien ⁵⁾	58,3	53,9	54,5	58,1	62,0	65,1	65,2	65,4	65,9	67,2	66,5	66,9	64,0	62,0	62,5
Verbrauchsgüterindustrien	55,4	52,2	52,0	52,2	53,6	54,9	51,6	51,0	51,5	53,9	54,7	55,1	54,2	51,7	53,2
Bergbau ⁷⁾	64,4	62,9	61,2	60,0	61,3	62,3	61,3	59,5	59,8	63,2	64,4	67,6	69,4	67,3	
Eisen- und Metallgewinnung	66,8	66,8	67,8	69,2	71,1	74,7	73,2	74,1	75,4	77,7	78,6	79,6	80,7	79,8	79,8
Eisen- und Stahlwarenindustrie	58,4	57,5	57,7	59,1	60,6	62,4	60,4	59,8	60,1	61,2	61,7	62,7	63,0	62,1	62,5
Maschinenbau	66,0	67,0	68,3	69,2	72,4	74,0	73,0	73,8	74,6	75,7	75,9	76,4	77,4	75,7	76,3
Fahrzeugbau ⁶⁾	57,6	61,4	64,8	68,1	71,4	74,5	72,1	72,8	70,1	71,1	65,9	67,4	69,9	70,0	73,2
Elektroindustrie	65,2	62,7	63,5	63,9	62,7	66,9	63,5	66,2	69,2	71,9	71,7	70,8	69,7	68,4	
Feinmechanik und Optik	59,6	59,2	60,5	61,9	64,3	69,1	66,1	66,5	68,2	70,5	72,5	73,2	72,1	70,0	71,5
Baustoffindustrien	47,7	39,8	38,3	44,2	52,6	58,8	60,1	60,6	59,9	60,8	58,1	55,5	52,8	48,5	49,3
Holzverarbeitende Industrien	49,2	44,1	42,1	41,6	43,9	47,0	46,0	45,6	46,4	48,8	49,4	49,4	46,4	43,4	44,9
Textilindustrie	62,6	60,6	60,3	60,7	61,6	62,1	57,2	59,2	58,5	59,0	59,4	59,5	58,9	57,3	59,1
Bekleidungsindustrie	51,6	49,7	50,1	50,5	52,3	53,9	47,8	45,0	45,2	48,4	48,3	48,0	48,2	46,8	49,9
Nahrungsmittelindustrie	65,0	58,2	58,6	59,1	58,1	58,5	60,4	58,3	60,1	64,6	66,6	67,9	65,3	59,3	58,9
Genußmittelindustrie	73,3	72,3	72,0	70,2	72,1	72,2	72,2	69,9	70,5	71,8	71,7	74,4	74,1	71,8	71,4

3. Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Arbeiter in Stunden⁸⁾

Gesamte Industrie	7,48	7,30	7,28	7,34	7,45	7,59	7,34	7,23	7,27	7,44	7,49	7,59	7,55	7,35	7,44
Produktionsgüterindustrien ⁵⁾	7,61	7,52	7,49	7,58	7,65	7,77	7,64	7,54	7,58	7,69	7,70	7,81	7,76	7,62	7,58
Verbrauchsgüterindustrien	7,32	7,01	7,01	7,08	7,19	7,36	6,96	6,83	6,87	7,12	7,22	7,31	7,29	7,00	7,22
Bergbau	7,69	7,67	7,68	7,74	7,80	8,02	7,70	7,74	7,77	7,87	7,87	7,95	8,02	7,92	7,86
Eisen- und Metallgewinnung	7,73	7,58	7,61	7,70	7,78	7,98	7,69	7,54	7,55	7,69	7,72	7,83	7,91	7,63	7,64
Eisen- und Stahlwarenindustrie	7,90	7,92	8,02	7,97	7,93	8,05	8,02	8,05	8,02	8,09	8,08	8,12	8,18	7,90	
Maschinenbau	7,51	7,58	7,71	7,75	7,78	7,94	7,63	7,57	7,31	7,56	7,24	7,45	7,69	7,62	7,75
Fahrzeugbau ⁶⁾	7,61	7,42	7,48	7,50	7,30	7,71	7,16	7,30	7,48	7,61	7,70	7,78	7,76	7,60	
Elektroindustrie	7,62	7,49	7,58	7,63	7,67	8,10	7,69	7,53	7,61	7,80	7,94	7,95	7,75	7,53	7,64
Feinmechanik und Optik	7,48	7,21	6,92	7,11	7,45	7,67	7,59	7,56	7,47	7,71	7,54	7,51	7,52	7,39	7,36
Baustoffindustrien	7,67	7,14	6,99	7,00	7,24	7,65	7,39	7,28	7,39	7,70	7,74	7,79	7,55	7,26	7,48
Holzverarbeitende Industrien	7,08	6,90	6,89	6,94	6,99	7,06	6,45	6,60	6,60	6,71	6,77	6,82	6,80	6,65	6,86
Textilindustrie	7,09	6,85	6,86	6,89	7,07	7,33	6,76	6,47	6,50	6,95	7,04	7,06	7,13	6,81	7,23
Bekleidungsindustrie	7,82	7,41	7,45	7,52	7,65	7,66	7,69	7,28	7,47	7,67	7,78	7,89	8,02	7,63	7,59
Nahrungsmittelindustrie	7,71	7,37	7,35	7,13	7,34	7,35	7,32	7,05	7,16	7,31	7,28	7,59	7,57	7,36	7,34
Genußmittelindustrie															

4. Zahl der beschäftigten Angestellten in v. H. der Angestelltenplatzkapazität

Gesamte Industrie	72,0	71,8	72,3	72,9	73,9	74,6	75,0	75,5	76,2	76,7	77,1	77,2	77,8	78,1	78,4
Produktionsgüterindustrien ⁵⁾	71,6	71,6	72,3	73,4	74,5	75,5	76,1	77,2	78,2	78,9	79,4	79,6	80,0	80,9	81,5
Verbrauchsgüterindustrien	72,5	72,1	72,4	72,3	73,0	73,3	73,4	73,3	73,6	73,9	74,0	73,9	74,9	74,4	74,4
Bergbau	78,8	79,5	79,7	80,0	80,4	80,8	80,9	81,3	81,6	81,9	82,1	82,2	82,5	83,4	
Eisen- und Metallgewinnung	73,6	74,5	75,1	76,1	77,8	78,8	79,6	81,0	85,4	85,0	85,4	86,0	86,5	87,0	87,8
Eisen- und Stahlwarenindustrie	75,5	76,0	76,6	77,0	78,5	79,4	79,8	80,4	80,7	81,3	81,5	81,8	82,1	82,3	82,4
Maschinenbau	69,7	70,4	71,1	71,7	72,1	73,4	73,5	74,1	75,0	75,3	75,8	76,3	76,8	78,8	
Fahrzeugbau ⁶⁾	72,5	74,6	77,1	80,0	82,										