Wandlungen im Holzverbrauch und in der Holzversorgung Japans ..... S. 113 ff.
Die Binnenschiffahrt Großbritanniens ..... S. 121 ff.

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

15. Jahrgang Berlin, den 30. September 1942 Nummer 14/15

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

Wandlungen im Holzverbrauch und in der Holzversorgung Japans

Man spricht von Japans Holzkultur, wenn man die materielle Grundlage der japanischen Kultur charakterisieren will. Tatsächlich spielt das Holz in der Kunst und im Alltag Japans eine ungleich wichtigere Rolle als beispielsweise in den mittel- und westeuropäischen Ländern. Daran hat sich auch bis in die neueste Zeit nur wenig geändert, obwohl im Laufe der starken Industrialisierung des Landes seit dem Weltkrieg 1914/18 Stein, Metall und andere Stoffe in manchen Verwendungsgebieten an die Stelle des Holzes getreten sind.

Alte Verwendungsgebiete

Vor dem ersten Weltkrieg wohnte der Japaner nur in Holzhäusern. Das Holz war für das japanische Wohnhaus aber nicht nur der fast ausschließliche Baustoff: die Holzwände sollten in ihren einzelnen Teilen so zusammengesetzt sein, daß ihre Farbtöne und Maserungen einen natürlichen Wandschmuck darstellten. Je wohlhabender ein Japaner war, um so mehr Wert legte er darauf, bei der Auswahl der Hölzer für den Bau seines Wohnhauses neben den praktischen Gesichtspunkten die künstlerischen weitgehend zu berücksichtigen.

Ebenso wie das japanische Wohnhaus aus Holz bestand, war das auch bei vielen Gegenständen des Haushaltsbedarfs der Fall. Zum größten Teil wurden Badewannen, Tassen, Schalen, Eßstäbchen und andere Serviergegenstände aus Holz verwendet. Als Brennmaterial diente die Holzkohle oder das Brennholz.

Die „hölzerne Umwelt" hörte für den Japaner mit dem Verlassen seines Wohnhauses keineswegs auf. Er ging über Brücken, die aus Holz bestanden, betrat öffentliche Gebäude, wie Schulen, Verwaltungsgebäude und Kasernen, und begegnete hierbei wieder kaum einem anderen Baustoff als Holz. War Fischfang sein Gewerbe, so benutzte er eine der unzähligen hölzernen Dschunken oder Barken, wie sie für Japan so charakteristisch sind. In aus Holz errichteten Tempeln gedachte er seiner Ahnen. Und nicht selten waren es sogar Paläste aus Holz, die von dem Reichtum des Besitzers zeugten.

Aber nicht nur als Rohstoff für den Hochbau und für mannigfache Haushaltsgegenstände hatte das Holz eine überragende Stellung. Im Zuge der *Industrialisierung* des Landes hatte sich unter anderem der Steinkohlenbergbau und der Bau von Eisenbahnlinien kräftig entwickelt. Auf diesen beiden Gebieten stieg auch der Holzverbrauch erheblich, da zur Offenhaltung der Bergwerksstrecken Grubenholz und zur Sicherung einer gleichmäßigen Gleisspur Holzschwellen ver-

wendet wurden. Die Industrialisierung Japans schien also die bisherige Bedeutung des Holzes noch zu erhöhen.

Nach dem Weltkrieg 1914/18 trat aber ein außerwirtschaftliches Ereignis ein, das die Stellung des Holzes als Baustoff wesentlich einschränken sollte: das Erdbeben im Jahr 1923. Am Ende des furchtbaren Erdbebens zeigte es sich, daß den Erschütterungen am besten die Betonbauten widerstanden hatten, während die Holzbauten im Erdbebengebiet durchweg zusammengestürzt waren. Überdies konnten die großen Feuersbrünste gerade wegen der Holzbauten nur schwer bekämpft werden. Diese Erfahrungen veranlaßten den Staat, mit allen Mitteln Eisenbeton- und Steinbauten zu fördern. In den beiden Städten Tokio und Osaka wurde innerhalb einer Bebauungsfläche von 2,2 Mill square yards (1,8 Mill. qm) die Errichtung von Holzbauten überhaupt verboten. Man gestattete dort nur die Errichtung von Eisen- und Zementbauten, um Erdbeben und Feuersgefahren gewachsen zu sein[1]). In den Großstädten Japans haben sich seitdem die Nichtwohngebäude aus Eisenbeton und Stein durchgesetzt. Auch der eiserne Brückenbau verdrängte zunehmend den hölzernen. Das Erdbeben von 1923 wurde nach den Worten des japanischen Baufachmannes Kadono „der Wendepunkt vom Holz zum Eisen und Stahl. Wir wurden empfänglich für den Neubau mit Eisen und Zement"[1]).

Im Wohnungsbau dagegen blieb es trotz aller Bemühungen des Staates um die Verwendung anderer Baustoffe als Holz bei den bisherigen Verhältnissen. Zwar gibt es bereits in manchen Teilen der Großstädte steinerne Wohnhäuser oder Wohnhäuser, die halb in Holz, halb in Stein errichtet worden sind. Jedoch baut man bis zur Gegenwart noch den größten Teil der Wohnhäuser in Holz. Die unveränderte Bevorzugung des Baus von hölzernen Wohnhäusern ist auf zwei Gründe zurückzuführen: Einmal gestatten es die wesentlich höheren Baukosten für ein steinernes Wohnhaus den meisten Japanern kaum, sich die Erfahrungen aus dem Erdbeben von 1923 zunutze zu machen. Außerdem erweist sich der Traditionalismus als eine starke Kraft: viele Japaner wollen nicht auf die Stimmungen verzichten, die ihrer Meinung nach nur die Räume in Holzhäusern ausstrahlen. Das irrationale Verhalten des Japaners gerade gegenüber dem Holzhausbau erklärt es, weshalb die japanische Bevölkerung — wie es in einem Bericht[1]) heißt — nicht einmal zu bewegen war, ihre Holzbauten wenigstens durch Betonierungen feuersicherer machen zu lassen.

[1]) Vgl.: The Journal of Commerce. New York, 15. 2. 1933.

Zusammenfassend kann man sagen, daß sich in Japan die Stellung des Holzes in seinen alten Verwendungsgebieten während der letzten drei Jahrzehnte nur in einem Punkt wesentlich änderte: es verlor seine früher überragende Bedeutung als Baustoff für den Nichtwohnungsbau.

Neue Verwendungsgebiete

So auffallend stark man das Holz für Bauzwecke und für den hauswirtschaftlichen Bedarf heranzog, so auffallend gering war seine Verwendung in Japan zunächst für chemische Zwecke. In vielen europäischen Ländern und in den Vereinigten Staaten produzierte man den Holzzellstoff bereits mehrere Jahrzehnte, bevor in Japan das erste Zellstoffwerk dieser Art errichtet wurde: Erst wenige Jahre vor dem Weltkrieg 1914/18 begann in Japan die Zellstoffproduktion aus Holz, während sie in anderen Ländern damals bereits große Bedeutung erlangt hatte. Dies lag daran, daß Japan sehr lange an der Papierherstellung aus anderen Faserrohstoffen festhielt. Während des Weltkrieges 1914/18 und danach machte dann jedoch die Holzzellstoff- und auch die Holzschliffproduktion Japans große Fortschritte; und ohne Zweifel wurde die starke Steigerung der japanischen Papierproduktion nach dem ersten Weltkrieg hauptsächlich durch die Verarbeitung des Holzzellstoffs und Holzschliffs erreicht.

Produktionsentwicklung von Zellstoff, Holzschliff und Papier in Japan[1])

in 1000 t

Jahr	Zellstoff[2])	Holzschliff	Papier[3])
1913	25	51	?
1925	207	218	489
1929	373	263	643
1932	324	249	595
1935	421	328	780
1937	475	362	966

[1]) Einschl. Korea, Formosa und Süd-Sachalin. — [2]) Fast ausschließlich Holzzellstoff. — [3]) Einschließlich Pappe.

Noch in einer anderen Hinsicht blieb die Verwertung des Holzes als chemischer Rohstoff in Japan zunächst völlig unbedeutend. Als es sich zeigte, daß der aus Holz gewonnene Zellstoff sich nicht nur für die Papierherstellung, sondern

[1]) Vgl.: Berliner Tageblatt, Berlin, 26. 5. 1925, Nr. 245.

auch für die Herstellung von Kunstseide eignete, wurde diese neue Möglichkeit zunächst fast ausschließlich von den europäischen Ländern und den Vereinigten Staaten ausgenutzt. Noch im Jahre 1929 betrug Japans Kunstseideproduktion nur 12 000 t, während zu derselben Zeit Deutschland bereits 28 000 t, Großbritannien 24 000 t und Italien 32 000 t produzierte. Die Kunstseideproduktion und damit die Holzverwendung für Kunstseidenzwecke blieb also in Japan erheblich zurück. Der maßgebende Grund hierfür war die Rohseideproduktion Japans; nach dem Weltkrieg 1914/18 entfiel der größte Teil der Rohseideproduktion der Welt gerade auf dieses Land, und die Kunstseideproduktion litt daher in Japan unter einem besonders starken Wettbewerb. Um so erstaunlicher ist der Aufschwung, den die japanische Kunstseideproduktion nach 1929 nahm. In dieser Zeit wurde die Kunstseide durch die Verbilligung ihrer Herstellung ein gefährlicher Konkurrent der Rohseide. Von 1929 bis 1937 stieg die Kunstseideproduktion von 12 000 t auf 152 000 t. Aus dem Land, das in der Reihe der Produktionsländer für Kunstseide im Jahre 1929 erst an siebenter Stelle stand, wurde 1937 der wichtigste Kunstseidenerzeuger der Welt[1]). Damit eröffnete sich auch für das Holz in Japan ein neues bedeutendes Verwendungsgebiet.

Einen noch rascheren Aufschwung als die Kunstseideproduktion nahm die Zellwollproduktion in Japan. Noch 1932 ohne praktische Bedeutung, stieg sie im Jahr 1937 bereits auf 81 000 t. Japan wurde dadurch nach Deutschland der wichtigste Zellwollproduzent der Welt; und von der Weltproduktion an Zellwolle entfiel damals fast ein Drittel auf Japan. Wahrscheinlich ist es auch in den folgenden Jahren der zweitwichtigste Zellwollproduzent der Welt geblieben. Da der Faserrohstoff der Zellwollindustrie ebenfalls das Holz ist, tritt mit der Zellwollindustrie in Japan ein neuer nennenswerter Holzverbraucher auf.

Die Entwicklung des gesamten Holzverbrauchs

Dem Holz erschloß sich also in Japan nach dem Weltkrieg 1914/18 eine Reihe neuer Verwendungsgebiete. Innerhalb seiner alten Verwendungsgebiete verlor das Holz gleichzeitig seine überragende Stellung als Baustoff für den Nichtwohnungsbau. Es fragt sich, ob diese Veränderungen den Holzverbrauch Japans im Ergebnis vermindert oder erhöht haben.

Vergleicht man den Nutzholzverbrauch Japans in den Hochkonjunkturjahren 1913, 1929 und 1937, so zeigt sich, daß er in der großen Linie außerordentlich stark zugenommen hat. Im Jahr 1929 war er fast dreieinhalb mal so groß wie im Jahr 1913. Auch in den folgenden Jahren nahm der Holzverbrauch noch bemerkenswert zu und betrug 1937 26,9 Mill. fm Rohholz gegenüber 23,8 Mill. im Jahr 1929.

Nutzholzverbrauch Alt-Japans (ohne Formosa und Korea) und Süd-Sachalins[1])

in Mill. fm Rohholz

Verwendungsgebiet	1913	1929	1937
Papierindustrie[2])	0,5	2,7	3,3
Kunstseideindustrie[3]) ...	—	0,1	0,7
Zellwollindustrie[3])	—	—	0,4
Steinkohlenbergbau[4]) ...	0,8	1,3	1,7
Baugewerbe und andere Wirtschaftszweige	5,6	19,7	20,8
Zusammen	6,9	23,8	26,9

[1]) Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung. — [2]) Als Grundlage der Berechnung diente der annähernde Verbrauch der Halbfabrikate Zellstoff und Holzschliff. Bei der Umrechnung der Zellstoff- und Holzschliffmengen auf die hierfür benötigten Holzmengen wurde die bessere Ausnutzung des verwendeten Holzes, die während der Jahre 1929 bis 1937 in Japan erreicht wurde, berücksichtigt. — [3]) Berechnet auf Grund des Zellstoffverbrauchs dieser Industriezweige. — [4]) Da Angaben über den Grubenholzverbrauch Japans kaum veröffentlicht wurden und überdies auch stark voneinander abweichen, ist es möglich, daß obige Berechnungen den Verbrauch um etwa ein Drittel zu niedrig angeben. Dies würde jedoch das Gesamtbild des Nutzholzverbrauchs nicht wesentlich beeinflussen.

Die Vervierfachung des Nutzholzverbrauchs innerhalb einer Zeitspanne von zweieinhalb Jahrzehnten ist hauptsächlich auf den Verbrauch der Bauwirtschaft zurückzuführen. Wie aus der vorangehenden Tabelle ersichtlich, stieg der Verbrauch des Baugewerbes und anderer Wirtschaftszweige (ohne Papier-, Kunstseide-, Zellwollindustrie und Steinkohlenbergbau) im Jahre 1929 auf 19,7 Mill. fm Rohholz, während er 1913 nur 5,6 Mill. betragen hatte. Nach 1929 erhöhte sich dieser Posten allerdings nur wenig. An diesem Verbrauch sind neben dem Baugewerbe fast ausschließlich die Wirtschaftszweige für den Haushaltsbedarf beteiligt. So bedeutend aber auch die Wirtschaftszweige für den Haushaltsbedarf gerade in Japan sind, so spielt ihnen gegenüber doch das Baugewerbe als Holzverbraucher eine weitaus größere Rolle. Daher darf die geschilderte Steigerung des Verbrauchs im Baugewerbe und den anderen nicht gesondert aufgeführten Wirtschaftszweigen zum größeren Teil dem Baugewerbe zugeschrieben werden. Auch wenn man den Verbrauch der ge-

[1]) Diesen Platz behauptete Japan in den späteren Jahren allerdings nicht mehr. Seine Kunstseideproduktion ging zurück, wozu unter anderem der Ausbruch des chinesisch-japanischen Konflikts beitrug. Es nahm seitdem die zweite Stelle unter den Produzenten von Kunstseide ein.

sondert ausgewiesenen Wirtschaftszweige, wie den der Papier-, Kunstseide- und Zellwollindustrie und des Steinkohlenbergbaus, mit berücksichtigt, bleibt die bisher entscheidende Bedeutung des Baugewerbes für die Entwicklung des gesamten Nutzholzverbrauchs bestehen.

Der starken Steigerung des Bauholzverbrauchs nach dem Weltkrieg 1914/18 scheint die Tatsache zu widersprechen, daß der Rohstoff Holz gerade in dieser Zeit seine überragende Bedeutung im Nichtwohnungsbau verloren hat. Dies hätte sich wahrscheinlich auch in einer Verminderung des Bauholzverbrauchs ausgewirkt, wenn nicht der Verbrauch im Wohnungsbau so außerordentlich gestiegen wäre. Das Erdbeben des Jahres 1923 förderte in seinen Folgen die Verdrängung des Holzes aus dem Nichtwohnungsbau, dagegen zog es bei der kaum sich ändernden Rolle des Holzes im Wohnungsbau dort eine ungeheure Steigerung des Bedarfs nach sich. Der Neubau vieler Wohnhäuser, die vom Erdbeben zerstört worden waren, hat den Wohnungsbau bis etwa zum Jahr 1930 sehr stark beeinflußt.

Wenn etwa um das Jahr 1930 das Erdbeben von 1923 als wichtige Triebkraft für den Umfang des Wohnungsbaus ausschied, so könnte man meinen, daß bei der für den Bauholzverbrauch so großen Bedeutung des Wohnungsbaus der gesamte Bauholzverbrauch sich von da an wesentlich vermindert hätte. Tatsächlich dürfte jedoch der Bauholzverbrauch im Hochkonjunkturjahr 1937 nicht niedriger gewesen sein als im Hochkonjunkturjahr 1929. Ein anderer Faktor machte sich nämlich mehr und mehr fühlbar und mußte auch den Wohnungsbau beeinflussen: die beträchtliche und sogar immer raschere Bevölkerungszunahme Japans. Die Bevölkerung in Alt-Japan vermehrte sich 1870 bis 1880 um 5 v. H., 1890 bis 1900 um 10 v. H. und 1920 bis 1930 sogar um 15 v. H.

Bevölkerungszunahme in Alt-Japan [1])

1870	bis	1880	5 v. H.
1880	,,	1890	7,6 ,,
1890	,,	1900	10 ,,
1900	,,	1910	12 ,,
1910	,,	1920	13 ,,
1920	,,	1930	15 ,,

[1]) Ohne Korea, Formosa, Süd-Sachalin. Vgl.: The Japan Yearbook 1938/39. Tokio, S. 36.

Dieser Entwicklung folgend, mußte sich auch die Zahl der jährlichen Haushaltsgründungen in zunehmendem Tempo erhöhen, was wiederum einen zusätzlichen Wohnungsbedarf auslöste. Aber selbst wenn die Zahl der jährlichen Haushaltsgründungen gerade in den letzten drei Jahrzehnten nicht größer gewesen wäre als vorher, so hätte sich dennoch ein größerer Wohnungsbedarf ergeben. Denn in diesen letzten Jahrzehnten wuchsen auch die Lebensansprüche des Japaners. So begnügten sich junge japanische Ehepaare nicht mehr immer wie früher damit, in demselben Haus mit ihren Eltern zusammenzuwohnen, sondern sie verlangten in wachsendem Umfange Wohnhäuser für sich[1]). Der steigende Lebensstandard wirkte sich also ebenfalls in einem größeren Wohnungsbedarf aus.

Hinzu kommt der steigende Wohnungsbedarf infolge der teilweisen Überalterung der bestehenden Wohnhäuser. Das japanische Holzhaus wird nach etwa zwanzig Jahren durch ein neues ersetzt[2]). Dies verleiht dem Ersatzbedarf an Wohnhäusern in Japan also seit langem eine viel größere Bedeutung als zum Beispiel in den europäischen Industrieländern. Daß der Ersatzbedarf an Wohnungen während der letzten Jahrzehnte wahrscheinlich noch wesentlich größer war als vorher, läßt sich wegen fehlender statistischer Erhebungen zwar zahlenmäßig ebenso wenig belegen wie der Umfang der Wohnungsbautätigkeit überhaupt. Es ist aber wahrscheinlich, wenn man an den immer größeren Wohnungsbestand denkt, den diese schon seit vielen Jahrzehnten wachsende Bevölkerung im Laufe der Zeit nach sich gezogen haben muß.

Alles dies schuf für die Steigerung des Bauholzverbrauchs in den letzten drei Jahrzehnten ungewöhnlich günstige Voraussetzungen. Zum großen Teil dürfte dadurch auch der Holzverbrauch für die Herstellung von Haushaltsartikeln wesentlich gestiegen sein.

Der Holzverbrauch in der Papier-, Kunstseide- und Zellwollindustrie und im Steinkohlenbergbau zeigt gleichfalls eine sehr erhebliche Steigerung. Der Grund liegt vor allem in der wachsenden Produktion dieser Wirtschaftszweige.

[1]) Vgl.: Commerce Reports. Washington, 5. 12. 1921.

[2]) Nach Angaben von *Baron Dan*, Ino (Prof. a. d. Kaiserlichen Universität in Tokio), in: The Journal of Commerce. New York, 15. 2. 1933.

Es läßt sich aber feststellen, daß bei einigen von ihnen der Holzverbrauch nicht entsprechend der Produktion zunahm, sondern vergleichsweise zurückblieb. Das wichtigste Holzhalbfabrikat, das die Papierindustrie, die Kunstseide- und die Zellwollindustrie Japans zumindest im letzten Jahrzehnt verarbeiteten, ist der Zellstoff, genauer bezeichnet: der Sulfitzellstoff. Die Rohstoffersparnis bei der Herstellung von Sulfitzellstoff in Japan (fast die gesamte Zellstoffproduktion Japans besteht aus Sulfitzellstoff) machte nach dem Jahre 1928 große Fortschritte. Während 1928 eine metrische Tonne Sulfitzellstoff in Japan 4,9 fm Holz erforderte, wurden bereits 1932 hierfür nur noch 3,7 fm Holz, d. h. um ein Viertel weniger verbraucht[1]). Um so bemerkenswerter ist die erhebliche absolute Steigerung des Gesamt-Holzverbrauchs in der Papier-, Kunstseide- und Zellwollindustrie nach 1929. Auch der Anteil dieser Industriezweige am gesamten Nutzholzverbrauch nahm erheblich zu (Anteil 1913 7 v. H.; 1929 12 v. H.; 1937 16 v. H.).

Von der Entwicklung des Brennholzverbrauchs geben die Angaben über die Brennholzgewinnung ein annähernd richtiges Bild, da Japan nur sehr geringe Mengen von Brennholz im Rohzustand oder in Form von Holzkohle ein- oder ausführt. Nach diesen Angaben, die sich auf Alt-Japan beziehen, zeigt die Brennholzgewinnung im Laufe der letzten drei Jahrzehnte nur eine schwache Zunahme. Sie stieg von 48 Mill. fm Rohholz im Durchschnitt der Jahre 1911/13 auf 61 Mill. im Jahr 1937.

Brennholzgewinnung Alt-Japans [2])

in Mill. im Rohholz

Durchschnitt 1911/13[3])	47,9
1925[4])	52,8
1929[4])	50,0
1932[4])	50,0
1935[4])	55,6
1937[4])	61,2

[1]) *Schumpeter, E. B.:* The Industrialization of Japan and Manchukuo 1930/40. New York 1940, S. 671/72. Die Angaben wurden von Koku auf Festmeter umgerechnet nach dem Verhältnis 1 fm = 3,53 Koku.

[2]) Ohne Korea, Formosa und Süd-Sachalin.

[3]) Berechnet nach Angaben in: Les Forêts. Rom 1924.

[4]) Nach Angaben von *Schumpeter:* A. a. O., S. 200. Die Angaben wurden auf Festmeter Rohholz umgerechnet, nach dem Verhältnis 1 Tana = 2,78 fm Rohholz.

Die Deckung des Bedarfs durch Einfuhr

Nutzholz- und Brennholzbedarf Japans ließen sich vor dem Weltkrieg 1914/18 fast ausschließlich im Inland decken. Japans Holzausfuhr war bedeutend größer als seine Holzeinfuhr. Der schnell wachsende Nutzholzbedarf Japans nach dem Weltkrieg 1914/18 brachte eine völlige Umkehr der bisherigen Verhältnisse. Japan wurde in erster Linie Importland.

Holzeinfuhr und -ausfuhr[1]) Alt-Japans und Süd-Sachalins
in Mill. Yen

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1911	4,4	7,9
1913	7,2	10,7
1920	36,6	30,2
1925	91,6	24,1
1929	102,9	21,1
1937	181,5	35,5

[1]) Einschl. Zellstoff und Holzschliff, ohne Holzwaren.

Die mengenmäßige Entwicklung der Ein- und Ausfuhr von Holz in den Hochkonjunkturjahren 1913, 1929 und 1937 zeigt folgendes Bild:

Holzeinfuhr und -ausfuhr Alt-Japans und Süd-Sachalins[1])
in Mill. im Rohholz

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1913	0,3	1,2
1929	5,1	0,8
1937	3,1	0,8

[1]) Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung. In den Angaben sind Zellstoff und Holzschliff mit eingeschlossen, dagegen nicht Holzwaren. Die Angaben über die Ausfuhr wurden geschätzt, da Japans Außenhandelsstatistik einen Teil der Ausfuhrmengen nur in Werten angibt.

Während 1913 die Einfuhr noch sehr gering war, erreichte sie 1929 und auch noch 1937 einen Umfang, der weit über den Stand von 1913 hinausging. Im Vergleich zur Einfuhr hatte die Ausfuhr 1929, aber auch 1937 nur noch geringe Bedeutung.

Die starke Steigerung der Einfuhr nach dem Weltkrieg 1914/18 wurde vor allem durch den wachsenden Holzbedarf des Baugewerbes sowie der Papier-, Kunstseide- und Zellwollindustrie verursacht. Japans Nutzholzeinfuhr — sie kann mit der Holzeinfuhr gleichgesetzt werden — besteht so gut wie ganz aus Holzsorten, die von diesen vier Wirtschaftszweigen verbraucht werden.

Vergleicht man die Entwicklung des Verbrauchs der genannten Wirtschaftszweige mit der Ent-

wicklung der Einfuhr, dann zeigt sich allerdings nur teilweise eine übereinstimmende Tendenz. Wie dargelegt, ging der Verbrauch des Baugewerbes und der „anderen" Wirtschaftszweige (ohne Papier-, Kunstseide- und Zellwollindustrie, Steinkohlenbergbau) 1937 über den Stand des Jahres 1929 sogar noch etwas hinaus. Im Gegensatz hierzu nahm nach 1929 die Einfuhr der entsprechenden Holzsorten, nämlich Sägerundholz und Schnittholz, außerordentlich stark ab. Auch der Verbrauch der Papier-, Kunstseide- und Zellwollindustrie stieg nach 1929 weiter; der Einfuhrbedarf dieser Industrie verminderte sich jedoch nicht wie der des Baugewerbes, sondern er erhöhte sich im Gegenteil noch sehr stark.

Nutzholzeinfuhr Alt-Japans und Süd-Sachalins[1])
in 1 000 fm Rohholz

Sorten	1913	1925	1929	1932	1935	1937
Sägerundholz	rd. 100	608	850	802	707	537
Schnittholz		2 630	3 888	1 306	1 129	825
Holzschliff[2])	rd. 200	387	402	381	1 014	1 754
Zellstoff[2])						
Zusammen[3])	300	3 625	5 140	2 489	2 850	3 116

[1]) Japans Außenhandelsstatistik trennt nicht zwischen dem Sägerundholz und Schnittholz, ebenso nicht zwischen Zellstoff und Holzschliff. Die aufgegliederten Angaben sind daher Schätzungen auf Grund der genauer aufgegliederten Außenhandelsstatistik des seinerzeit wichtigsten Holzlieferanten Japans, nämlich der Vereinigten Staaten. — [2]) Die Einfuhr von Holzschliff und Zellstoff dürfte nur Einfuhr von Zellstoff sein. Daher wurde sie von Tonnen auf Festmeter Rohholz nur mit dem Umrechnungsfaktor für Zellstoff umgerechnet. Um diese Einfuhrmenge mit dem Zellstoffverbrauch Japans vergleichbar zu machen, wurde der Umrechnungsfaktor für die Zellstoffeinfuhr entsprechend dem — im Laufe der Jahre wesentlich abnehmenden — Holzverbrauch je Gewichtseinheit Zellstoff in Japan angepaßt. Die Zellstoffeinfuhr wurde von Tonnen auf Festmeter Rohholz nach folgenden Relationen umgerechnet: für das Jahr 1913: 1 t = 5,2 fm Rohholz; für die Jahre 1925 und 1929: 1 t = 4,9 fm Rohholz; für die Jahre 1932, 1935, 1937: 1 t = 3,7 fm Rohholz. — [3]) Die Angaben beziehen sich mit Ausnahme einiger unbedeutender Holzmengen, deren Bearbeitungszustand unbekannt ist, auf die gesamte Nutzholzeinfuhr Japans.

Vergleicht man die Wandlungen in der Bedeutung der Einfuhr für die Versorgung einiger wichtiger Wirtschaftszweige, dann zeigt es sich, daß z. B. die Einfuhrabhängigkeit der Papier-, Kunstseide- und Zellwollindustrie zusammen nach 1929 wesentlich zunahm, während sie in der Zeit von 1913 bis 1929 erheblich abgenommen hatte. Das Umgekehrte läßt sich für das Baugewerbe feststellen. Der Holzbedarf des Steinkohlenbergbaus wurde sowohl vor als nach dem Weltkrieg 1914/18 vollständig aus dem Inland gedeckt. Der Grund für die wachsende Einfuhrabhängigkeit der Papier-, Kunstseide- und Zellwollindustrie nach 1929 liegt darin, daß die Verarbeitung des japanischen Holzes zu Zellstoff hauptsächlich für die Kunstseide- und Zellwollproduktion den qualitativen Anforderungen noch nicht entsprach.

Verbrauch und Einfuhr von Nutzholz in Alt-Japan und Süd-Sachalin[1])

Verwendungsgebiet	Jahr	Verbrauch	Einfuhr	Anteil der Einfuhr am Verbrauch
		Mill. fm Rohholz		v. H.
Papier-, Kunstseide und Zellwollindustrie	1913	[2]) 0,5	[2]) 0,2	40,0
	1929	[2]) 2,8	[2]) 0,4	14,3
	1937	[2]) 4,4	[2]) 1,8	40,9
Steinkohlenbergbau	1913	0,8	—	—
	1929	1,3	—	—
	1937	1,7	—	—
Baugewerbe und „andere" Wirtschaftszweige	1913	5,6	0,1	1,8
	1929	19,7	4,7	23,9
	1937	20,8	1,4	6,7
Nutzholz insgesamt	1913	6,9	0,3	4,3
	1929	23,8	5,1	21,4
	1937	26,9	3,1	11,5

[1]) Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung. — [2]) Verbrauchter und eingeführter Zellstoff und Holzschliff, umgerechnet auf Festmeter Rohholz.

Die zum Teil gegeneinander wirkenden Kräfte in der Versorgung verschiedener Holzverbraucher ließen die Einfuhrabhängigkeit des gesamten Nutzholzverbrauchs nicht unberührt. Von 1913 bis 1929 überwog die Tendenz zur wachsenden Einfuhrabhängigkeit. Der Anteil der Einfuhr am Verbrauch stieg in dieser Zeit von 4 v. H. auf 21 v. H. Nach 1929 machte sich eine deutliche Tendenz zur Selbstversorgung bemerkbar, so daß bis 1937 der Anteil der Einfuhr am Verbrauch auf 12 v. H. sank. Aber nicht in erster Linie durch die bessere Ausnutzung des verwendeten Holzes war es Japan möglich, trotz des zunehmenden Verbrauchs seine Einfuhrabhängigkeit nach 1929 so erheblich zu vermindern. Die entscheidende Ursache liegt in der Steigerung der japanischen Holzgewinnung.

Holzgewinnung und Holzvorräte in Japan

Japans Nutzholzgewinnung erhöhte sich von 7,7 Mill. fm Rohholz im Jahr 1913 auf 19,5 Mill. fm im Jahr 1929[1]). Trotz dieser großen Produktionssteigerung nahm in derselben Zeit Japans Einfuhrabhängigkeit stark zu. Nach 1929 konnte Japans Nutzholzgewinnung nochmals beträchtlich ausgedehnt werden. Sie war 1937 um 5 Mill. fm Rohholz, d. h. um ein Viertel größer als 1929. Sie kam damit dem Verbrauchszuwachs von

[1]) Alt-Japan und Süd-Sachalin.

rd. 3 Mill. fm Rohholz nicht nur nach, sondern sie ermöglichte auch eine Verminderung der Einfuhr um rd. 2 Mill. fm Rohholz, d. h. um rd. zwei Fünftel.

Nutzholzgewinnung in Alt-Japan und Süd-Sachalin
in Mill. fm Rohholz

Jahr	Alt-Japan	Süd-Sachalin[1])	Zusammen
1913	7,4	0,3	7,7
1929	14,3	5,2	19,5
1937	22,1	2,4	24,5

[1]) Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.

Es fragt sich, wie es möglich war, die Nutzholzgewinnung von 1913 bis 1937 um mehr als das Dreifache zu steigern. Denn es ist zu berücksichtigen, daß Japan bereits vor dem Weltkrieg 1914/18 beträchtliche Nutzholzmengen gewann und im Hinblick darauf die erzielte Produktionssteigerung im Vergleich zu den meisten anderen Ländern als ungewöhnlich groß bezeichnet werden muß.

Japan hat eine Waldfläche von 26,6 Mill. ha[1]); das sind fast zwei Drittel (63 v. H.) seiner gesamten Bodenfläche. Im Vergleich hierzu beträgt die Waldfläche Deutschlands im Altreich nur 12,9 Mill. ha; sie hat damit einen Anteil an der Bodenfläche von nur 28 v. H. Der Umfang der Waldfläche allein besagt aber noch wenig für den tatsächlichen Holzreichtum eines Landes. Erst die Holzvorräte in den Wäldern geben ein genaueres Bild. Japans Holzvorrat[1]) beläuft sich auf 2 Mrd. fm Rohholz. Stellt man diesem Vorrat beispielsweise die Nutz- und Brennholzgewinnung im Jahr 1937 gegenüber (sie betrug mindestens 85 Mill. fm Rohholz), dann ergibt sich, daß Japans Vorräte ohne den jährlichen Holzzuwachs der Bäume rein mengenmäßig gesehen für 20 bis 25 Jahre ausreichen würden[2]).

Wie groß die jährliche Ertragsfähigkeit der Wälder ist, steht nicht fest. Zweifellos hat sich aber die Holzgewinnung so stark erweitert, daß sie die jährliche Ertragsfähigkeit der Wälder erheblich überschreitet. Das gilt insbesondere für die Nutzholzgewinnung, die dem Bedarf entsprechend zum weitaus größten Teil aus Nadelholz besteht. Im Jahr 1937 betrug der Anteil des Nadelholzes an der Nutzholzgewinnung 85 v.H.

[1]) Alt-Japan und Süd-Sachalin.

[2]) Unzweifelhaft ist also Japan auch ohne Berücksichtigung des jährlichen Holzzuwachses in der Lage, für die Dauer des gegenwärtigen Krieges seinen gesamten Holzbedarf aus seinen Wäldern zu decken.

Nadelholz und Laubholz in der Nutzholzgewinnung Alt-Japans und Süd-Sachalins
in Mill. fm Rohholz

Jahr	Alt-Japan		Süd-Sachalin[4])		Zusammen	
	Nadelholz	Laubholz	Nadelholz	Laubholz	Nadelholz	Laubholz
1913.....	[1]) 6,4	[1]) 1,0	0,3	0	6,7	1,0
1929.....	[2]) 11,3	[2]) 3,0	5,2	0	16,5	3,0
1937.....	[3]) 18,7	[3]) 3,4	2,4	0	21,1	3,4

[1]) Vgl. Inst. internat. d'Agriculture: Les Forêts. Rom 1924. — [2]) Vgl.: The Statistical Abstract of the Ministry of Agriculture and Forestry. Tokio. — [3]) *Schumpeter:* A. a. O., S. 200. — [4]) Nach Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.

Wesentlich anders setzen sich die Vorräte zusammen. Knapp die Hälfte der Vorräte entfällt auf Nadelholz. Nur in Süd-Sachalin herrscht das Nadelholz stark vor. Bei der überragenden Bedeutung des Nadelholzes im Nutzholzverbrauch spielen daher die Vorräte Süd-Sachalins eine bedeutend größere Rolle, als aus ihrem Anteil an den gesamten japanischen Holzvorräten hervorgeht.

Holzvorräte Alt-Japans und Süd-Sachalins
nach dem Stand von 1933; in Mill. fm Rohholz

Gebiet	Nadelholz	Laubholz	Zusammen
Eigentliches Japan (ohne Hokkaido)	578,4	678,9	1 257,3
Hokkaido	221,3	367,2	588,5
Süd-Sachalin	166,0	22,9	188,9
Zusammen	965,7	1 069,0	2 034,7

[1]) Angaben nach: The Japan Yearbook 1938/39 . Tokio.

Bemerkenswert ist, daß bereits vor dem Weltkrieg 1914/18 die japanischen Wälder stellenweise übernutzt wurden[1]). Die vielfach vom Verkehr und den Verbrauchszentren abgelegenen Wälder (zum großen Teil Gebirgswälder!) führten zu einer unverhältnismäßig großen Nutzung der Küstenwälder. Nachdem die Küstenwälder auf den südlichen Inseln zum erheblichen Teil erschöpft waren, erschloß man sich die Küstenwälder der nördlichen Inseln. Die Holzgewinnung in den Küstenwaldgebieten wanderte von Hondo nach Hokkaido und von Hokkaido nach Süd-Sachalin. Das wichtigste Verbrauchszentrum, die Insel Hondo, war mehr und mehr auf die Holzzufuhren aus Hokkaido und Süd-Sachalin an-

[1]) The Japan Advertiser. Tokio, 11. 3. 1922; und: Überseedienst. Berlin, 29. 7. 1920.

gewiesen. Nach dem ersten Weltkrieg trat die Bedeutung Hokkaidos als Versorger der südlicher gelegenen Inseln rasch zurück, da die vorher noch kaum erschlossenen Wälder Süd-Sachalins in schnell wachsendem Umfang herangezogen wurden. Während im Jahre 1922 die Nutzholzausfuhr Hokkaidos nach den südlicher gelegenen Inseln noch etwas größer war als die Süd-Sachalins, betrug sie 1923 nur noch die Hälfte und 1926 nur noch etwa ein Fünftel der Ausfuhr Süd-Sachalins. Zugleich ließ sich eine starke Zunahme der Ausfuhr Süd-Sachalins und eine zur Verminderung neigende Ausfuhr Hokkaidos feststellen. Auf die Zufuhren aus Süd-Sachalin waren die südlicher gelegenen Inseln um so mehr angewiesen, als ihre Nutzholzgewinnung sich erheblich verminderte, obwohl nach dem Erdbeben von 1923 dort ein besonders dringender Nutzholzbedarf auftrat.

Inlandsversorgung Alt-Japans (ohne Hokkaido) mit Nutzholz[1])

in 1 000 Koku

	1922	1923	1924	1925	1926
Nutzholzgewinnung Alt-Japans (ohne Hokkaido)	31 396	33 547	30 690	28 041	23 523
Nutzholzzufuhr aus Hokkaido)	2 639	2 978	1 080	678	2 438
Nutzholzzufuhr aus Süd-Sachalin	2 496	6 365	11 450	10 418	11 337

[1]) Nach Berechnungen der Osaka Lumber Association, in: The Japan Advertiser. Tokio, 6. 12. 1927. Die Angaben enthalten wahrscheinlich fast ausschließlich unbearbeitetes Nutzholz.

Die großen Lieferungen Süd-Sachalins konnten aber ohne Übernutzung der dortigen Wälder nicht durchgeführt werden. Die Abholzungen schritten so rasch voran, daß die Forstverwaltung Süd-Sachalins 1932 scharfe Maßnahmen zur Einschränkung der Holzgewinnung ergriff[1]). Dies war zur Schonung der Wälder notwendig. Denn bereits heute bietet das ehemals fast vollständig bewaldete Süd-Sachalin nach einem Reisebericht folgendes Bild: „Fast der ganze Süden südlich der Landenge von Manui und Kuschunai ist entwaldet, nur der Norden und ganz entlegene Teile des Südens bergen noch einige Reserven für die Zukunft. Entlang der ochotskischen Küste ist bis Sikuka im innersten Winkel der Taraikabucht allerdings auch schon der ganze Küstenstrich abgeholzt"[2]). Die Schutzmaßnahmen der Forstverwaltung in Süd-Sachalin wirkten sich in einem starken Rückgang der Nutzholzzufuhr nach Alt-Japan aus. Diese Zufuhr betrug im Jahr 1933 immerhin noch 2 Mill. fm, im Jahr 1936 aber nur noch 0,7 Mill. fm.

Nutzholzausfuhr Süd-Sachalins nach Alt-Japan

Jahr	Mill. fm[1])	Jahr	Mill. fm[1])
1922	[2]) 0,8	1930	.
1923	[2]) 1,9	1931	[3]) 2,2
1924	[2]) 2,7	1932	.
1925	[2]) 2,7	1933	[3]) 2,0
1926	[2]) 3,1	1934	[3]) 1,5
1927	[2]) 3,3	1935	[3]) 0,8
1928	[2]) 3,3	1936	[3]) 0,7
1929	[2]) 3,7		

[1]) Es handelt sich wahrscheinlich fast ausschließlich um unbearbeitetes Nutzholz. — [2]) Nach *Reinberg, S. A.*: Wneschnaja Torgowlja w Lesom. Moskau 1933, S. 283. Die Angaben beziehen sich auf die Holzausfuhr; praktisch handelt es sich aber nur um die Nutzholzausfuhr. — [3]) Nach Angaben in: The Japan Yearbook 1937. Tokio, S. 521.

Daß die im Vergleich zu 1929 wesentlich geringere Ausfuhr nach Alt-Japan ein Dauerzustand werden wird, dafür spricht nicht nur die Notwendigkeit, Süd-Sachalin als dauernde Holzrohstoffquelle zu erhalten, sondern auch der wachsende Holzverbrauch vor allem der Zellstoffwerke in Süd-Sachalin selbst. Von 1927 bis 1937 stieg die Zellstoffproduktion Süd-Sachalins um über 50 v. H.; auf sie entfielen im Jahr 1937 drei Viertel der gesamten japanischen Zellstoffproduktion.

Mit der stark schwindenden Zufuhr von Nutzholz aus Süd-Sachalin blieb den südlicher gelegenen Inseln (einschl. Hokkaido) nur die Wahl, ihren ständig weiterwachsenden Bedarf weit mehr als bisher aus dem Ausland zu decken oder ihre eigene Nutzholzgewinnung noch über den bisherigen Umfang hinaus zu steigern[1]). Die tatsächliche Entwicklung zeigt, daß die beträchtlich verringerte Einfuhr aus Süd-Sachalin und aus dem Ausland durch eine nochmalige starke Steigerung der Nutzholzgewinnung in Alt-Japan wettgemacht wurde. Das Zunahmetempo in der Nutzholzgewinnung war 1933 bis 1937 sogar wesentlich größer als 1925 bis 1929. Dabei galt es, insbesondere das benötigte Nadelholz bereitzustellen.

Wahrscheinlich wuchsen in diesem Zusammenhang auch die natürlichen Schwierigkeiten der Holzgewinnung in Alt-Japan. Denn während man früher der Holzgewinnung in den entlegenen Teilen

[1]) Vgl. Mitsubishi Economic Research Bureau: Monthly Circular, Nr. 170. Tokio, Dezember 1937.

[2]) Vgl.: Zeitschr. f. Geopolitik. Februar 1941.

[1]) Die anderen japanischen Reichsgebiete, wie Korea und Formosa, kommen als Lieferanten kaum in Betracht.

des Landinneren durch die Heranziehung neuer Küstenwaldgebiete nach Norden zu ausweichen konnte, mußten infolge der grundlegend neuen

Nutzholzgewinnung in Alt-Japan
in Mill. fm Rohholz

Jahr	Nadelholz	Laubholz	Zusammen
1913	6,4	1,0	7,4
1925	9,8	2,1	11,9
1926	10,3	2,3	12,6
1927	10,6	2,4	13,0
1928	11,2	2,6	13,8
1929	11,3	3,0	14,3
1933	12,7	2,9	15,6
1934	14,9	3,0	17,9
1935	15,2	3,0	18,2
1936	17,0	3,4	20,4
1937	18,7	3,4	22,1

Verhältnisse die Wälder im Landinneren nunmehr stärker als bisher genutzt werden. Japan verfügt dort noch über erhebliche Holzvorräte. Aber auch im Landinneren sind einer Steigerung der Holzgewinnung Grenzen gesetzt durch die Notwendigkeit, den Wald als dauernde Rohstoffquelle und als natürliches Wasserreservoir für die landwirtschaftlich genutzten Böden zu erhalten.

Die zu starke Übernutzung der japanischen Wälder wird selbstverständlich auch in Japan erkannt[1]). Diese Erkenntnis drückt sich in einschränkenden Bestimmungen für die Holzgewinnung in Teilgebieten Japans aus. Auch den Aufforstungen wird erhebliche Bedeutung beigemessen. Die ergriffenen Maßnahmen zur Walderhaltung können naturgemäß erst nach mehreren Jahrzehnten die Eigenversorgung mit Holz wesentlich beeinflussen.

[1]) S. hierzu z. B.: Oriental Economist. Tokio, April 1938, S. 226; ferner: Japan Yearbook. Tokio, versch. Jg.

Die Binnenschiffahrt Großbritanniens

Bei der Betrachtung der britischen Binnenschiffahrt zeigt sich ein Gegensatz, den man bei einem hochentwickelten Industriestaat, wie ihn England darstellt, als ungewöhnlich bezeichnen muß; Großbritannien besitzt ein ausgedehntes und vielfach recht engmaschig ausgebautes Wasserstraßennetz, dessen Dichte weit größer ist, als die Wasserstraßendichte der meisten kontinentaleuropäischen Länder; die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der britischen Binnenschiffahrt ist jedoch überaus gering und bleibt hinter den Verhältnissen in den übrigen europäischen Industriestaaten erheblich zurück. Dieser Widerspruch liegt einmal in den natürlichen, hydro- und orographischen Verhältnissen der Insel, zum anderen in der besonderen geschichtlichen Entwicklung des britischen Verkehrswesens begründet.

Die natürlichen Verhältnisse sind für die Pflege der Binnenschiffahrt auf der britischen Insel zum Teil günstiger als in der Mehrzahl der mittel- und westeuropäischen Länder. Zahlreiche, wenn auch nicht sehr bedeutende und mitunter sogar zur Verschlammung neigende Flüsse durchziehen mit geringem Gefälle das Land, insbesondere England und Wales. Die großen, mit der Seelage und den häufigen westlichen Winden zusammenhängenden Niederschläge verteilen sich ziemlich gleichmäßig über die einzelnen Jahreszeiten und gewährleisten eine vergleichsweise regelmäßige Wasserführung der Flüsse. Hoch- oder Niedrigwasser rechnen zu den Seltenheiten im Wasserhaushalt der britischen Insel. Dazu kommt, daß die Schiffahrt infolge des milden, durch den Golfstrom begünstigten Klimas im Winter durch Frost und Eisgang kaum beeinträchtigt wird. Schließlich stehen zahlreiche Flüsse in ihren Mündungsabschnitten unter dem Einfluß der Gezeiten, der infolge des mäßigen Gefälles der Flüsse oft weit stromauf reicht und den Seeschiffen das Befahren der Unterläufe ermöglicht.

Die im ganzen nicht ungünstigen wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen bildeten namentlich seit der Mitte des 18. Jahrhunderts den Ausgangspunkt für die Schaffung eines umfangreichen Wasserstraßennetzes. Eine große Anzahl von Kanälen wurde gebaut und zusammen mit den Flüssen für die Massenguttransporte der rasch wachsenden Industriegebiete ausgenutzt. Da vor

dem Bau der Eisenbahnen außer den Wasserstraßen kein leistungsfähiges Massenguttransportmittel vorhanden war, warf sowohl die Anlage von Kanälen als auch der Schiffahrtsbetrieb auf den Binnenwasserstraßen, die überwiegend in den Händen privater Gesellschaften lagen, oft beträchtliche Gewinne ab. Der Ausbau des Wasserstraßennetzes ging unter diesen Umständen so rasch vor sich, daß bis zum Jahr 1825 die Länge der nutzbaren Binnenwasserstraßen auf der britischen Insel bereits mehr als 4 100 Meilen (rd. 6 600 km) umfaßte.

In diese Blütezeit der englischen Binnenschiffahrt fiel die Erfindung der Eisenbahn, die in dem aufstrebenden Industrieland rasch Anhänger und Förderer fand. Unternehmungsgeist und anlagesuchendes Kapital wandten sich dem Bau von Schienenwegen zu, der noch einträglicher zu werden versprach als die Anlage von Binnenwasserstraßen. Es entstand ein erbitterter Wettbewerb zwischen den sich immer stärker ausdehnenden Eisenbahngesellschaften und den bis dahin praktisch durch eine Monopolstellung ausgezeichneten Kanalbetrieben.

Die zahlreichen, untereinander nicht geeinten Kanalgesellschaften unterlagen allmählich dem Konkurrenzkampf der Eisenbahnen, die vielfach die Kanäle aufkauften und stillegten. Da sich der vom Prinzip des „*laisser faire*" durchdrungene englische Staat, der der Binnenschiffahrt eine ihren Transportfunktionen entsprechende Stellung hätte gewährleisten können, jedes stärkeren Eingriffes in diesen Konkurrenzkampf enthielt, ging die Bedeutung der englischen Binnenwasserstraßen bis in die neuere Zeit hinein ständig zurück. Der Verfall der englischen Binnenschiffahrt wurde dadurch beschleunigt, daß die einzelnen Kanalgesellschaften infolge ihrer finanziellen Schwierigkeiten, in die sie durch den aussichtslosen Wettstreit mit den Bahnen gebracht wurden, kaum noch Verbesserungen an ihren Betriebsanlagen vornehmen konnten.

Die Verkehrseinrichtungen an den Wasserstraßen sind auch heute noch fast durchweg veraltet und gelegentlich auch nur mangelhaft im Stande, da die Schaffung moderner Schiffahrtsanlagen bei zahlreichen Kanalgesellschaften bis in die Gegenwart hinein auf finanzielle Schwierigkeiten gestoßen ist. Vielfach stehen der Kapitalaufnahme für Ausbauzwecke durch private Kanalgesellschaften sogar noch rechtliche, auf alten Gesetzen beruhende Erschwerungen entgegen. Für größere, mehrere Kanallinien umfassende Projekte fehlte es außerdem oft an der nötigen Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Gesellschaften, wenn sich auch in der Nachkriegszeit gelegentlich ein stärkerer Zusammenschluß von Kanalbetrieben herausgebildet hat, wie beispielsweise in der Grand Union Canal Company, die den Wasserweg von London nach Birmingham unter ihre Leitung gebracht und in gewissem Umfang auch verbessert hat. Im ganzen hinterläßt die britische Binnenschiffahrt jedoch den Eindruck eines Verkehrsmittels, das — trotz einiger Verbesserungen in jüngerer Zeit — in seiner Entwicklung vor 50 oder 100 Jahren stehengeblieben ist und in keiner Weise als modern und leistungsfähig angesprochen werden kann. Die während dieses Krieges eingeleiteten Bemühungen, die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt zu heben, dürften daran noch nichts Entscheidendes geändert haben.

Das Wasserstraßennetz

Über Länge, Zusammensetzung und Gliederung der britischen Binnenwasserstraßen unterrichten die Untersuchungsergebnisse der Königlichen Kommission über Kanäle und Bihnenwasserstraßen von 1906 bis 1909[1]). Ihnen zufolge beträgt die Gesamtlänge der in England, Wales und Schottland befahrenen Binnenwasserstraßen rund 6 150 km. Hiervon entfallen auf England und Wales 5 850 km, auf Schottland, das sich infolge seines gebirgigen Charakters für die Binnenschiffahrt wenig eignet, nur knapp 300 km Binnenwasserstraßen. England und Wales verfügen über ein außerordentlich dichtes Wasserstraßennetz. Auf je 1 000 qkm Fläche treffen hier fast 39 km Binnenwasserstraßen[2]), während die entsprechenden Werte für Frankreich nicht ganz 18 km, für Deutschland (Altreich) rund 23 km betragen. Fast die Hälfte der Binnenwasserwege besteht in England und Wales aus Kanälen. In Frankreich macht der Anteil der künstlichen Wasserwege etwas mehr

[1]) Die Verhältnisse dürften sich in der Zwischenzeit so wenig geändert haben, daß die damaligen Feststellungen im wesentlichen auch heute noch Gültigkeit beanspruchen können. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß auch die Angaben in The Statesman's Yearbook aus dem Jahre 1940 über das englische Wasserstraßennetz auf die Ergebnisse der damaligen Kommission zurückgreifen.

[2]) Rechnet man Schottland hinzu, so kommen insgesamt auf je 1 000 qkm Fläche rd. 27 km Wasserstraßen.

als die Hälfte, in Deutschland (Altreich) gut ein Fünftel aller Wasserstraßen aus.

Zu den wichtigsten Wasserstraßenverbindungen gehören die Kanäle, die das Birminghamer Industriegebiet nach Südosten mit London (Grand Union Canal), nach Nordwesten mit Liverpool (Trent and Mersey Canal), nach Südwesten mit Gloucester und Bristol (Worcester and Birmingham Canal, River Severn) und nach Nordosten mit dem Kohlen- und Industriegebiet von Nottingham und dem Industrie- und Hafenplatz Hull (Trent and Mersey Canal, River Trent) verbinden, ferner die Kanäle von Stafford nach Worcester und die Verbindungen zwischen Liverpool und Hull (insbesondere Bridgewater-, Aire and Calder Canal und Leeds and Liverpool Canal). Der Manchester Ship Canal sowie der Kaledonische Kanal in Schottland und einige andere kurze Kanalstrecken sind sogenannte Seekanäle und rechnen gewöhnlich nicht zu den Binnenwasserstraßen.

Das britische Wasserstraßennetz stellt freilich alles andere als ein einheitliches Wasserstraßen-System dar. Die Schaffung der Kanäle entsprang jeweils nur den örtlichen Interessen der zahlreichen

Kanalgesellschaften, die eine Ausrichtung auf eine volkswirtschaftlich zweckmäßige Wasserstraßenplanung vermissen ließen. Häufig laufen sogar in ein und derselben Grundrichtung mehrere Kanäle nebeneinander her, da es in der „Gründerzeit" des Kanalbaues oft vorkam, daß sich zwei Gesellschaften durch die Anlage gleichgerichteter Kanäle gegenseitig den Rang abzulaufen suchten. Während in Deutschland und ähnlich auch in Frankreich Besitz, Anlage und Verwaltung der Wasserstraßen Angelegenheiten des Staates sind, befinden sich die englischen Wasserstraßen noch weitgehend in den Händen oder unter der finanziellen Kontrolle privater Gesellschaften.

Trotz einer gewissen Konzentrationsbewegung in der Zeit nach dem Weltkrieg ist die Besitzzersplitterung noch verhältnismäßig groß, so daß beim Durchfahren größerer Strecken häufig das Gebiet mehrerer Kanal-Gesellschaften berührt werden muß. Von den im Jahr 1937 ausgewiesenen 50 verschiedenen Kanal- und Flußschiffahrtsabschnitten[1]) waren 34 Eigentum der Eisenbahngesellschaften. In Bezug auf die *Länge* des Wasserstraßenbesitzes schneiden die Eisenbahnen jedoch nicht so günstig ab. Im Jahre 1905 befanden sich nur knapp 30 v. H. des Wasserstraßennetzes in England und Wales im Eigentum oder unter der Kontrolle der Bahngesellschaften; 1937 machte dieser Anteil etwa ein Viertel aus.

Im ganzen gesehen verfügt das britische Wasserstraßennetz nur über eine geringe Leistungsfähigkeit. Infolge des Fehlens einheitlicher Bauziele finden sich auf den englischen Binnenwasserstraßen die mannigfachsten Abmessungen, die naturgemäß den durchgehenden Schiffsverkehr außerordentlich beeinträchtigen. Breite und Tiefe der einzelnen Kanäle und Flußläufe sowie die Ausmaße der Schleusen, Durchlässe usw. sind überaus verschieden, so daß die über mehrere Kanal- oder Flußstrecken zu befördernden Güter meist mehrmals umgeladen werden müssen. Da beim Bau der Kanäle häufig größere Höhenunterschiede zu überwinden waren, besitzen die meisten Kanäle zahlreiche Schleusen, die, oft dicht aufeinander folgend, den Verkehr außerordentlich verlangsamen.

Vor allem aber sind die Wasserwege infolge der Vernachlässigung ihres Ausbaus lediglich für den Verkehr kleiner und kleinster Schiffe geeignet. Nach den Untersuchungen der Königlichen Kommission entfielen von den in England und Wales befahrenen Binnenwasserstraßen zwei Fünftel auf sogen. schmale Wasserstraßen, die nur für Boote mit 20 bis 30 t Nutzlast befahrbar sind. Zu dieser Gruppe von Wasserwegen gehört beispielsweise das Birminghamer Kanalsystem, das vorwiegend nur den örtlichen Verkehrsbedürfnissen der dortigen Industrien dient. Etwa weitere zwei Fünftel stellen sogen. Barken-Wasserstraßen dar, auf denen Schiffe (barges) von gewöhnlich etwa 40 bis 80 t Laderaum verkehren können. Der Rest, nämlich rd. 1 400 km, wird als Spezialwasserstraßen bezeichnet, zu denen außer den Seeschiffahrtskanälen die Mündungsabschnitte der Flüsse rechnen. Auf ihnen lassen sich entsprechend größere Binnenschiffe verwenden, doch dürfte die Tragfähigkeit der hier tatsächlich in Gebrauch befindlichen Schiffe, die zudem nur jeweils auf verhältnismäßig kurzen Strecken eingesetzt werden können, kaum 150 t übersteigen. So sind beispielsweise die Themse-Barken, die die größten Fahrzeuge des Barkentyps darstellen, nur etwa 105 Fuß (rd. 32 Meter) lang, was unter englischen Verhältnissen einer Ladefähigkeit von schätzungsweise 120 bis 140 t gleichkommt. Auch die auf den Unterläufen des Trent und Severn verkehrenden Segelschiffe besitzen nur eine Tragfähigkeit bis zu etwa 120 t. Die Unzulänglichkeit dieser Verkehrsmittel für die Durchführung umfangreicher Transportaufgaben wird besonders deutlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß auf den in ihrer Gesamtheit gewiß nicht sehr leistungsfähigen und oft reichlich veralteten französischen Binnenwasserstraßen die kleinen Schiffstypen rd. 150 t und das Regelschiff etwa 300 t Laderaum umfassen; in Deutschland kann heute auf den Hauptlinien des Wasserstraßensystems mindestens das 600 t-Schiff verkehren.

Der Wasserstraßenverkehr

Angesichts des ungenügenden Ausbauzustandes des britischen Wasserstraßennetzes und der geringen Leistungsfähigkeit der Binnenflotte, deren kleine Fahrzeuge mit viel zu hohen Kosten belastet sind, ist es verständlich, daß sich die britische Binnenschiffahrt, die nicht nur dem Wettbewerb der Eisenbahnen, sondern auch der Konkurrenz der Küstenschiffahrt und des Lastkraft-

[1]) Der Manchester Ship Canal ist dabei nicht berücksichtigt.

wagens ausgesetzt ist, mit einem recht bescheidenen Verkehrsanteil begnügen muß. Im Jahre 1937 beispielsweise betrug der Gesamtverkehr auf den englischen Binnenwasserstraßen nicht ganz 13 Mill. tons. Er umfaßte also nur etwa 4 v. H. des gesamten auf Bahnen und Binnenwasserstraßen aufkommenden Verkehrs, während sowohl in Deutschland als auch in Frankreich der entsprechende Anteil der Binnenschiffahrt etwa ein Fünftel ausmachte.

Der Höchststand des Wasserstraßenverkehrs in der Zeit nach dem Weltkrieg fiel in das Jahr 1924. Damals wurden mehr als 16 Mill. tons auf den britischen Binnenwasserstraßen befördert[1]). Besonders starke Rückgänge des Verkehrs zeigten sich in den Jahren 1921 und 1926, als infolge der damaligen Bergarbeiterstreiks in großem Umfang Kohletransporte ausfielen, sowie während der Weltwirtschaftskrise. Mit dem Jahr 1933 begann ein leichter Wiederanstieg des Wasserstraßenverkehrs, jedoch ist bis zum Jahr 1937 der Stand vor Ausbruch der Wirtschaftskrise oder gar der des Jahres 1924 bei weitem noch nicht wieder erreicht worden.

Besonders bemerkenswert ist die unterschiedliche Verkehrsentwicklung, die sich in dem beobachteten Zeitraum auf den den Eisenbahnen gehörenden und den nicht bahneigenen Kanälen ergab. Noch im Jahr 1924 waren die bahneigenen Wasserstraßen mit 13,3 v. H. am Verkehrsaufkommen der Binnenschiffahrt beteiligt. Bis zum Jahr 1928 sank dieser Anteil auf 12,8 v. H. und im Jahr 1937 entfiel von den auf den Binnenwasserstraßen beförderten Gütern auf die bahneigenen Wasserwege nur noch ein Zehntel[2]).

Diese geringe Verkehrsquote der bahneigenen Wasserstraßen rührt im wesentlichen daher, daß sich gerade die unbedeutendsten und verkehrsärmsten Wasserwege im Besitz der Eisenbahngesellschaften befinden. Es handelt sich dabei meist um kurze, wenig leistungsfähige Kanalabschnitte, die bestenfalls für örtliche Transporte in Frage kommen. Sie werden von den Bahngesellschaften selbst meist als finanzielle Belastung betrachtet und nur deshalb noch „durchgeschleppt", weil eine befriedigende Lösung der mit dem privatgesellschaftlichen Besitz der britischen Wasserstraßen zusammenhängenden Probleme, die einen umfassenden Einsatz der staatlichen Macht und Finanzkraft erfordern dürften, bisher nicht erfolgte.

Eine exakte Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Wasserstraßenabschnitte läßt sich nicht durchführen, da die vorhandenen Angaben über den Güterverkehr einzelner Verkehrsabschnitte sich nur auf den „conveyed traffic" beziehen, also jenen Verkehr doppelt enthalten, der über zwei oder mehrere Wasserstraßen läuft. Im allgemeinen sind die einzelnen Binnenwasserwege sehr ungleich am Wasserstraßentransport beteiligt. Auf einigen wenigen Wasserwegen ist die Verkehrsdichte verhältnismäßig groß, die meisten Wasserstraßen müssen sich jedoch mit einem zum Teil äußerst geringen Verkehr begnügen. Vom Gesamtverkehr auf den Wasserstraßen entfielen ungefähr zwei Drittel auf nur 6 größere Wasserwege und Kanalgruppen. Es sind dies der Aire and Calder Canal, die Birminghamer Kanäle und der Grand Union Canal, deren Güterverkehr im Jahr 1937 je zwischen 2 bis 3 Mill. tons umfaßte, sowie der Lee-Wasserweg, der Leeds and Liverpool Canal und der Bridgewater Canal, auf denen jeweils mehr als 1 Mill. tons befördert wurden. Besonders ungünstig liegen die Verhältnisse auf den bahneigenen Wasserstraßen. Die Höchstmenge der hier auf einem einzelnen Wasserstraßenabschnitt beförderten Güter wurde 1937 mit etwas über 310 000 tons auf dem Trent-Mersey-Wasserweg erreicht, der sich im Besitz der London Midland and Scottish Railway befindet. Auf der Mehrzahl der bahneigenen Wasserstraßen blieb der Verkehr

Güterverkehr (originating traffic) auf den britischen Binnenwasserstraßen (ohne den Manchester Ship Canal)

in Mill. tons

Jahr	Bahneigene Wasserwege	Nichtbahneigene Wasserwege[1])
1924	2,184	14,272
1928	1,863	12,711
1932	1,324	10,059
1933	1,251	10,184
1934	1,187	10,727
1935	1,280	10,792
1936	1,346	11,084
1937	1,258	11,316

[1]) Ohne die Lee and Stort Navigations, deren Verkehrsaufkommen 1935 1,72 Mill. tons, 1936 1,81 Mill. tons und 1937 1,78 Mill. tons betrug.

[1]) Der Verkehr des Manchester Ship Canals und der Lee and Stort Navigations ist dabei nicht berücksichtigt.

[2]) Bei diesem Vergleich wurden außer dem Manchester Ship Canal auch die Lee and Stort Navigations außer Acht gelassen, die in der amtlichen britischen Statistik erstmals seit dem Jahr 1935 ausgewiesen werden.

unter 100 000 tons. Für einige dieser Wasserwege wurde 1937 überhaupt kein Verkehr ausgewiesen.

Die britischen Wasserwege mit einem Jahresverkehr von mehr als ½ Mill. tons[1])
in 1 000 tons

Wasserweg	Beförderte Güter (conveyed traffic)
Aire and Calder Canal	2 813
Birmingham Canals	2 447
Grand Union Canal	2 119
Lee Navigation	1 803
Leeds and Liverpool Canal	1 513
Bridgewater Canal	1 086
Sheffield and South Yorkshire Canal	815
Weaver Navigation	650
Trent Navigation	596
Gloucester and Berkeley Canal	503

[1]) Ohne den Manchester Ship Canal; Stand von 1937.

Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens

Ähnlich wie bei den Eisenbahnen nehmen auch im Güterverkehr der Binnenschiffahrt die Kohletransporte den breitesten Raum ein. Nahezu die Hälfte aller beförderten Güter stellen Kohle, Koks, Briketts und Torf dar, wobei die Steinkohletransporte, der Bedeutung des Steinkohlenbergbaus für die englische Wirtschaft entsprechend, stark überwiegen. Des weiteren sind Baumaterialien und Holz, Agrarerzeugnisse, Industrieprodukte und Rohstoffe zu nennen. Auch die Transporte flüssiger Güter (in ganzen Ladungen), vor allem von Mineralöl, bleiben nur wenig hinter dem Verkehr mit jenen Gütern zurück.

Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens (originating traffic) auf den britischen Wasserstraßen (ohne den Manchester Ship Canal)

Güterarten	1937[1])		1924	
	1 000 tons	v. H.	1 000 tons	v. H.
Kohle, Koks, Briketts u. Torf	5 984	47,6	8 329	50,6
Baumaterial (ohne Holz)	1 054	8,4	1 256	7,6
Düngemittel	586	4,7	1 103	6,7
Holz	381	3,0	291	1,8
Maschinen, Geräte (machinery)	27	0,2	33	0,2
Rohstoffe	1 024	8,2	1 517	9,2
Industrieprodukte	1 180	9,4	1 489	9,1
Agrarprodukte u. Nahrungsmittel	1 300	10,3	1 452	8,8
Flüssigkeiten (in ganzen Ladungen)	974	7,7	660	4,0
Verschiedene	63	0,5	326	2,0
Zusammen	12 574	100,0	16 456	100,0

[1]) Einschl. Lee and Stort Navigations.

Die Zusammensetzung des Güteraufkommens hat sich in der Zeit nach 1918 nur verhältnismäßig wenig verändert. Der geringfügige Rückgang in der Beförderung von Kohle, dürfte im wesentlichen mit den inzwischen erfolgten Industrieverlagerungen und der verstärkten Benutzung elektrischer Energie zusammenhängen, wodurch in gewissem Umfang Kohletransporte eingespart werden. Auch der wechselnde Exportbedarf ist bei den Schwankungen im Kohletransport zu berücksichtigen. Bei den übrigen Güterarten haben vor allem die Transporte flüssiger Güter (in ganzen Ladungen) in den letzten Jahren — insbesondere seit dem Wiederanstieg nach der Weltwirtschaftskrise — mehr und mehr an Bedeutung gewonnen.

Stellt man dem Güteraufkommen der nicht den Eisenbahnen gehörenden Wasserstraßen die Transporte auf den bahneigenen Wasserwegen gegenüber, so zeigen sich hinsichtlich der Struktur der beförderten Güter beträchtliche Unterschiede. Während die Zusammensetzung der Transporte

Verkehr (originating traffic) der bahneigenen und nichtbahneigenen Wasserstraßen nach Güterarten im Jahr 1937[1])

Güterarten	Bahneigene Wasserwege		Nichtbahneigene Wasserwege	
	1 000 tons	v. H.	1 000 tons	v. H.
Kohle, Koks, Briketts u. Torf	492	39,1	5 492	48,5
Baumaterial (ohne Holz)	160	12,7	894	7,9
Düngemittel	55	4,4	531	4,8
Holz	64	5,1	317	2,8
Maschinen, Geräte	0	0	27	0,2
Rohstoffe	32	2,5	992	8,8
Industrieprodukte	78	6,2	1 102	9,7
Agrarprodukte u. Nahrungsmittel	206	16,4	1 094	9,7
Flüssigkeiten (in ganzen Ladungen)	168	13,4	806	7,1
Verschiedene	3	0,2	60	0,5
Zusammen	1 258	100,0	11 316	100,0

[1]) Ohne den Manchester Ship Canal, jedoch einschl. Lee and Stort Navigations.

auf den nichtbahneigenen Wasserstraßen, die etwa neun Zehntel des gesamten Wasserstraßenverkehrs ausmachen, im wesentlichen der Struktur des Gesamtverkehrs entspricht, verschieben sich die Anteile der einzelnen Güterarten im Verkehr auf den bahneigenen Wasserwegen mitunter merklich. Die mineralischen Brennstoffe stehen hier zwar ebenfalls an erster Stelle, nahmen 1937 aber nur rd. zwei Fünftel der gesamten Transportmenge ein. An zweiter Stelle folgen Baumaterialien und Holz, die 1937 zusammen fast 18 v. H. des Gütervolumens umfaßten. Daneben fällt der Verkehr an landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Nahrungsmitteln ins Gewicht, der mehr als 16 v. H

der anfallenden Güter ausmacht. Auch der Transport von Flüssigkeiten in ganzen Ladungen ist auf den bahneigenen Wasserstraßen im Verhältnis umfangreicher als auf den übrigen Flüssen und

Verkehr auf den sechs wichtigsten britischen Wasserwegen nach Hauptgüterarten im Jahre 1937[1])

Wasserweg	Beförderte Güter (conveyed traffic)	
	1 000 tons	v.H.
Aire and Calder Canal, insgesamt	2 813	100
darunter:		
Kohle usw.	2 038	72
Rohstoffe	231	8
Flüssigkeiten (in ganzen Ladungen)	203	7
Birmingham Canals, insgesamt	2 447	100
darunter:		
Kohle usw.	1 416	58
Rohstoffe	320	13
Flüssigkeiten (in ganzen Ladungen)	202	8
Industrieprodukte	196	8
Düngemittel	179	7
Grand Union Canal, insgesamt	2 119	100
darunter:		
Kohle usw.	694	33
Baumaterial (ohne Holz)	375	18
Düngemittel	308	15
Holz	234	11
Lee Navigation, insgesamt	1 803	100
darunter:		
Kohle usw.	823	46
Holz	310	17
Flüssigkeiten (in ganzen Ladungen)	287	16
Leeds and Liverpool Canal, insgesamt	1 513	100
darunter:		
Kohle usw.	1 042	69
Agrarprodukte und Nahrungsmittel	303	20
Bridgewater Canal, insgesamt	1 086	100
darunter:		
Kohle usw.	510	47
Agrarprodukte und Nahrungsmittel	198	18
Rohstoffe	188	17
Industrieprodukte	103	9

[1]) Ohne den Manchester Ship Canal.

Kanälen. Dagegen tritt die Bedeutung der industriellen Rohstoffe und Erzeugnisse im Verkehr der den Eisenbahnen gehörenden Wasserstraßen nicht unerheblich zurück.

Kriegseinsatz der Binnenschiffahrt?

Trotz gewisser Bestrebungen, die Leistungsfähigkeit einzelner Binnenwasserwege zu heben, war in der britischen Verkehrspolitik infolge der völlig untergeordneten Bedeutung der Binnenschiffahrt für das Verkehrswesen bis vor Ausbruch dieses Krieges nie ernstlich die Rede davon, dem Wasserstraßenverkehr größere Aufgaben zuzuweisen. Inzwischen hat der durch England heraufbeschworene Krieg die britische Verkehrswirtschaft freilich vor schwerwiegende Probleme gestellt. Die durch Gegenblockade und Luftangriffe hervorgerufenen Ausfälle und Störungen im englischen Verkehrswesen erreichten bald ein Ausmaß, wie es die Insel während des ganzen ersten Weltkriegs nicht annähernd zu spüren bekam.

See- und Küstenschiffahrt sowie Hafenverkehr sind durch die harten gegen England geführten Schläge besonders empfindlich getroffen worden. Aber auch der britische Binnenverkehr blieb von den unmittelbaren Einwirkungen und den Folgeerscheinungen des Krieges nicht verschont und muß erhebliche Einbußen seiner Leistungsfähigkeit und Störungen des Betriebs in Kauf nehmen. Das gilt vornehmlich für den britischen Eisenbahn- und Kraftverkehr. Da jedoch gleichzeitig die Anforderungen an das Verkehrswesen — insbesondere durch die infolge der Gegenblockade notwendig gewordenen Verkehrsverlagerungen und die Umstellung auf vermehrte inländische Produktion — gewachsen sind, geriet die britische Verkehrswirtschaft teilweise in ziemliche Bedrängnis.

Welcher Notstand im Verlauf dieses Krieges im britischen Verkehrswesen eingetreten ist, geht am besten daraus hervor, daß das britische Kriegsverkehrsministerium bereits im Jahre 1940 der bis dahin recht unbedeutenden Binnenschiffahrt auftrug, die stellenweise in außergewöhnlichem Umfang in Anspruch genommenen Eisenbahnen zu entlasten; Transporte sollen nunmehr nach Möglichkeit der Binnenschiffahrt übertragen werden. Gleichzeitig wurde eine Neuordnung der Binnenschiffahrt angebahnt, um einen umfassenden Einsatz des Wasserstraßenverkehrs zu ermöglichen.

Mit der Reorganisation der britischen Binnenschiffahrt ist zunächst das Mitte September 1941 eingesetzte Central Canal Committee betraut worden, dem sechs regionale Kanalkommissionen beigegeben sind. Diese regionalen Kommissionen erhielten weitreichende Vollmachten zur Lenkung des Kanalverkehrs und haben für die Überwachung des Wasserstraßentransports zu sorgen. Durch diese Maßnahmen allein konnte der Einsatz der Binnenschiffahrt jedoch offenbar noch nicht im gewünschten Maße gesichert werden. So sah sich die britische Regierung bald veranlaßt, für die Ausbildung von Kanalschiffern besondere Prämien auszuwerfen, da das Interesse für diesen Beruf

infolge der niedrigen Löhne, die von den Kanalverkehrsgesellschaften zugestanden wurden, in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr geschwunden war, und sich deshalb ein starker Mangel an Binnenschiffern geltend macht.

Vor allem aber dürfte sich die vom Staate bisher nicht kontrollierte privatkapitalistische Ausrichtung des Schiffahrtsbetriebes als hinderlich für die volle Ausnutzung der Binnenschiffahrt im Dienst der Kriegswirtschaft erwiesen haben. In Anlehnung an die Einflußnahme im Eisenbahnwesen hat daher die britische Regierung im Sommer dieses Jahres auch die Kanäle und den Kanalverkehr im Rahmen eines Pachtsystems übernommen. Ihmzufolge führen die bisherigen Gesellschaften den Wasserstraßenverkehr nunmehr gegen eine feste Jahresentschädigung im Auftrag des Kriegsverkehrsministeriums durch.

Nach den amtlichen Plänen sollen der Binnenschiffahrt vor allem bestimmte Massengüter überwiesen werden. Für die Kohle ist dies nach britischen Meldungen bereits weitgehend geschehen, so daß der Kohleverkehr der britischen Wasserstraßen in wenigen Wochen um 15 v. H. zugenommen haben soll. Man muß sich dabei jedoch vor Augen halten, daß diese Zunahme im Rahmen des gesamten britischen Verkehrsaufkommens oder auch nur des Kohleverkehrs so gut wie nicht ins Gewicht fällt, da die Binnenschiffahrt im ganzen noch nicht einmal 5 v. H. der in Großbritannien insgesamt anfallenden Güter befördert.

Selbst bei größter Anstrengung ist daher für die nächste Zeit keinerlei entscheidende Entlastung des Schienenweges durch die Binnenwasserstraßen zu erwarten. Ein wirkungsvoller Einsatz des Wasserstraßenverkehrs könnte angesichts der Rückständigkeit der britischen Binnenschiffahrt zweifellos nur nach großzügigen und umfassenden Ausbaumaßnahmen erzielt werden. Hierzu dürfte das britische Kriegsverkehrsministerium jedoch gegenwärtig und auf absehbare Zeit hinaus weder Mittel noch Gelegenheiten besitzen.

Anschrift des Herausgebers: Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstr. 6; Fernruf: 318071. — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe; Verlagsleiter: Benno Ziegler. — Versandort: Berlin. — Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Victor Wrede, Berlin. — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) ab 1. 7. 1941 RM 20.— bezw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM 5.— je Vierteljahr; Einzelnummer RM 1.—.

Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt W. Hentschel o. H.-G., Berlin N 65.

Diese Doppelnummer umfaßt sechszehn Textseiten und zwei Zahlenbeilagen. Einzelbezugspreis Rm 2.—.

1. Beilage zum Wochenbericht des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung
(Institut für Konjunkturforschung)

Jahrgang — Berlin, den 30. September 1942 — Nummer 14/15 — Wochenzahlen 21. 9. bis 26. 9. 1942

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		4.-9. August 1941	11.-16. August 1941	18.-23. August 1941	25.-30. August 1941	1.-6. Sept. 1941	8.-13. Sept. 1941	15.-20. Sept. 1941	22.-27. Sept. 1941	3.-8. August 1942	10.-15. August 1942	17.-22. August 1942	24.-29. August 1942	31. August bis 5. Sept. 1942	7.-12. Sept. 1942	14.-19. Sept. 1942	21.-26. Sept. 1942
Woche:		32	33	34	35	36	37	38	39	32	33	34	35	36	37	38	39
Geschäftsgang (Indexziffer)																	
Deutschland[1]	1936=100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Großbritannien[2]	,,	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ver. Staaten von Amerika[3]	,,	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
— in Deutsch-Oberschlesien	,,	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kokserzeugung im Ruhrrevier	,,	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Reichsbank																	
Kapitalanlagen	Mill. RM	17016	16737	16598	17730	17765	.	17843	17685	23366	22924	22833	.	23863	23531	23641	23465
darunter:																	
Wechsel- und Lombardkredite	,,	16645	16350	16206	17330	17369	.	17442	17280	23143	22700	22605	.	23625	23283	23380	23193
Deckungsfähige Wertpapiere	,,	13	13	15	16	16	.	21	22	19	22	23	.	24	44	58	67
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	,,	2162	2165	2149	2326	2193	.	2129	2258	2688	2841	2578	.	2864	2602	2519	2732
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
davon Reichsbanknoten	,,	15819	15657	15412	16502	16311	.	16062	15828	21065	20904	20700	.	21808	21553	21220	20911
Postscheckverkehr[4][5]	,,	3178	3261	2898	4074	3105	3676	2120	3750	3468	3696	3309	4243	3463	3851	3781	.
Postscheckguthaben (Bestände)[5]	,,	1984	1929	1890	2038	2013	1931	1852	2195	2320	2295	2259	2362	2381	2386	2212	.
Zinssätze																	
Blankotagesgeld	% p. a.	1,65	1,67	1,67	1,77	1,79	2,10	1,96	1,88	1,71	1,63	1,63	1,69	1,75	1,83	1,88	1,79
Rendite der 4% Pfandbriefe	,,	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90
Call money New York	,,	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Privatdiskont London	,,	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	*1,03*
Zürich	,,	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*	*1,25*
Effektenmarkt																	
Festverzinsliche Wertpapiere																	
3½% Reichsschatzanweisungen	v. H.	* 98,86	* 98,86	* 98,86	* 98,86	* 98,79	* 98,79	* 98,79	* 98,79	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00
3½% Länderanleihen	,,	.	.	.	.	.	.	.	.	100,81	100,83	100,56	100,35	100,24	99,95	99,98	.
4% Reichsschatzanweisungen[6]	,,	*103,17	*103,17	*103,17	*103,17	*103,46	*103,46	*103,46	*103,46	104,63	104,49	104,45	103,71	103,26	103,47	103,52	.
4% Länderanleihen	,,	*103,12	*103,12	*103,12	*103,12	*103,32	*103,32	*103,32	*103,32	104,18	104,06	103,83	102,97	102,79	102,75	102,83	.
4% Pfandbriefe	,,	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50
4% Kommunalobligationen	,,	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50
4% Gemeindeumschuldungsanl.	,,	102,59	102,64	102,72	102,69	102,66	102,64	102,68	102,82	104,12	104,11	103,96	103,25	103,38	103,14	103,35	.
4% Industrieobligationen	,,	.	.	.	.	.	.	.	.	104,27	104,02	103,50	103,00	102,48	102,13	102,33	.
4½% Reichsanleihen[7]	,,	*105,13	*105,13	*105,13	*105,13	*105,13	*105,13	*105,13	*105,13	106,70	106,50	106,42	105,46	104,92	104,94	105,13	.
4½% Pfandbriefe	,,	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50
4½% Kommunalobligationen	,,	102,39	102,51	102,48	102,48	102,54	102,52	102,55	102,55	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50
4½% Industrieobligationen	,,	104,46	104,43	104,51	104,53	104,60	104,74	104,93	105,04	104,16	103,75	103,55	103,34	103,17	102,95	102,76	.
5% Industrieobligationen	,,	104,21	104,31	104,38	104,62	104,87	104,99	105,04	105,05	103,60	103,32	102,98	102,78	102,45	102,33	102,28	.
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	155,4	156,0	158,1	159,2	160,5	161,9	160,8	157,5	155,3	155,4	155,4	155,4	155,4	154,5	154,6	.
—, Bergbau und Schwerindustrie	,,	159,8	160,4	163,0	164,3	166,1	168,0	166,4	161,8	156,6	156,8	156,5	155,8	155,3	155,4	155,3	.
—, Verarbeitende Industrie	,,	154,4	154,9	157,2	158,4	159,8	161,2	160,3	157,4	155,8	155,8	155,8	155,6	155,3	155,2	155,6	.
—, Handel und Verkehr	,,	153,3	154,8	155,6	156,2	156,8	157,9	156,8	154,0	153,4	153,7	153,8	153,5	153,0	152,7	152,6	.
Aktienindex, Großbritannien[2]	*1926=100*	*95,1*	*96,2*	*95,2*	*96,2*	*96,6*	*98,8*	*98,0*	*98,1*	*102,1*	*103,4*	*104,3*	*105,2*	*105,8*	*106,5*	.	.
—, *Ver. Staaten von Amerika*[3]	*1935/36 = 100*	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je $	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000	2,5000
London	RM je £	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90
Paris	RM je 100 fr	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Warenpreise																	
Indexziffern																	
Reagible Waren[8]	1913=100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Großhandelspreise (gesamt)	,,	*112,8	*112,8	*112,8	*112,8	*112,5	*112,5	*112,5	*112,5	*115,0	*115,0	*115,0	*115,0	.	.	.	.
Agrarstoffe	,,	*114,4	*114,4	*114,4	*114,4	*112,8	*112,8	*112,8	*112,8	*116,7	*116,7	*116,7	*116,7	.	.	.	.
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	,,	*100,0	*100,0	*100,0	*100,0	*100,5	*100,5	*100,5	*100,5	*102,1	*102,1	*102,1	*102,1	.	.	.	.
Fertigwaren	,,	*132,3	*132,3	*132,3	*132,3	*132,2	*132,2	*132,2	*132,2	*133,7	*133,7	*133,7	*133,7	.	.	.	.
darunter: Produktionsgüter	,,	*113,3	*113,3	*113,3	*113,3	*113,3	*113,3	*113,3	*113,3	*113,6	*113,6	*113,6	*113,6	.	.	.	.
Verbrauchsgüter	,,	*146,6	*146,6	*146,6	*146,6	*146,5	*146,5	*146,5	*146,5	*149,0	*149,0	*149,0	*149,0	.	.	.	.
Großhandelsindex																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	*1926=100*	*96,7*	*97,0*	.	.	*97,9*	*98,4*	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Großbritannien[2]	*1913=100*	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rohstoffpreise an den Weltmärkten[10]																	
Rohstoffpreise, gesamt[11]	1929=100	*83,6*	*82,8*	*84,6*	*84,9*	*84,6*	*86,1*	*85,3*	*84,1*	*90,7*	*90,4*	*90,7*	*91,0*	*91,0*	*91,1*	*91,4*	*91,2*
9 Nahrungsmittel[11]	,,	*74,6*	*74,9*	*76,9*	*76,7*	*74,4*	*75,3*	*75,2*	*74,8*	*80,8*	*80,8*	*80,9*	*81,2*	*81,2*	*81,3*	*81,4*	*81,7*
6 landw. erzeugte Rohstoffe[11]	,,	*96,8*	*94,3*	*95,8*	*97,7*	*99,8*	*102,6*	*100,7*	*97,7*	*104,8*	*103,6*	*104,0*	*104,7*	*105,0*	*104,9*	*105,5*	*104,6*
5 industr. erzeugte Rohstoffe[11]	,,	75,0	75,0	73,7	74,8	74,9	74,9	74,9	74,9	81,6	81,6	81,8	81,8	81,8	81,9	81,9	81,8
Weizen, Winnipeg	cts. je bush.	75,3	75,5	74,6	72,9	73,0	73,4	72,7	72,7	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0
Kaffee, New York, Sant. IV loko	cents je lb	13,25	13,25	13,25	13,25	13,25	13,25	13,25	13,31	13,38	13,38	13,38	13,38	13,38	13,38	13,38	13,38
Zucker, New York, Zentrifugal. erstn. Monat	,,	2,75	2,82	.	.	2,68	2,72	2,74	2,68	.	.	.	.	.	.	.	.
Mais, Buenos Aires, erstn. Monat	Pap. Pes. je 100 kg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Reis, Burma, fob Rangoon	s.d je cwt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Baumwolle, New York, am. middl.	cents je lb	17,23	16,50	16,95	17,36	17,90	18,60	18,12	17,31	19,63	19,37	19,42	19,64	19,65	19,57	19,73	19,53
Wolle, Kreuzzug 50', Bradford, loko	d je lb	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Seide, New York, Jap. 13/14 Dernier	cents je lb	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kautschuk, New York, sheets, loko	,,	22,87	22,62	22,53	22,50	22,56	22,62	22,62	22,62	24,12	24,12	24,12	24,12	24,12	24,12	24,12	24,12
Kupfer, New York, electrolyt., f.a.s.	cents je lb	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,75	11,75	11,75	11,75	11,75	11,75	11,75	11,75
Blei, New York, loko	,,	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50
Zink, New York, loko	,,	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25
Zinn, New York, loko	,,	52,43	52,75	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00	52,00
Petroleum, USA., ab Bohrloch, 33—33.90°, Midd. continent	cents je barrel	102	102	102	102	102	102	102	102	117	117	117	117	117	117	117	117

[1]) Saisonbereinigt, bewegl. Durchschnitte aus je 3 Wochen. — [2]) The Financial Times. — [3]) New York Times. — [4]) Mittelwert aus Gutschriften und Lastschriften. — [5]) Einschl. Ostmark, Sudetenland und (seit Januar 1940) Danzig. — [6]) Durchschnitt der Schatzanweisungen von 1940, Folge 6 u. 7. — [7]) Durchschnitt der Reichsanleihen 1938, Ausg. 2, und 1939, Ausg. 2. — [8]) 419 Aktien, Standard Statistics Comp. — [9]) Maschinengußbruch, Schrott, Messingblechabfälle, Blei, Schnittholz, Wolle, Hanf, Flachs, Ochsenhäute, Kalbfelle. — [10]) Jeweils Durchschnitt aus den Notierungen am Dienstag und Freitag der Woche; bei Tee, Fleisch, Butter, Reis, Wolle, Seide, Häuten und Petroleum jeweils Wochendurchschnitt. — [11]) Hauptsächlich amerikanische Preise. Auf Basis des jeweiligen Durchschnittstandes von etwa 50 wichtigsten Währungen; ab September 1939 Neuberechnung, z. T. auf Grund anderer Notierungen als früher, mit alter Berechnung verkettet. — * Monatsdurchschnitt.

2. Beilage zum Wochenbericht des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung
(Institut für Konjunkturforschung)

5. Jahrgang — Berlin, den 30. September 1942 — Nummer 14/15

Monatliche Zahlenübersicht — August 1942 — **A**

Gegenstand	Einheit[1])		1941 Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	1942 Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.
Anzahl der Werktage:			24	27	26	26	27	25	25	26	24	26	24	23	26	27	26
Kreditsicherheit																	
Wechselproteste[2])	Anzahl in 1 000	S	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1 000 RM	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Vergleichsverfahren[3])	Anzahl	VS	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Konkursanträge[4])	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
davon mangels Masse abgelehnt	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Eröffnete Konkurse[4])	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Reichsbank																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	E	78	78	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77	77
Kapitalanlagen	„	„	16740	17153	17730	18447	18838	19265	22078	21351	21912	21995	21768	22333	23089	23357	23863
darunter Wechselkredite[5])	„	„	*16258*	*16754*	*17306*	*18016*	*18456*	*18999*	*21656*	*20884*	*21458*	*21673*	*21529*	*22093*	*22848*	*23114*	*23625*
„ *Lombardforderungen*	„	„	*20*	*27*	*25*	*25*	*26*	*24*	*32*	*28*	*23*	*23*	*19*	*19*	*21*	*17*	*14*
„ *Deckungsfähige Wertpapiere*	„	„	*45*	*12*	*16*	*24*	*20*	*58*	*107*	*151*	*144*	*72*	*17*	*16*	*18*	*21*	*34*
Depositen (tägl. fäll. Verbdlk.)	„	„	2373	2243	2326	2511	2470	2493	3649	2417	2426	2762	2701	2840	2990	2804	2864
Notenumlauf	„	„	15565	16031	16502	16918	17432	17793	19325	18987	19443	19774	20047	20548	20954	21344	21808
Geldumlauf insgesamt	Mill. RM	E	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Reichsfinanzen																	
Steuereinnahmen[6])	Mill. RM	VS	7176	.	.	8606	.	.	8082	.	.	8444	.	.	.	.	.
Reichsschuld (ohne Neubesitz)	„	E	97458	102180	107535	110754	115482	120892	124813	128364	133172	137629	142005	147949	152678	157443	.
Sparkassen[7])																	
Stand der Spareinlagen	Mill. RM	E	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Einzahlungsüberschuß	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Giroeinlagen[8])	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Emissionen																	
Aktien (Kurswert)[9])	Mill. RM	S	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Festverzinsl. Wertpapiere (nom.)[10])	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	.	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Debetzinsen[11])[12])	„	.	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Kreditzinsen[12])[13])	„	.	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Blankotagesgeld	„	D	1,93	1,63	1,73	1,94	1,76	1,75	1,98	1,92	1,75	1,95	1,96	1,71	1,90	1,75	1,68
Privatdiskont	„	„	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13	2,13
Warenwechsel mit Bankgiro[14])	„	„	2,63	2,45	2,37	2,54	2,38	2,47	2,53	2,49	2,64	2,42	2,60	2,55	2,50	2,40	2,49
Spareinlagen, normale	„	„	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
—, m. 1jähr. Kündigungsfrist	„	„	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25
Rendite der 4% Pfandbriefe	„	„	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90	3,90
Aktienrendite[15])	„	„	3,50	3,51	3,39	3,60	3,66	3,68	3,65	3,52	3,50	3,47	3,46	3,43	3,45	.	.
Aktienindex																	
Gesamt	1924/26 = 100	D	150,6	155,5	157,0	159,6	149,5	148,7	148,9	151,6	154,4	153,8	155,3	155,6	156,1	155,0	155,3
Bergbau und Schwerindustrie	„	„	154,1	160,6	161,7	164,8	152,1	151,1	150,6	154,1	156,7	155,2	157,4	157,2	158,2	156,5	156,4
Verarbeitende Industrie	„	„	149,0	153,9	156,0	159,1	149,3	148,6	149,5	152,1	155,3	154,6	155,6	156,1	156,8	155,8	155,7
Handel und Verkehr	„	„	150,3	153,6	154,6	155,9	147,8	147,1	146,6	148,6	151,0	151,2	153,3	153,4	153,0	152,5	153,6
Rentenkurse																	
3½% Reichsschatzanweisungen	v. H.	D	98,77	98,86	98,86	98,79	98,80	98,83	98,88	98,92	98,95	99,00	99,01	99,10	99,06	99,01	99,00
3½% Länderanleihen	„	„	.	.	.	.	.	.	99,77	100,51	100,58	100,52	100,55	100,60	100,80	100,80	100,57
4% Reichsschatzanweisungen[16])	„	„	103,04	103,01	103,17	103,46	104,30	104,21	104,19	104,11	104,21	104,40	104,50	104,79	104,83	104,85	104,31
4% Länderanleihen	„	„	103,20	103,05	103,12	103,32	103,96	103,92	103,75	103,67	103,65	103,78	104,01	104,17	104,27	104,28	103,74
4% Pfandbriefe	„	„	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50
4% Kommunalobligationen	„	„	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50
4% Gemeindeumschuldungsanl.	„	„	102,68	102,60	102,65	102,71	102,95	102,65	102,58	102,60	102,66	102,90	103,23	103,82	104,03	104,09	103,85
4% Industrieobligationen	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	105,61	105,29	104,73	105,00	103,69
4½% Reichsanleihen[17])	„	„	104,91	105,01	105,13	105,13	105,82	105,28	106,76	106,78	106,75	106,76	106,93	106,89	106,87	106,83	106,24
4½% Pfandbriefe	„	„	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	102,50	103,50
4½% Kommunalobligationen	„	„	102,89	102,41	102,46	102,54	102,58	102,63	102,63	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50	103,50
4½% Industrieobligationen	„	„	104,50	104,47	104,48	104,85	105,11	104,75	104,80	105,04	105,09	105,37	105,52	105,21	104,75	104,80	103,72
5% Industrieobligationen	„	„	103,83	103,76	104,35	104,99	105,17	104,51	104,53	104,77	104,85	105,04	104,89	104,46	103,90	103,95	103,18
Arbeitsverdienste (Indexz.)[18])	Dezember 1935 = 100																
Stundenverdienste, insgesamt		S	.	.	.	118,7	.	.	119,3	.	.	.	.	.	.	.	.
davon																	
Produktionsgüterherstellung	„	„	.	.	.	118,6	.	.	119,3	.	.	.	.	.	.	.	.
Verbrauchsgüterherstellung	„	„	.	.	.	119,0	.	.	119,5	.	.	.	.	.	.	.	.
Wochenverdienste, insgesamt	„	„	.	.	.	128,3	.	.	127,5	.	.	.	.	.	.	.	.
davon																	
Produktionsgüterherstellung	„	„	.	.	.	127,6	.	.	126,7	.	.	.	.	.	.	.	.
Verbrauchsgüterherstellung	„	„	.	.	.	131,8	.	.	131,5	.	.	.	.	.	.	.	.
Warenpreise (Indexziffern)																	
Reagible Waren[19])	1913 = 100	D	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Großhandelspreise (gesamt)	„	„	112,4	112,4	112,8	112,5	112,2	112,4	113,1	113,7	113,4	113,6	113,8	114,3	114,3	114,7	115,0
Agrarstoffe	„	„	114,0	113,5	114,4	112,8	111,4	111,8	113,1	113,7	112,6	112,7	113,3	114,7	115,2	116,1	116,7
Industriestoffe[20])	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	„	„	99,6	99,9	100,0	100,5	100,9	100,9	101,3	102,2	102,4	102,3	102,3	102,3	101,9	102,0	102,1
darunter Textilien	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ *Baustoffe*	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Industrielle Fertigwaren	„	„	132,3	132,2	132,3	132,2	132,4	132,5	132,5	132,6	132,6	133,2	133,1	133,4	133,6	133,7	133,7
darunter Produktionsgüter	„	„	*113,3*	*113,3*	*113,3*	*113,3*	*113,3*	*113,4*	*113,5*	*113,5*	*113,6*	*113,6*	*113,5*	*113,5*	*113,5*	*113,6*	*113,6*
„ *Verbrauchsgüter*	„	„	*146,6*	*146,5*	*146,6*	*146,5*	*146,8*	*147,0*	*146,9*	*147,0*	*146,9*	*148,1*	*148,0*	*148,5*	*148,8*	*149,0*	*149,0*
Gebundene Grundstoffpreise[21])	1928 = 100	„	84,6	84,8	84,8	84,8	84,8	84,7	84,7	84,9	84,9	84,8	84,8	84,6	84,6	.	.
Lebenshaltungskosten																	
Gesamt	1913/14 = 100	D	134,1	136,1	135,7	133,3	132,3	132,8	133,0	133,5	135,5	136,0	136,6	137,5	138,9	140,4	139,2
Ernährung	„	„	130,6	134,2	133,0	128,3	126,1	126,2	126,3	127,0	130,0	131,0	131,8	133,5	136,0	138,7	136,4
Bekleidung	„	„	158,1	158,7	160,1	160,8	162,2	165,6	166,4	167,5	169,8	170,8	171,4	171,9	172,3	172,6	173,4
Wohnung	„	„	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2	121,2
Heizung und Beleuchtung	„	„	122,9	122,9	122,9	122,7	123,1	123,3	123,7	123,7	123,4	123,1	122,8	122,4	122,2	122,2	122,2
Verschiedenes	„	„	149,0	149,0	149,1	149,2	149,7	150,0	150,1	150,5	150,9	150,8	150,8	150,9	150,8	150,8	150,8

[1]) A = Monatsanfang, D = Monatsdurchschnitt, E = Monatsende, S = Monatssumme, VS = Vierteljahrssumme. — [2]) Nach Ermittl. d. Stat. Reichsamts. — [3]) Nach dem Reichsanzeiger. — [4]) Nach den Zählkarten der Amtsgerichte; Zahl der eröffneten und der mangels Masse abgelehnten Verfahren. — [5]) Einschl. Reichsschatzwechsel. — [6]) Steuern, Zölle, Abgaben. — [7]) Einschl. Kommunalbanken; nach der Monatsstatistik der deutschen Spar- und Girokassen. — [8]) „Sonstige Gläubiger". — [9]) Ohne Sacheinlagen und Fusionen. — [10]) Neue Berechnung der amtlichen Statistik; als Emissionen der Bodenkreditinstitute werden nicht mehr wie bisher die Bruttoverkäufe, sondern die Umlaufsveränderungen (Unterschied zw. Verkauf u. Rückkauf bzw. Tilgung) eingesetzt. Seit 1939 einschl. Ostmark. — [11]) Debetzinsen einschl. Kreditprovision. — [12]) Satz des Zentralen Kreditausschusses. — [13]) Kreditzinsen für täglich fälliges Geld in provisionsfreier Rechnung. — [14]) Satz der Seehandlung. — [15]) Rendite der an der Berliner Börse gehandelten Papiere. — [16]) Durchschnitt der Schatzanweisungen von 1940, Folge 6 u. 7. — [17]) Durchschnitt der Reichsanleihen 1938, Ausg. 2, und 1939, Ausg. 2. — [18]) Nach den amtlichen Lohnerhebungen; ab Dez. 1941 einschl. Sudetenland und eingegliederte Ostgebiete. — [19]) Maschinengußbruch, Schrott, Messingblechabfälle, Blei, Schnittholz, Wolle, Hanf, Flachs, Ochshäute, Kalbfelle. — [20]) Rohstoffe und Fertigwaren zusammen. — [21]) Berechnung des D. I. f. W.