

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

12. Jahrgang

Berlin, den 1. Juni 1939

Nummer 22

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

Die Absatzaussichten für Landmaschinen in Großdeutschland

Am 4. Juni 1939 wird in Leipzig die Fünfte Reichsnährstandsschau eröffnet. Aus diesem Anlaß befaßt sich der nachstehende Aufsatz mit den Fragen des Maschineneinsatzes in der Landwirtschaft. Es ergibt sich dabei, daß für Schlepper, gummibereifte Ackerwagen, Melkmaschinen und Wasseranlagen ein besonders großer Bedarf vorhanden ist.

Die Untersuchung darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß dem Maschineneinsatz in der Landwirtschaft natürliche Grenzen gezogen sind. Vor allem gilt dies für die Viehwirtschaft. Hier kann die Maschine nur in recht beschränktem Umfang den Mangel an Arbeitskräften mildern.

Vorteile der Maschinenverwendung

Im Hinblick auf die Notwendigkeit, die Agrarproduktion trotz des zunehmenden Mangels an landwirtschaftlichen Arbeitskräften weiter zu steigern, kommt einer verstärkten Mechanisierung gerade in der Gegenwart erhöhte Bedeutung zu. Erhöhte Maschinenverwendung führt zu einer Steigerung, Verbesserung und Erleichterung der Agrarproduktion. Die Vorteile, die sich durch eine zweckmäßige Verwendung von Maschinen in der Landwirtschaft ergeben, kommen der gesamten Volkswirtschaft zugute; sie können wie folgt zusammengefaßt werden:

a) *Betriebswirtschaftlich*: Erhöhung des Rohertrags der landwirtschaftlichen Betriebe und wesentliche Erleichterung der schweren Landarbeit.

b) *Volkswirtschaftlich*: Förderung der im Gange befindlichen Erzeugungsschlacht und des zweiten Vierjahresplans durch Mehrerzeugung von Nahrungs- und Futtermitteln sowie von landwirtschaftlichen Rohstoffen, Milderung der Gefahr eines empfindlichen Produktionsrückganges als Folge des Mangels an landwirtschaftlichen Arbeitskräften, Sicherung einer hohen und relativ „krisenfesten“ Beschäftigung in der Landmaschinenindustrie.

c) *Bevölkerungs- und sozialpolitisch*: Bekämpfung der Landflucht und Erhöhung der Geburtenfreudigkeit auf dem Lande durch Erleichterung vor allem der Frauen-(Haus-)arbeit.

d) *Devisenpolitisch*: Einsparung von Devisen für den Bezug von Agrarprodukten aus dem Ausland.

e) *Wehrpolitisch*: Erringung der Wehrfreiheit durch Nahrungsfreiheit, d. h. Steigerung des Wehrpotentials durch die wachsende Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln und landwirtschaftlichen Rohstoffen.

Notwendigkeit von Marktuntersuchungen

Um Fehldispositionen der Landwirtschaft und der Landmaschinenindustrie zu vermeiden, sind eingehende Marktanalysen über die Verwendungs- und Absatzmöglichkeiten bei den einzelnen Maschinen und Geräten unerläßlich. Dies gilt vor allem für so komplizierte Maschinen wie Schlepper, Melkmaschinen usw.¹⁾ Im folgenden wird daher versucht, den Bedarf der Landwirtschaft für einige wichtige Landmaschinen festzustellen.

Motorschlepper

Die Frage der allgemeinen Einführung von Motorschleppern in die Landwirtschaft ist durch die Schaffung eines besonders für bäuerliche Verhältnisse gebauten Kleinschleppers und durch die Ausrüstung der Schlepper mit Zusatzgeräten sowie nicht zuletzt durch die Einführung der Luftbereifung in ein neues Stadium getreten. Vor allem die Luftbereifung hat geradezu umwälzend gewirkt, da durch sie bei der Zugkraft bedeutende Ersparnisse erzielt und die Betriebskosten gesenkt werden. Der luftbereifte Schlepper, der durch den besonders in Deutschland entwickelten, zu-

¹⁾ Allerdings bleibt hier als Unsicherheitsfaktor für die Landmaschinenindustrie die Schätzung der z. T. sehr wichtigen Absatzfiguren im Ausfuhrgeschäft; jedoch kann hierauf nicht weiter eingegangen werden.

verlässig und billig arbeitenden Dieselmotor angetrieben wird, ist nunmehr im Tag- und Nachtdienst praktisch für alle vorkommenden landwirtschaftlichen Arbeiten, insbesondere auch zum Transport von Gütern auf der Straße, verwendungsfähig geworden. Damit sind die Voraussetzungen für das Eindringen des Schleppers auch in kleinere Betriebe gegeben¹⁾, während bisher nur verhältnismäßig wenige größere Betriebe einen Schlepper mit Erfolg verwenden konnten. Der Hauptvorteil des stärkeren Schleppereinsatzes liegt in der erhöhten Intensivierung der Betriebe. Dies gilt vor allem für diejenigen Betriebe, in denen zur Bewältigung der „Saisonspitzen“ die Arbeitsanspannung zeitweise unverhältnismäßig groß ist und die Pferde infolgedessen im Jahresdurchschnitt schlecht ausgenutzt werden können. Hier wird der Schlepper — richtig eingesetzt — zum wertvollsten Helfer in der Erzeugungsschlacht.

Die „Schlepperdichte“ ist in Deutschland mit zurzeit 55 000 Stück noch recht gering²⁾. In England z. B. laufen zurzeit rd. 45 000 Schlepper. Die Ackerfläche beträgt in England jedoch nur 5,2 Mill. ha gegen 19,4 Mill. ha in Deutschland (Altreich), d. h. sie ist hier um 273 v. H. größer als in England, während die Schlepperzahl in Deutschland nur um 22 v. H. über der englischen liegt. Würde die deutsche Landwirtschaft also auch nur die englische „Schlepperdichte“ erreichen, so würde dies allein schon einem Bestand von 168 000 Stück entsprechen. In den Vereinigten Staaten, die allerdings ganz andere betriebswirtschaftliche Verhältnisse haben als Deutschland, ist die Schlepperdichte sogar vier- bis fünfmal höher als in Deutschland. Dabei glaubt man in den Vereinigten Staaten an eine nochmalige Verdoppelung der Schlepperzahl (zurzeit 1,5 Mill. Stück) innerhalb von 10 Jahren.

Die letzten Erfahrungen mit den neuen, weitgehend verbesserten (und verbilligten) Schleppertypen haben gezeigt, daß die Bauernschlepper in Betriebe bis herunter zu 20 ha (80 Morgen) und bei günstigen Verhältnissen sogar in Betriebe bis zu 10 ha (40 Morgen) in größerem Umfange eindringen können. Hierbei hat sich in vielen Fällen auch die gemeinschaftliche Haltung eines Schleppers für mehrere Kleinbetriebe durchaus bewährt. Im Altreich gibt es rd. 350 000 Betriebe von mehr als 20 ha und rd. 450 000 Betriebe von 10 bis 20 ha *Gesamtbetriebsfläche*. Nach der *landwirtschaftlichen Nutzfläche* berechnet, sind jedoch nur rd. 250 000 Betriebe mit mehr als 20 ha und etwa 420 000 Betriebe mit 10 bis 20 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vorhanden. Die Verschiedenheit der Ziffern erklärt sich im wesentlichen dadurch, daß bei der Gesamtfläche der Wald mitgezählt wurde, bei der Nutzfläche jedoch unberücksichtigt blieb. Obwohl nun in der Forstwirtschaft ebenfalls ein weitgehender Schleppereinsatz nicht nur möglich, sondern sogar erwünscht ist, soll bei den nachfolgenden Schätzungen doch von der Klassifizierung der Betriebe nach ihrer landwirtschaftlichen Nutzfläche ausgegangen werden. Man kann dabei auf Grund praktischer Erfahrungen wohl ganz grob annehmen, daß von den Betrieben mit über 20 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche etwa 80 v. H.³⁾ und von den Betrieben mit 10 bis 20 ha rund 50 v. H. für die Anschaffung eines Schleppers in Frage kommen. Das würde bedeuten, daß allein im Altreich ins-

gesamt über 400 000 Betriebe der Motorisierung erschlossen werden könnten. Durch die Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Reich und die Eingliederung des böhmisch-mährischen Raumes sowie des Memellandes ist aber sowohl die Gesamtfläche als auch die landwirtschaftlich genutzte Fläche des Deutschen Reichs um über 35 v. H. gewachsen. Etwa die gleiche Zuwachsrate gilt auch für die Zahl der Betriebe. Man kann daher wohl schätzen, daß sich die *Aufnahmefähigkeit der gesamten Landwirtschaft Großdeutschlands¹⁾ an Schleppern der Größenordnung nach auf rd. 550- bis 600 000 Stück belaufen wird.*

Ob dies eine Maximalziffer ist, wird sich kaum entscheiden lassen. Aber es erscheint auf jeden Fall richtig, den Rahmen möglichst weit zu spannen; denn wir stehen ja erst am Anfang einer Entwicklung, die noch gar nicht voll übersehen werden kann. Die Luftbereifung und die Konstruktion des Diesel-Kleinschleppers für Bauernbetriebe eröffnen der deutschen Landwirtschaft eben völlig neue Aussichten und völlig neue Entwicklungsmöglichkeiten. Aus diesem Grunde können auch noch keine endgültigen Berechnungen über die wirtschaftlichen Grenzen der Schleppernutzung in der Landwirtschaft gemacht werden. Bei der vorgenommenen Schätzung ist z. B. nicht berücksichtigt, daß bei gemeinschaftlicher Benutzung der Schlepper auch für kleinere Betriebe in Frage kommt. Im übrigen wird die Rohstofflage in den nächsten Jahren ohnehin Veranlassung sein, zunächst ganz allgemein die gemeinschaftliche Verwendung von Schleppern zu fördern.

Wenn daher die jährliche Produktionskapazität der deutschen Schlepperindustrie bereits in den nächsten Jahren, wie beabsichtigt, auf 50 000 Stück gesteigert wird (später vielleicht sogar auf 60 000 Stück), so werden die heimischen Fabriken wohl in der Lage sein, den Bestand langsam auf die genannte Höhe zu bringen und zugleich die Deckung des Ersatzbedarfs sicherzustellen. Die Errichtung einer „Volksschlepperfabrik“, wie sie in den letzten Wochen sozusagen als Gegenstück zur Volkswagenfabrik angeregt wurde, erübrigt sich damit, da hierfür die Absatz-Voraussetzungen fehlen. Auch die Möglichkeit einer verstärkten Ausfuhr dürfte hieran wenig ändern. In Frage käme dabei wohl in der Hauptsache Südosteuropa, jedoch wird sich der Einfuhrbedarf an landwirtschaftlichen Maschinen hier vorwiegend zuerst auf eiserne Pflüge, Drillmaschinen, Eggen, Mähmaschinen u. dergl. erstrecken.

Ackerwagen und dergl.

Die Ausrüstung der Landwirtschaft mit luftbereiften Ackerwagen und Schlepper-Zusatzgeräten stellt ohne Zweifel die zweitwichtigste Aufgabe in der Mechanisierung der Landwirtschaft dar. Die Käufe der Landwirtschaft an *Schlepper-zusatzgeräten*, wie Pflügen, Mähbalken, Hackrahmen, Kartoffel- und Rübenbearbeitungsgeräten, Zapfwellenbindern u. a. m., hängen sehr stark von dem Absatz an Schleppern ab; denn es hat sich in der Praxis als unzweckmäßig erwiesen, allein den Schlepper ohne Zusatzgeräte anzuschaffen. Dar- aus ergibt sich, daß von einzelnen Zusatzgeräten — zu jedem Schlepper werden natürlich niemals alle erhältlichen Zusatzgeräte gebraucht — zum Teil weit über 100 000 Stück in der Landwirtschaft abgesetzt werden könnten.

Noch günstiger ist das Bild bei den luftbereiften *Ackerwagen*. Die Zahl der Ackerwagen in der Land- und Forstwirtschaft (einschließlich der Parzellenbetriebe) ist mit 10 Millionen wohl kaum zu hoch

¹⁾ Zurzeit verhindert die Zersplitterung vieler Betriebe in Kleinstparzellen in vielen Fällen noch die Benutzung von Schleppern. Hier bildet daher die jetzt vom Staat stark geförderte Flurbereinigung die erste und unerläßliche Voraussetzung für die Einführung nicht nur von Schleppern, sondern auch von vielen anderen Maschinen in der Landwirtschaft.

²⁾ Schätzung der Fachverbände für 1938. — Angabe wahrscheinlich etwas zu niedrig.

³⁾ In diesen Größenklassen werden viele Betriebe zwei und mehr Schlepper halten können.

¹⁾ Einschl. Forstwirtschaft.

gegriffen. Bei der Umstellung auf Luftbereifung ist also auf lange Sicht mit sehr großen Absatzziffern bzw. Aufnahmemöglichkeiten zu rechnen.

Allerdings wird die Umstellung auf gummi-bereifte Wagen durch „Ersatzbeschaffungen“ bestimmt sehr lange dauern, denn ein Ackerwagen alten Schlages besitzt bekanntlich durch die fortlaufend vorgenommenen „Reparaturen“ eine praktisch unbegrenzte Lebensdauer (in dem einen Jahr erhält er neue Vorderräder, dann neue Hinterräder, dann eine neue Deichsel, dann einen neuen Anstrich, dann neue Beschläge usw., bis sämtliche Teile ersetzt sind und die Reihe der „Reparaturen“ wieder von vorn beginnt). Die Schnelligkeit der Umstellung auf gummi-bereifte Wagen, d. h. die Absatzmöglichkeit von neuen Plattformwagen hängt also außer von der Kaufkraft der Landwirtschaft und von dem Preis der Wagen auch davon ab, wie rasch sich die Überzeugung von der gewaltigen Überlegenheit der neuen Wagen bei der großen Masse der Betriebs-leiter Bahn bricht.

Ein Umbau der alten, eisenbereiften Ackerwagen eröffnet nur ganz geringe Absatzchancen für neue Gummiräder und Achsen, da man in der Praxis sich nicht mit der neuen Bereifung allein begnügen, sondern gleichzeitig auch vom Kasten- zum Plattformwagen übergehen wird. In diesem Falle ist dann aber die Beschaffung eines ganz neuen Wagens vorzuziehen. Dagegen dürfte auch in Zukunft durch den Umbau von alten Personen- und Lastkraftwagen die *einschlägige Ersatzteilindustrie* erweiterte Absatzmöglichkeiten haben. Allerdings ist das Angebot an brauchbaren Umbaubobjekten (vornehmlich alte Lastautos) begrenzt.

Eine außerordentliche Steigerung wird aber auf jeden Fall der Absatz von elektrischen Luftpumpen erfahren, die vorläufig noch in geringem Umfang Eingang in die Landwirtschaft gefunden haben; denn nur durch deren Einsatz wird erfahrungsgemäß die Innehaltung des erforderlichen Reifendrucks in der Praxis gewährleistet. Das Fahren mit unzureichendem Reifendruck führt aber rasch zur Zerstörung der Reifen und ist auf die Dauer äußerst kostspielig. Die elektrische Luftpumpe macht sich daher bald bezahlt, ganz abgesehen von der außerordentlichen Ersparnis an Zeit und Arbeitskraft.

Die Absatzmöglichkeiten von Gummireifen für solche landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen endlich, die zurzeit noch mit eisernen Felgen ausgerüstet sind, können — im Gegensatz zum Ausland — in Deutschland nicht sehr optimistisch beurteilt werden. In den Vereinigten Staaten hat sich z. B. die nachträgliche Gummibereifung bei vielen Maschinen, wie Grasmähern, Bindern, Mähdreschern, Düngewagen, Hackmaschinen u. a. m. durchgesetzt. Die amerikanischen Gummifabriken haben sich dabei große Mühe gegeben, den Umbau von Stahlrädern in gummi-bereifte Räder zu erleichtern: Es werden lediglich die alten Felgen von den Speichen entfernt, die Speichen selbst auf das erforderliche Maß zurückgeschnitten und neue Felgen für Luftgummibereifung auf diese Speichen aufgeschweißt. Gut ausgearbeitete Tabellen der Gummifabrikanten über die Größe des (je nach der Last) zu wählenden Reifens sowie ein guter Kundendienst gewährleisten ein ordnungsmäßiges Arbeiten nach dem Umbau. So ist es in den Vereinigten Staaten möglich gewesen, daß die Gummibereifung in viel stärkerem Maße Eingang in die Landwirtschaft finden konnte, als es lediglich durch den Ankauf neuer gummi-bereifter Maschinen der Fall gewesen wäre. In Deutschland lohnt sich jedoch ein Umbau zumeist wohl nur bei Bindemähern, Hackmaschinen und Kunst-

düngerstreuern, bei denen es auf einen möglichst erschütterungsfreien, gleichmäßigen Zug ankommt. Die Absatzchancen für derartige Umbaufelgen usw. sind also gering.

Eine sehr wichtige Ausnahme bildet aber die allmähliche Umstellung der Millionen von eisen-bereiften Rädern an den Mistkarren auf Gummi-reifen. Die täglichen Vorteile durch Arbeiterleichterung und Mehrleistung sind so groß, daß sich hier bei richtiger Werbung zweifellos noch außerordentlich große Absatzziffern für die betreffende Zubehör-Industrie erreichen lassen.

Mechanisierung der Haus- und Hofarbeiten

Wenn erst an dritter Stelle das Problem der stärkeren Mechanisierung der landwirtschaftlichen Haus- und Hofarbeiten behandelt wird, so ist damit nicht gesagt, daß die hier bestehenden Aufgaben weniger wichtig oder in ihrer Gesamtauswirkung geringer einzuschätzen seien. Man könnte beinahe das Gegenteil sagen, vor allem im Hinblick auf die Tatsache, daß es praktisch keinen einzigen von den 3 Millionen landwirtschaftlichen Betrieben gibt, in dem nicht diese Arbeiten durch zusätzliche Maschinen erleichtert werden könnten. Andererseits dürfen hier aber die Möglichkeiten des Maschineneinsatzes, insbesondere bei der Viehpflege, auch nicht überschätzt werden. Es würde zu weit führen, auf die Gesamtheit der außerordentlich zahlreichen Haushaltungs- sowie Hofmaschinen und -geräte einzugehen. Herausgegriffen seien nur zwei Beispiele, nämlich die Melkmaschine und die Wasserleitungsanlage.

In Deutschland ist es in den letzten Jahren sehr still um die *Melkmaschine* geworden. Man schätzt die noch im Gang befindlichen Anlagen auf 1200, gegen rd. 10000 im Jahr 1929. Wie steht es im Ausland? In Schweden, Dänemark, England und U. S. A. ist die Melkmaschine weit verbreitet, und die Zahl der Anlagen nimmt stetig zu. In Neuseeland werden rd. 1,5 Millionen Kühe (d. s. fast vier Fünftel des Gesamtbestandes) maschinell gemolken (1929 waren es nur 0,8 Mill. Kühe); in der gleichen Zeit hat sich trotz hoher Löhne die Butterproduktion fast verdoppelt. Da in Deutschland die Verhältnisse anders liegen, kann natürlich nicht ohne weiteres von der Entwicklung im Ausland auf die in Deutschland gegebenen Möglichkeiten geschlossen werden. Es gibt in Deutschland 10 Millionen Kühe (Altreich), die in sehr zahlreichen Betrieben, zum Teil Parzellenbetrieben, gehalten werden. Bei der letzten Betriebszählung 1933 wurden gezählt:

1,00 Mill. Betriebe mit 1 bis 2 Kühen
1,15 „ „ „ 3 „ 6 „
0,30 „ „ „ 7 u. mehr „

Die Anschaffung einer Melkanlage wird in den Kleinstbetrieben niemals in Frage kommen. Erst von vielleicht vier Kühen (besser noch von fünf bis sechs Kühen) aufwärts dürfte die damit verbundene Arbeiterleichterung nicht zu teuer erstanden sein bzw. sich „lohnen“. Geht man von diesen Zahlen aus, so wären in Deutschland vielleicht ein Viertel der Betriebe mit 3 bis 6 Kühen, d. s. rd. 0,30 Mill. Betriebe sowie die Betriebe mit 7 und mehr Kühen, also weitere 0,30 Millionen Betriebe, „melkmaschinenreif“, insgesamt somit über eine halbe Million Betriebe. Selbst wenn hiervon aus betriebswirtschaftlichen Gründen¹⁾ nur die Hälfte für eine Melkmaschine in Frage käme, so würde die Aufnahmefähigkeit

¹⁾ Drei Voraussetzungen müssen nach Dr. W. Fritz für den erfolgreichen Einsatz der Melkmaschine gegeben sein: Ein zwingendes Bedürfnis, eutergesunde Kühe und geeignetes Bedienungspersonal.

der Landwirtschaft doch noch 250 000 bis 300 000 Anlagen betragen. Gewiß läßt sich heute noch nicht feststellen, ob der Mangel an Arbeitskräften sich so verschärfen wird, daß wirklich eine solche Anzahl von Melkmaschinen in der deutschen Landwirtschaft erwünscht ist bzw. benötigt wird. Jedoch ist es richtig, sich rechtzeitig ein Bild über den theoretisch möglichen Einsatz zu machen.

Die Aufgabe der Industrie besteht dabei vor allem darin, die billige Kleinmelkmaschine für Betriebe mit 6 bis 10 bzw. 20 Kühen zu schaffen und außerdem die dazu erforderlichen Reinigungsgeräte auf den Markt zu bringen bzw. mit dem Verkauf der Melkanlagen zu verbinden. Das Entscheidende im Melkmaschinenbetrieb ist nämlich die Reinhaltung der Anlage. Vielfach war bisher diese Reinhaltung jedoch so kompliziert und zeitraubend, daß die Arbeitersparnis beim Melken durch den erhöhten Arbeitsaufwand bei der Reinigung wettgemacht wurde. Jede Vernachlässigung der Reinigung rächt sich aber bitter durch Tiererkrankungen und geldliche Verluste. Es ist deshalb dringend notwendig, daß zugleich mit der Melkmaschine die notwendigen Reinigungsgeräte verkauft oder geliefert werden, weil andernfalls zum mindesten der Dauerabsatz mit Sicherheit leidet. Dabei brauchen nicht in allen Fällen große Sterilisierungsapparate angeschafft zu werden, wie es z. B. in den Vereinigten Staaten vielfach geschieht¹⁾; es genügt vielmehr in der Regel eine einfache Anlage.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen ist neben dem Vorhandensein von Waschräumen, Waschbottichen, Bürsten usw. die Bereitstellung von möglichst fließendem kalten und heißen Wasser. Da es auch für den normalen Haushaltsbetrieb in der Landwirtschaft kaum eine wichtigere arbeitserleichternde Anlage als die *Wasserversorgung* gibt, so ist die stärkere Ausrüstung der Landwirtschaft mit Wasserleitungsanlagen ebenfalls dringend erwünscht. Merkwürdigerweise sind Selbststränken für das Vieh schon seit Jahrzehnten in großem Umfange im Gebrauch, nicht dagegen Hauswasseranlagen²⁾. Hier eröffnen sich der Industrie zweifellos noch Absatzmöglichkeiten, die nach 6- bis 7stelligen Zahlen rechnen.

Mindestens ebenso günstig sind ferner die Aussichten für die Einführung von *elektrischen Maschinen und Geräten* in die Landwirtschaft. In dieser Hinsicht bestehen, wie durch mehrere in ganz Deutschland verteilte Elektro-Versuchsdörfer bereits seit Jahren praktisch erwiesen ist, noch kaum überschaubare Möglichkeiten für den Absatz von Beleuchtungsanlagen in den Hof- und Wirtschaftsgebäuden, von elektrischen Herden (besonders große Arbeitserleichterung im Sommer), von Backöfen, Tauchsiedern, elektrischen Plätteisen, Wasch- und Mangelmaschinen, Kühlschränken (aber zurzeit noch zu teuer), Futterdämpfern, Heißwasserspeichern usw. sowie von Elektromotoren zum Antrieb von Wasserpumpen, Rüben- und Häckselschneidern, Schrotmühlen, Dreschmaschinen u. a. m. Die Erfahrungen haben dabei gezeigt, daß teilweise einer Steigerung des Stromverbrauchs um das 5- bis 6fache nur eine Verdoppelung der Ausgaben für den Mehrverbrauch an Strom gegenüberstand, da einmal allgemein ein günstigerer Tarif zugrunde gelegt und zweitens vielfach der besonders billige Nachtstrom, z. B. für den Betrieb der Heißwasserspeicher, verwendet werden konnte. Alles in allem stellt gerade die Verwendung der Elektrizität eins der wirksamsten

Hilfsmittel für die Landwirtschaft dar, um sich von fremden Arbeitskräften möglichst unabhängig zu machen.

Personen- und Lastkraftwagen

Die Landwirtschaft ist bislang hinsichtlich der Versorgung mit Motorfahrzeugen zweifellos verhältnismäßig „ungesättigt“. Der Grund liegt neben den begrenzten Einkommensverhältnissen der Landwirtschaft darin, daß das Personenkraftfahrzeug im Gegensatz zum Schlepper keine landwirtschaftliche, d. h. unmittelbar „produktive“ Arbeit zu leisten vermag. Immerhin sind in den letzten Jahren die Personenkraftwagen auch in der Landwirtschaft weiter vorgedrungen. Im Jahre 1938 dürften nach der Zulassungsstatistik an Bauern und Landwirte etwa 13 000 Personautos verkauft worden sein. Welcher Wandel hier durch den Volkswagen eintreten wird, läßt sich im einzelnen noch nicht übersehen¹⁾. Zweifellos wird dieser aber einen weiteren Auftrieb bringen, und zwar vor allem in Verbindung mit einem einachsigen Anhänger, durch den der Personenkraftwagen zum vielseitigen Gebrauchsfahrzeug wird, mit dem alle „kleinen Besorgungen“ schnell und billig erledigt werden können. Wie hoch nachher die Aufnahmefähigkeit für Volkswagen in der Landwirtschaft tatsächlich sein wird, läßt sich schwer abschätzen²⁾. Sicher ist einstweilen nur, daß die Absatzmöglichkeiten für die einachsigen Anhänger aller Wahrscheinlichkeit nach etwa ebenso groß sein werden.

Auf der anderen Seite werden hierdurch aber der stärkeren Einführung von Liefer- und Kleinlastwagen in der Landwirtschaft Grenzen gezogen. Der Anschaffung solcher Fahrzeuge stehen aber im übrigen vorläufig auch noch andere, entscheidende Hindernisse im Wege. Dies gilt einmal für die Kraftfahrzeugsteuer auf Lastkraftwagen, die allein mindestens mit 100-150 *RM* jährlich zu veranschlagen ist und in den meisten Fällen für die landwirtschaftlichen Betriebe wohl prohibitiv wirkt, sowie ferner für die vergleichsweise noch sehr hohen Unterhaltungsausgaben (von den Anschaffungskosten gar nicht zu sprechen). So erhielten z. B. im Jahr 1938 die Landwirte in

	Deutschland	U. S. A.
für 100 kg Kartoffeln	12 l Benzin	49 l Benzin
„ 100 Stück Eier ..	21 l „	41 l „
„ 100 l Milch	27 l „	91 l „
„ 100 kg Weizen ..	51 l „	58 l „
„ 100 kg Gerste ...	45 l „	47 l „
„ 100 kg Rinder ..	173 l „	327 l „
„ 100 kg Schafe...	225 l „	187 l „
„ 100 kg Schweine	229 l „	403 l „
„ 100 kg Kälber...	261 l „	421 l „
„ 100 kg Hühner ..	383 l „	782 l „
„ 100 kg Wolle ...	540 l „	991 l „
„ 100 kg Butter ..	700 l „	1 500 l „

Endlich ist zu bedenken, daß dem Lastwagen gerade in der Landwirtschaft durch den Volkswagen mit dem Anhänger sowie durch den Kleinschlepper mit dem gummibereiften Ackerwagen Wettbewerber erwachsen sind, die — im wahrsten

¹⁾ Diese arbeiten meist mit billigem Nachtstrom und schalten sich automatisch aus.

²⁾ Besondere Untersuchungen sind gerade hierüber von der Reichsfrauenführung, Abteilung Volkswirtschaft-Hauswirtschaft, gemacht worden.

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des I. f. K. 1936, Nr. 19 u. 26, sowie 1939, Nr. 16.

²⁾ Einen gewissen Anhalt können die Absatzzahlen für Krafträder an die Landwirtschaft geben. Im Jahre 1938 dürfte die Landwirtschaft etwa 24 000 Krafträder aufgenommen haben, und es ist anzunehmen, daß das Bestreben dahin gehen wird, diese großenteils durch den Volkswagen zu ersetzen (vgl. Wochenbericht des I. f. K. 1939, Nr. 16, Beilage

Sinne des Wortes — kaum „aus dem Felde zu schlagen“ sein dürften. Denn die Ackerwagen sind nach Einführung der Luftbereifung im Pferde- oder Schlepperzug praktisch für alle Feld- und Straßentransporte verwendungsfähig geworden. Die höhere Geschwindigkeit der Lastautos fällt demgegenüber in der Landwirtschaft nicht ins Gewicht.

Nur in Einzelfällen dürfte das Lastauto in der Landwirtschaft noch größere Absatzchancen haben, und zwar einmal in Betrieben mit technischen Nebengewerben, sodann bei landwirtschaftlichen Genossenschaften. Soweit dagegen ein Bauernbetrieb überhaupt ein Lastauto anzuschaffen gedenkt, wird hierbei wahrscheinlich — wenn man die Entwicklung im Ausland betrachtet — vorwiegend ein leichtes Fahrzeug von etwa 0,50 bis 0,75 t Tragfähigkeit in Frage kommen. Ist ein solches Fahrzeug vorn mit einem wetterfesten Aufbau versehen, was sich im Ausland gerade für landwirtschaftliche Verhältnisse bewährt hat, so ist es damit behelfsweise auch für gelegentliche nähere und weitere Besuchsfahrten geeignet. Insgesamt aber sind die Absatzmöglichkeiten für Lastkraftwagen in der Landwirtschaft zurzeit im Vergleich zu denen für andere Maschinen und Geräte nicht günstig.

Ergebnisse

Alles in allem zeigt sich, daß die Landwirtschaft in den nächsten Jahrzehnten ein wichtiger, sicherer und in zunehmendem Maße aufnahmefähiger Absatzmarkt der Landmaschinen- und Fahrzeugindustrie sein kann, wenn die Industrie auch weiterhin — auf Teilgebieten mehr als bis-

her — den Wünschen und dem besonderen Bedarf der Landwirtschaft Rechnung trägt und wenn die wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine so weitgehende Technisierung der Landwirtschaft geschaffen werden.

Das dringendste Erfordernis besteht zur Zeit zweifellos darin, die Landwirtschaft mit luftbereiften *Schleppern* auszurüsten, die hinsichtlich Qualität, Größe und Preiswürdigkeit allen Ansprüchen der Landwirtschaft genügen. Die Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft für Motorschlepper kann dabei auf insgesamt etwa 500 000 Stück geschätzt werden. An zweiter Stelle steht die Notwendigkeit, die Landwirtschaft stärker mit luftgummibereiften *Ackerwagen* sowie mit Schlepper-Zusatzgeräten zu versorgen. An dritter Stelle — aber keineswegs weniger dringlich als die Schlepper- und Ackerwagenbeschaffung — ist die *Mechanisierung und Motorisierung (Elektrifizierung)* der übrigen *Acker- sowie der Haus- und Hofarbeiten* zu nennen, vor allem die Einführung von arbeitsparenden Maschinen in der Hauswirtschaft. Die Erhöhung des Bestandes an *Personenkraftwagen* in der Landwirtschaft kann bei der gegebenen Struktur der deutschen Landwirtschaft, d. h. im Hinblick auf die Verkehrslage und -bedürfnisse sowie insbesondere auf die betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten und die verfügbare Kaufkraft, nur allmählich erfolgen; denn zuerst müssen die Möglichkeiten, die Betriebsleistungen zu verbessern, erschöpft werden, bevor der Personenkraftwagen in der bäuerlichen Landwirtschaft, d. h. bei 90 v. H. aller Betriebe, volle Daseinsberechtigung hat. Sind die Betriebe erst einmal finanziell gesund, so wird sich auch der Personenkraftwagen und insbesondere der Volkswagen mit Anhänger in der Landwirtschaft durchsetzen.

Preise und Preisspannen bei Gemüse im Jahre 1938

Der deutsche Gemüsebau hatte im Jahre 1938 mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen. Wenn auch der erwerbsmäßige Anbau nicht ganz in dem Maße wie die übrige Landwirtschaft von der Landflucht betroffen worden ist, so macht sich doch auch hier bereits ein Mangel an Arbeitskräften bemerkbar. Dies muß um so schwerer ins Gewicht fallen, als der Gemüsebau einer der arbeitsintensivsten Zweige der Landwirtschaft ist, bei dem Maschinenarbeit nur in beschränktem Umfange möglich ist. Besonders im feldmäßigen Anbau, der gewöhnlich in bäuerlichen Betrieben erfolgt, spielen Schwierigkeiten der Beschaffung von Arbeitskräften bereits eine Rolle. Dies zeigt sich in einem Rückgang der Anbauflächen solcher Gemüsearten, die gerade in diesen Betrieben angebaut werden, wie Spargel, Gurken, Kohlrabi, Mohrrüben und Weißkohl.

Auch die Tatsache, daß die Gemüseanbaufläche insgesamt zurückgegangen ist, wird auf den Mangel an Arbeitskräften zurückzuführen sein. Außerdem haben aus anderen Gründen Anbauverschiebungen stattgefunden. So ist bei Rotkohl, Wirsingkohl, Rosenkohl, Blumenkohl und grünen Erbsen eine Vergrößerung der Anbauflächen eingetreten. Die Anbaufläche von Weißkohl hat sich von weniger ertragreichen Gebieten zu Erzeugungszentren mit besonders hohen Erträgen verlagert. Einem Rückgang des Anbaus in Bayern steht eine

Steigerung in Holstein und der Rheinprovinz gegenüber.

Die Gemüseernte im erwerbsmäßigen Anbau, die in erster Linie der Marktbeförderung und der Industrierversorgung dient, lag 1938 um etwa 5 v. H. niedriger als im vorangegangenen Jahr. Dieser Rückgang der Ernte ist z. T. die Folge der Anbauflächenänderungen, denn der Anbaurückgang betraf hauptsächlich Arten mit hohen Hektarerträgen, während es sich bei den Gemüsearten, deren Anbauflächen gestiegen sind, vorwiegend um sogenannte feinere Gemüse mit verhältnismäßig geringeren Ernten je Flächeneinheit handelt. Von ausschlaggebender Bedeutung war daneben die gegenüber dem Jahre 1937 geringere Ernte. Der Witterungsverlauf des Jahres 1938 war nicht sehr günstig. Auf einen sehr warmen März folgte ein anhaltender Kälterückschlag, und auch der Sommer und Herbst waren verhältnismäßig naß und kalt. Dementsprechend brachten vor allem die wärme liebenden Gemüsearten: Gurken, Tomaten und Bohnen, geringere Erträge, aber auch die Ernte von Weißkohl lag unter der des Jahres 1937. Die starken Frostschäden im Dezember, durch die viel Gemüse auf den Feldern vernichtet wurde, waren für die Versorgungslage 1938 ohne Bedeutung, sie wirkten sich erst im Frühjahr 1939 aus.

Bei der Beurteilung der Ernte des Jahres 1938 ist zu berücksichtigen, daß sie vor allem deshalb relativ ungünstig erscheint, weil in den Jahren vorher außerordentlich hohe Gemüseernten eingebracht worden sind. In Wirklichkeit stellt sie eine Normalernte dar und entspricht in ihrer Höhe etwa dem Durchschnitt der Ernten vor 1936.

Während damals jedoch die Ernten den Bedarf überreichlich deckten, war 1938 durch die beträchtliche Steigerung der Kaufkraft ein starker Mehrbedarf aufgetreten. Wie sich aus den Haushaltsrechnungen des Statistischen Reichsamts vom Jahre 1927 ergibt, wird mit steigendem Einkommen beträchtlich mehr Gemüse verbraucht. Die Einkommenssteigerung je Vollperson betrug 1932 bis 1938 rd. 50 v.H., während die Gemüseerzeugung im gleichen Zeitraum fast unverändert

etwas höheren Preisen bei Weißkohl, Rotkohl und Mohrrüben standen Preisherabsetzungen bei Wirsingkohl, Blumenkohl und Salat gegenüber.

Die Kleinhandelspreise folgten nicht immer der Bewegung der Großhandelspreise. So ist bei Blumenkohl und Salat trotz niedrigerer Großhandelspreise der Kleinhandelspreis gestiegen, bei Wirsingkohl ist der Kleinhandelspreis dem Großhandelspreis nur in vermindertem Maße gefolgt, so daß in allen diesen Fällen die Spanne absolut und prozentual stieg. Bei Rotkohl trat der umgekehrte Fall ein; hier machte der Kleinhandelspreis die Steigerung der Großhandelspreise nur in abgeschwächtem Maße mit und die Spanne verringerte sich. Bei Mohrrüben und Zwiebeln ist jedoch die Spanne stärker gestiegen, als nach der Erhöhung der Großhandelspreise gerechtfertigt gewesen wäre. Im ganzen gesehen, hat es den

Preise und Preisspannen bei Gemüse
Gewogene Jahresdurchschnitte

Jahr	Verkaufspreise		Spanne	Spanne in v. H. des Großhandels- preises	Verkaufspreise		Spanne	Spanne in v. H. des Großhandels- preises	Verkaufspreise		Spanne	Spanne in v. H. des Großhandels- preises
	des Groß- handels	des Einzel- handels			des Groß- handels	des Einzel- handels			des Groß- handels	des Einzel- handels		
	in RM je 50 kg ¹⁾				in RM je 50 kg ¹⁾				in RM je 50 kg ¹⁾			
	Weißkohl				Blumenkohl ^{*)}				Spinat			
1932....	2,46	5,57	3,11	126,4	20,67	32,75	12,08	58,4	8,76	13,49	4,73	54,0
1933....	3,37	6,51	3,14	93,2	20,75	30,73	9,98	48,1	8,34	13,05	4,71	56,5
1934....	4,20	7,72	3,52	83,8	22,30	34,52	12,22	54,8	8,08	12,81	4,73	58,5
1935....	4,39	7,76	3,37	76,8	25,24	36,85	11,61	46,0	10,88	15,59	4,71	43,3
1936....	4,13	7,46	3,33	80,6	24,46	38,69	14,23	58,2	10,03	14,68	4,65	46,4
1937....	4,00	7,06	3,06	76,5	24,60	37,62	12,82	51,7	11,74	17,36	5,62	47,9
1938....	4,46	7,57	3,11	69,7	24,04	38,89	14,85	61,8	9,72	14,56	5,04	51,9
	Rotkohl				Tomaten ^{*)}				Mohrrüben			
1932....	3,55	7,30	3,75	105,6	10,29	16,99	6,70	65,1	4,39	8,16	3,77	85,9
1933....	4,78	8,41	3,63	75,9	10,29	16,62	6,33	61,5	5,19	8,75	3,56	68,6
1934....	6,26	10,16	3,90	62,3	8,75	14,26	5,51	63,0	5,54	9,16	3,62	65,3
1935....	7,88	11,90	4,02	51,0	15,56	23,58	8,02	51,5	5,40	9,18	3,78	70,0
1936....	6,22	10,19	3,97	63,8	15,26	21,58	6,32	41,4	4,11	7,65	3,54	86,1
1937....	5,89	9,80	3,91	66,4	11,30	18,12	6,82	60,4	6,47	9,93	3,46	53,5
1938....	6,36	10,12	3,76	59,1	17,30	26,11	8,81	50,9	6,58	10,36	3,78	57,5
	Wirsingkohl				Salat ^{*)}				Zwiebeln			
1932....	3,84	7,33	3,49	90,9	6,71	9,74	3,03	45,2	6,77	10,78	4,01	59,2
1933....	5,75	9,32	3,57	62,1	5,35	8,29	2,94	55,0	4,76	8,69	3,93	82,6
1934....	6,16	10,16	4,00	64,9	6,44	9,06	2,62	50,0	6,43	10,24	3,81	59,3
1935....	6,71	10,57	3,86	57,5	7,62	11,54	3,92	51,4	6,58	9,97	3,39	51,5
1936....	5,28	9,08	3,80	72,0	6,98	10,47	3,49	50,0	6,41	10,27	3,86	60,2
1937....	6,29	10,03	3,74	59,5	7,98	12,11	4,13	51,8	6,50	9,81	3,31	50,9
1938....	5,77	9,58	3,81	66,0	7,73	12,31	4,58	59,2	7,57	11,59	4,02	53,1

^{*)} Für 1937 gegenüber Wochenbericht Nr. 19 v. 11. 5. 1938 berichtigte Zahlen. — ¹⁾ Blumenkohl und Salat je 100 Stück.

^{*)} Für 1937 gegenüber Wochenbericht Nr. 19 v. 11. 5. 1938 berichtigte Zahlen. — ¹⁾ Blumenkohl und Salat je 100 Stück.

geblieben ist. Die geringe Steigerung der Erzeugung und der Einfuhr entsprachen nicht einmal dem Bevölkerungszuwachs. Die Versorgung des Jahres 1938 kann aber noch als gerade ausreichend bezeichnet werden, wobei gelegentlich die eine oder die andere Ware etwas knapp war.

Infolge der Marktordnung konnten jedoch größere Preisänderungen vermieden werden. In gewissem Ausmaß mußte sich aber bei den verderblichen Gemüsearten die Preisfestsetzung der Versorgungslage anpassen. Die Großhandelspreise für Tomaten lagen etwas höher, da die Ernte wegen der ungünstigen Witterung nur klein war. Spinat war reichlicher angeboten und der Mittelpreis lag 1 RM niedriger. Bei den übrigen Gemüsearten sind die Preisänderungen nur geringfügig:

Anschein, als ob die Kleinändler die ihnen zustehende Spanne bis zur höchstzulässigen Grenze ausgenutzt haben; denn da Obst nur in geringen Mengen vorhanden war, ist das Gemüsegeschäft in viel stärkerem Maße als sonst zur Deckung der allgemeinen Geschäftskosten herangezogen worden. Ob dabei im Einzelfalle die zulässigen Spannen überschritten worden sind, läßt sich nicht sagen, da die hier berechneten Spannen Bruttospannen sind, die die Transportkosten vom Großmarkt zur Verkaufsstelle des Kleinhändlers einschließen. Außerdem liegen die Preise der hier aufgeführten Gemüsearten vielfach so niedrig, daß statt der üblichen 40%igen Spanne ein Mindestzuschlag eingesetzt werden muß, der prozentmäßig über der Normalspanne liegt.

Anschrift des Herausgebers: Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstr. 6; Fernruf 31 80 71. — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe. — Versandort: Berlin. — Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Gustav Lucae, Berlin. — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM 30.— bzw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM 7,75 je Vierteljahr Einzelnummer RM 1.—. — Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt W. Hentschel K.-G., Berlin N 65

— Diese Nummer umfaßt sechs Textseiten und eine Zahlenbeilage —

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart							
		4-9. April 1938	11-16. April 1938	18-23. April 1938	25-30. April 1938	2-7. Mai 1938	9-14. Mai 1938	16-21. Mai 1938	23-28. Mai 1938	3-8. April 1939	11-15. April 1939	17-22. April 1939	24-29. April 1939	2-6. Mai 1939	8-13. Mai 1939	15-20. Mai 1939	22-27. Mai 1939	
		14	15	16	17	18	19	20	21	14	15	16	17	18	19	20	21	
Woche:																		
Geschäftsgang (Indexziffer)																		
Deutschland ¹⁾	1936=100	114,6	114,4	114,8	116,1	116,1	116,0	117,0	117,2	124,3	125,0	126,2	127,3	126,7	126,6	*) 127,2	.	
Großbritannien ²⁾	"	103,7	102,9	102,4	101,2	100,6	101,6	101,3	100,0	103,2	103,7	103,5	104,2	104,3	104,8	105,3	104,7	
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	78,7	77,7	75,9	76,3	77,1	77,1	76,7	76,4	87,8	87,0	87,3	87,6	87,2	86,2	87,0	.	
Produktion, arbeitstäglich																		
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	411,4	405,7	412,3	416,3	401,7	414,8	415,8	423,2	424,4	424,6	438,4	447,8	429,0	440,2	444,8	.	
— in Deutsch-Oberschlesien	"	83,2	80,7	86,4	89,7	85,3	85,9	84,0	90,1	93,3	95,7	96,3	97,2	95,0	98,9	106,3	.	
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	86,0	85,2	84,5	86,6	86,2	86,4	87,2	87,5	92,0	90,9	91,4	92,9	92,4	92,0	90,7	.	
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	807,8	830,2	881,3	822,6	761,3	777,9	761,4	765,1	864,3	735,2	851,6	845,6	790,9	826,3	.	.	
Verkehr, arbeitstäglich																		
Wagenstellung der Reichsbahn†)	1 000	148,1	146,1	149,7	153,2	148,7	153,0	151,3	158,1	163,9	167,6	171,3	168,3	168,7	169,8	175,7	.	
Reichsbank																		
Kapitalanlagen	Mill. RM	5979	5849	5527	6330	6084	6127	.	5912	8809	8533	8129	8925	8658	.	8473	8399	
darunter:																		
Wechsel- und Lombardkredite	"	5568	5451	5109	5912	5666	5284	.	5068	7816	7464	6984	7781	7522	.	7342	7233	
Deckungsfähige Wertpapiere	"	114	101	121	121	121	544	.	544	668	668	668	668	659	.	755	821	
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	1245	1222	1318	1031	953	955	.	1007	1060	1126	1046	1122	1219	.	1059	1103	
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mill. RM	7437	7499	7192	8068	7818	7742	.	7500	10367	9921	9765	10740	10452	.	10170	7800	
davon Reichsbanknoten	"	5476	5524	5283	6086	5860	5804	.	5608	8165	7786	7649	8519	8252	.	8006	.	
Postscheckverkehr ⁵⁾	"	1803	1504	1538	1963	1785	1815	1660	1529	1855	2203	1937	2494	2024	2374	1876	.	
Postcheckguthaben (Bestände) ..	"	805	864	864	813	850	796	788	847	1147	1090	1059	1050	1111	1024	1015	.	
Zinssätze																		
Blankotagesgeld	% p. a.	2,88	2,97	2,88	3,13	2,92	2,56	2,42	2,60	2,69	2,28	2,08	2,54	2,50	2,31	2,38	2,50	
Rendite der 4½%-Pfandbriefe ..	"	4,49	4,49	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	
Call money New York	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Privatdiskont London	"	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,54	1,29	1,58	1,50	1,28	1,09	0,70	0,65	0,65	
Zürich	"	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	
Amsterdam	"	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,50	1,08	1,53	1,31	1,10	0,96	0,55	0,49	
Effektenmarkt																		
Festverz. 4½%-Wertpapiere																		
Kursniveau, gesamt ⁶⁾	v. H.	100,07	100,06	100,05	100,04	100,02	100,03	100,03	100,02	98,98	98,97	98,98	98,98	98,98	98,98	98,98	98,97	
—, Pfandbriefe	"	100,15	100,15	100,12	100,12	100,11	100,12	100,12	100,11	99,15	99,14	99,15	99,15	99,14	99,14	99,14	99,14	
—, Kommunal-Obligationen	"	99,96	99,96	99,96	99,95	99,94	99,93	99,93	99,93	98,76	98,78	98,77	98,75	98,75	98,75	98,74	98,74	
—, Öffentliche Anleihen ⁷⁾	"	99,80	99,77	99,77	99,73	99,68	99,69	99,72	99,69	98,35	98,35	98,39	98,40	98,45	98,45	98,46	98,44	
5% Industrie-Obligationen	"	102,98	102,98	102,95	102,66	102,69	102,69	102,52	102,29	100,63	100,61	100,47	100,46	100,31	100,22	100,12	99,95	
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	114,6	115,1	115,2	114,7	114,0	113,1	112,6	111,4	104,1	103,7	103,0	103,3	102,9	102,9	102,7	102,2	
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	"	120,2	120,5	120,6	119,6	118,6	117,8	117,7	116,6	107,5	107,0	106,2	106,7	106,2	106,2	105,9	105,3	
—, Verarbeitende Industrie	"	109,0	109,4	109,6	109,3	108,6	107,6	107,1	105,9	99,9	99,6	99,3	99,3	99,0	99,2	98,9	98,4	
—, Handel und Verkehr	"	119,4	120,1	120,1	119,7	119,2	118,2	117,5	116,2	108,3	107,9	107,1	107,2	106,6	106,5	106,3	105,9	
Aktienindex, Großbritannien ⁸⁾ ..	1926=100	108,4	111,5	111,8	110,5	108,7	106,9	104,9	103,0	97,0	94,0	94,6	95,4	96,4	98,3	99,7	102,3	
—, Ver. Staaten von Amerika ⁹⁾ ..	"	68,4	73,6	73,8	74,0	73,3	76,6	74,8	70,8	81,8	79,3	80,0	81,0	83,1	83,6	81,1	84,6	
Devisenkurse in Berlin																		
New York	RM je \$	2,4940	2,4923	2,4856	2,4887	2,4885	2,4905	2,4917	2,4934	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	
London	RM je £	12,38	12,40	12,42	12,42	12,42	12,39	12,38	12,34	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67	
Paris	RM je 100fr	7,69	7,78	7,74	7,65	7,23	6,97	6,97	6,92	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,61	6,61	
Warenpreise																		
Indexziffern																		
Reagible Waren ¹⁰⁾	1913=100	73,8	73,6	74,3	73,9	73,4	73,5	73,1	72,1	75,7	75,9	75,8	76,7	77,3	77,4	77,4	77,3	
Großhandelspreise (gesamt)	"	105,6	105,6	105,6	105,5	105,5	105,5	105,4	105,4	106,4	106,4	106,4	106,5	106,6	106,5	106,5	106,5	
Agrarstoffe	"	105,7	105,7	105,7	105,6	105,9	105,8	105,8	105,8	107,2	107,3	107,3	107,3	107,8	107,7	107,7	107,7	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	93,9	93,8	94,0	93,8	93,5	93,7	93,5	93,4	94,4	94,4	94,4	94,5	94,5	94,3	94,2	94,2	
Fertigwaren x)	"	126,0	126,0	125,9	126,0	125,9	125,9	125,8	125,8	125,9	125,8	125,8	125,9	125,8	125,8	125,8	125,8	
darunter: Produktionsgüter x) ..	"	113,0	113,0	113,0	113,0	112,9	112,8	112,8	112,8	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	
Verbrauchsgüter x) ..	"	135,7	135,6	135,6	135,7	135,6	135,6	135,6	135,5	135,7	135,6	135,6	135,7	135,5	135,5	135,6	135,6	
Großhandelsindex																		
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	80,9	81,1	81,0	80,6	80,5	80,8	81,4	80,8	79,6	79,8	80,3	81,0	79,9	79,9	79,7	79,7	
Großbritannien ¹¹⁾	1913=100	106,0	106,6	106,0	106,1	105,0	105,0	103,7	103,6	100,6	100,4	101,1	101,0	101,4	101,3	101,3	101,5	
Großhandelspreise																		
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	193,0	193,0	193,0	193,0	191,0	191,0	191,0	191,0	200,0	200,0	200,0	200,0	201,0	201,0	201,0	201,0	
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..	je 50 kg	41,3	41,3	41,3	41,3	42,3	42,3	42,1	42,2	42,8	42,8	42,8	42,8	43,8	43,8			

