

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

12. Jahrgang

Berlin, den 15. Februar 1939

Nummer 7

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

Stand und Aufgaben der deutschen Verkehrswirtschaft

Die Belastungsprobe, der das deutsche Verkehrssystem im Herbst des vergangenen Jahres unterworfen wurde, hat gezeigt, daß die gegenwärtige Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsträger den veränderten Anforderungen, die die großdeutsche Wirtschaft an den Verkehrsapparat stellt, nicht mehr in vollem Umfang gewachsen ist. Anlässlich der sudetendeutschen Krise ist es erstmalig auch im Bereich des Verkehrswesens zu beachtlichen Verknappungserscheinungen gekommen, nachdem noch vor wenigen Jahren im Hinblick auf die entschlossene Förderung der Motorisierung durch die neue Staatsführung und auf den Bau von Reichsautobahnen gelegentlich wohl Befürchtungen über eine zu rasche Ausweitung des deutschen Verkehrssystems laut geworden waren. Freilich haben bei der Verknappung des Laderaums auch außergewöhnliche Umstände mitgewirkt, wie die zusätzliche Beanspruchung der Verkehrsmittel durch die Arbeiten an der Westgrenze und durch die Maßnahmen der Wehrmacht anlässlich der Übernahme der sudetendeutschen Gebiete. Aber auch nachdem der Umfang der von der politischen Führung gestellten Sonderaufgaben wieder geringer geworden ist, besteht namentlich bei der Deutschen Reichsbahn und im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen doch noch ein fühlbarer Mangel an Transportmitteln. Hierbei verdient der Umstand Beachtung, daß sich die deutsche Verkehrswirtschaft augenblicklich an einem Punkt verhältnismäßig niedriger jahreszeitlicher Beanspruchung befindet und daß der Herbst regelmäßig erheblich höhere Anforderungen an den Verkehrsapparat stellt.

Die Verkehrsleistungen im Jahre 1938

Im alten Reichsgebiet dürfte im abgelaufenen Jahr ein Verkehr von rd. 705 Mill. t¹⁾ durch Bahn und Binnenschiffahrt bewältigt worden sein, d. s.

¹⁾ Dieser Wert stellt lediglich die Summe der von den einzelnen Transportmitteln nachgewiesenen Beförderungsleistungen dar. Doppelzählungen, die dadurch entstehen, daß ein und dasselbe Verkehrsgut auf seinem Transportweg mehrere Verkehrsmittel benutzt, sind daher nicht ausgeschaltet.

etwa 30 Mill. t oder rd. 4 v. H. mehr als im Vorjahr¹⁾. Davon wurden rd. 80 v. H. auf der Schiene befördert; knapp 20 v. H. entfielen auf die Binnenschiffahrt. Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbands, der Deutschen Reichsbahn und des Werkverkehrs blieb demgegenüber mit 15,2 Mill. t im Jahre 1937²⁾ noch verhältnismäßig gering³⁾. In welchem Umfang die deutsche Verkehrswirtschaft aus den nach der Machtübernahme durchgeführten Wiederaufbaumaßnahmen Nutzen gezogen hat, geht daraus hervor, daß sich das Volumen des Güterverkehrs gegenüber dem Tiefstand im Jahre 1932

Zur Entwicklung der Güterbeförderung
Öffentlicher Verkehr in Mill. t

	¹⁾ 1913	1929	1932	1933	1934	1936	1937	1938
Deutsche Reichsbahn	450,0	436,0	242,0	262,7	316,4	401,1	448,6	²⁾ 468
Private Eisenbahnen	33,5	44,9	26,9	29,7	36,6	43,9	47,6	.
Nebenbahnhnl. Kleinbahnen ..				28,0	34,8	41,7	44,2	.
Binnenschiffahrt ..	101,3	110,7	73,7	78,2	94,9	116,1	133,1	²⁾ 139,0
Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen							15,2	.

¹⁾ Ehemaliges Reichsgebiet. — ²⁾ Vorläufige Werte.

nahezu verdoppelt hat (+91 v. H.). In diesem Zusammenhang mag ferner erwähnt werden, daß die Güterbeförderung im Reichsgebiet ohne Österreich und Sudetenland⁴⁾ im Jahre 1938 bereits

¹⁾ Tatsächlich ist die Beanspruchung der Verkehrsmittel jedoch stärker gewachsen, als in den Mengenzahlen zum Ausdruck kommt, da mit der Rückgliederung Österreichs und der sudetendeutschen Gebiete die Transportlängen vielfach gestiegen sind. Die tonnenkilometrische Leistung hat beispielsweise bei der Deutschen Reichsbahn um 11 v. H. zugenommen, der Mengenzuwachs in Tonnen betrug jedoch nur 4,0 v. H.

²⁾ Die Ziffern für 1938 sind noch nicht verfügbar.

³⁾ Die Berücksichtigung der mittleren Versandweite verschiebt das Verhältnis zwar etwas mehr zugunsten von Binnenschiffahrt und Kraftverkehr, doch liegt auch in der tonnenkilometrischen Leistung das Schergewicht der Güterbeförderung nach wie vor bei der Schiene.

⁴⁾ Die in der Ostmark und im Sudetengau aufkommenden Gütermengen dürften schätzungsweise 5-6 v. H. des großdeutschen Güterverkehrs ausmachen.

um 12 v. H. höher lag als im besten Jahr der Nachkriegszeit (1929) und daß selbst der Verkehrsumfang im ehemaligen Reichsgebiet von 1913 erheblich überschritten wurde.

Im Gegensatz zur Güterbeförderung hat der Personenverkehr auf den öffentlichen Verkehrsmitteln trotz rascher Zunahme des Volkseinkommens den Vorkrisen-Stand (1928) im allgemeinen noch nicht wieder erreicht. So war beispielsweise die Gesamtzahl der von der Deutschen Reichsbahn beförderten Personen im abgelaufenen Jahr noch um 2 v. H. geringer als 1928; läßt man den Stadt-, Ring- und Vorortverkehr der Reichsbahn in Berlin und Hamburg unberücksichtigt, so ergibt sich sogar noch ein Fehlbetrag von mehr als 12,5 v. H. gegenüber dem damaligen Stand. Noch ausgeprägter ist das Zurückbleiben bei den Straßenbahnen und bei den Privat- und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Offenbar haben also in der Personenbeförderung in stärkerem Maße Umschichtungen stattgefunden als im Güterverkehr. Allerdings ist diese Entwicklung weniger dem gewerblichen Personentransport zugute gekommen; die Verlagerung hat sich vielmehr vorwiegend im Wege steigender Verwendung von *privaten* Fahrzeugen vollzogen. Starke Veränderungen sind vor allem in der Zusammensetzung des Ortsverkehrs vor sich gegangen. Hier dürfte im Zusammenhang mit der Siedlungsbewegung im ganzen zwar eine starke Belebung und auch eine Erweiterung des Verkehrsumfanges gegenüber dem Stand von 1928 eingetreten sein; gleichzeitig hat aber der *Straßenbahnverkehr* außerordentlich starke Verluste erlitten, teilweise durch Einziehung von Straßenbahnlinien zugunsten des *Omnibusbetriebes*, in der Hauptsache aber wohl durch die schon in den Krisen Jahren einsetzende stärkere Verwendung des *Fahrrads*.

Versucht man, einen Überblick über die Benutzung der *öffentlichen* Verkehrsmittel im Personenverkehr zu gewinnen, so ergeben sich für das Jahr 1938 schätzungsweise die in der nebenstehenden Übersicht verzeichneten Werte.

Danach entfallen bereits rd. 12 v. H. aller von *öffentlichen* Verkehrsmitteln im Verkehr über Land beförderten Personen auf den gewerblichen Kraftverkehr; im Stadt- und Vorortverkehr ergibt sich ein etwas niedrigerer Anteil. Dabei ist der Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, für den bisher keine amtlichen Angaben vorliegen, noch nicht berücksichtigt.

Die Leistungen im Verkehr mit *privaten* Fahrzeugen (Kraftwagen, Motorrädern und Fahrrädern) entziehen sich der statistischen Erfassung. Im Ortsverkehr zeigten sich im Krisenverlauf beachtliche Tendenzen zur Abwanderung von den öffentlichen Massenverkehrsmitteln zugunsten einer stärkeren Verwendung von Fahrrädern. Vielfach ist jedoch mit der Zunahme der Beschäftigung wieder eine Rückwanderung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln eingetreten. Zum Teil hat inzwischen auch der Werkverkehr mit Omnibussen in der Personenbeförderung Eingang gefunden. Aber auch im Überlandverkehr blieb der Verkehr auf der Schiene von der steigenden Verwendung privater Kraftfahrzeuge nicht unberührt.

Die öffentlichen Verkehrsmittel im Personenverkehr
1938

Überlandverkehr	Beförd. Personen Mill.	Anteil in v. H.	Ortsverkehr	Beförd. Personen Mill.	Anteil in v. H.
Reichsbahn ¹⁾ ..	1 333	79	Straßenbahnen ²⁾ ..	3 430	76
Priv. Eisenbahnen u. Kleinbahnen	*) 155	9	Reichsbahn ¹⁾ ..	635	14
Kraftwagenlinienverkehr ³⁾	*) 210	12	Kraftwagenlinienverkehr ³⁾	*) 440	10
Insgesamt ...	etwa 1 700	100	Insgesamt ...	etwa 4 500	100

¹⁾ Allgemeiner Verkehr (ohne S-Bahn in Berlin und Hamburg.) — ²⁾ Reichspost, Reichsbahn, gemischtwirtschaftliche und private Betriebe. — ³⁾ Einschl. Hoch- und Untergrundbahnen. — ⁴⁾ S-Bahn in Berlin und Hamburg. — ⁵⁾ Geschätzte Werte.

Berücksichtigt man die Verkehrsleistung der privaten Fahrzeuge, so ergibt sich, daß der Motorisierungserfolg im Personenverkehr ungleich stärker gewesen ist als in der Güterbeförderung. Die im Personenverkehr eingetretenen strukturellen Umschichtungen haben daher auch die Erweiterung der Kapazitäten bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zunächst noch nicht so dringlich gemacht wie im Gütertransport. Die Verlagerungen sind offenbar so umfangreich gewesen, daß sich die gegenüber ihrem höchsten Stand (1931) um etwa 11 v. H. verringerte Platzkapazität im Personenverkehr der Reichsbahn bisher noch kaum störend bemerkbar gemacht hat, obwohl der Massenverkehr seit 1933 besonders stark zugenommen hat („Kraft-durch-Freude“- und Militärrurlauberfahrten, Festtagsreiseverkehr usw.). Zwar hat anlässlich des außerordentlich starken Weihnachtsverkehrs um die Jahreswende 1938/39 das Fehlen ausreichender Zugkräfte auch im Personenverkehr die reibungslose Abwicklung des Zugverkehrs beeinträchtigt,

Zur Entwicklung der Personenbeförderung
Millionen beförderte Personen

	1913 ¹⁾	1928	1932	1933	1934	1936	1937	1938
Deutsche Reichsbahn	1 734,4	2 000,4	1 305,1	1 240,5	1 359,6	1 610,5	1 808,0	1 968
Private Eisenbahnen	75,3	82,1	46,7	43,1	48,3	56,9	66,1	.
Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	.	.	.	184,3	198,9	215,5	*) 215,5	*) 215,5
Straßenbahnen	.	*) 4 556,5	*) 2 894,2	*) 2 307,3	*) 2 598,2	*) 2 608,4	*) 3 153,2	*) 3 430
Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ..	.	.	.	.	.	462,3	546,1	*) 650
Personenbeförderung über Land ²⁾	.	.	.	.	.	1 347,6	1 545,1	*) 1 700
Personenbeförderung im Stadt- und Vorortverkehr ³⁾	.	.	.	.	.	3 806,0	4 097,9	*) 4 500

¹⁾ Ehemaliges Reichsgebiet. — ²⁾ Reichsbahn ohne S-Bahn in Berlin und Hamburg, private Eisenbahnen, nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen über Land. — ³⁾ Straßenbahnen, S-Bahn in Berlin und Hamburg und Stadt- und Vorortverkehr der Kraftwagenlinien. — ⁴⁾ Nach Angaben des Reichsverbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen. — ⁵⁾ Nach der Statistik der Deutschen Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart. — ⁶⁾ Mit früheren Werten nicht vergleichbar, da eine Anzahl Bahnen, die statistisch bis 1936 als „Nebenbahnähnliche Kleinbahnen“ behandelt wurden, seit 1937 in die Statistik der Deutschen Straßenbahnen eingereiht wurde. — ⁷⁾ Vergleichbarer Wert für 1936: 60,7 Mill. Personen. — ⁸⁾ Vergleichbarer Wert für 1936: 2 963,2 Mill. Personen. — ⁹⁾ An Hand der Entwicklung in den Monaten Januar bis Oktober geschätzte Werte.

im großen und ganzen sind aber in der Personenbeförderung bisher bei weitem nicht so ausgesprochene Klemmen aufgetreten wie in der Güterbewegung.

Die Kapazität der Transportmittel

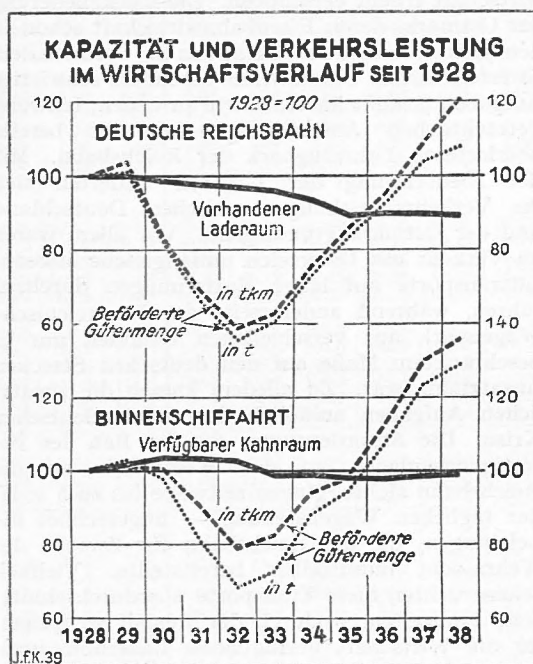
Eine der auffallendsten Erscheinungen im Aufschwung seit 1933 ist das anhaltende Sinken des verfügbaren Laderaums bei den Trägern der Massenguttransporte (Eisenbahn und Binnenschiffahrt) trotz ständig wachsenden Verkehrsumfanges. Eine Ausnahme machen lediglich die Kraftfahrzeuge, deren Kapazität sich im Zuge der Motorisierung seit 1933 stark erhöht hat. Dabei war jedoch im Güterkraftverkehr die Erweiterung der Kapazität fast völlig auf den Bestand an *privaten* Fahrzeugen beschränkt. Trotzdem bleibt der Einsatz von Lastkraftwagen in den letzten Jahren auch hier weit hinter den Erfordernissen zurück. Zudem muß berücksichtigt werden, daß der allergrößte Teil der Nutzfahrzeuge im Zubringerdienst, im örtlichen Lieferverkehr und im Nahverkehr tätig ist. Die Kapazitäten, die auf der gleichen Linie mit Bahn und Binnenschiff eingesetzt sind, spielen daher gegenüber dem auf der Schiene und der Wasserstraße vorhandenen Laderaum nur eine ganz untergeordnete Rolle. Die Transportkrise im Herbst des vergangenen Jahres hat für den gewerblichen Güterkraftverkehr durch Aufhebung der Zulassungssperre den Weg für eine Erweiterung des Transportraums frei gemacht. Freilich ist die Neueinstellung von Lastkraftwagen einstweilen durch die Lieferschwierigkeiten der Fabriken stark gehemmt, wodurch auch in diesem Verkehrsweig vorläufig eine raschere Ausweitung der Kapazitäten verhindert wird.

Die Ursachen der Laderaumnot

Die gegenüber dem Stand vor der Krise stark verringerte Tragfähigkeit des Wagenparks und der Binnenflotte ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß sowohl die Eisenbahnen als auch die Binnenschiffahrt im Jahre 1933 mit einem hohen Überhang an Laderaum in den Wiederaufbau hineingegangen sind. Die Krisenjahre hatten die Beschäftigung im Verkehrsgewerbe so weit herabgedrückt, daß nur ein Bruchteil der vorhandenen Fahrzeuge eingesetzt zu werden brauchte, um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. So dürfte beispielsweise nach grober Schätzung am Tiefpunkt der Krise (1932) im Durchschnitt bei den Bahnen nahezu die Hälfte, bei der Binnenschiffahrt etwa ein Drittel des verfügbaren Laderaums unbeschäftigt gewesen sein; im gewerblichen Güterkraftverkehr lagen die Dinge infolge der scharfen Wettbewerbsbeschränkungen zeitweise noch schlimmer. In der ersten Phase des Wiederaufbaus sah sich die Verkehrspolitik daher gezwungen, durch Neubauverbote in der Binnenschiffahrt und Zulassungsverbote im Güterkraftverkehr der Notlage des Verkehrsgewerbes zu begegnen. Durch das Ausscheiden überalterter Fahrzeuge ergab sich teilweise von selbst eine allmähliche Anpassung des überschüssigen Laderaums an das stark geschrumpfte Verkehrsvolumen. Auf diesem Wege verringerte sich auch bei der Reichsbahn der Bestand an überzähligen Fahrzeugen erheblich. Die vorwiegend beschränkende Marktordnungstätigkeit auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft wurde noch bis in

das Jahr 1936 hinein beibehalten, da die Überfülle des unbeschäftigten Laderaums — namentlich im Bereich des privaten Verkehrsgewerbes — eine Aufhebung der angeordneten Notstandsmaßnahmen bis dahin nicht zuließ.

Im Zuge der auf Einschränkung gerichteten Maßnahmen war daher der bei den Eisenbahnen verfügbare Laderaum von 1932 bis 1936 um fast 7 v. H., der Kahnraum der Binnenschiffahrt um knapp 5 v. H. zurückgegangen, während die Güterbeförderung auf der Schiene in der gleichen Zeit um 65 v. H. und auf den Wasserstraßen um 58 v. H. zunahm. Damit hatte sich die Schere zwischen Leistungsfähigkeit und tatsächlicher Beschäftigung des vorhandenen Laderaums bei der Reichsbahn am Ende einer vierjährigen Periode des Wirtschaftsaufbaus bereits wieder so weit geschlossen, daß der Wagenpark schon im Herbst 1936 stellenweise nicht mehr ausreichte, um allen Anforderungen reibungslos nachzukommen.



Mit dem Ingangkommen des im Herbst 1936 verkündeten Vierjahresplans änderte sich dann das Bild der deutschen Verkehrswirtschaft grundlegend. Die planmäßige Erweiterung der heimischen Rohstoffbasis bedingte ein Anwachsen des Massengutverkehrs, der in der nach der Beendigung des Weltkriegs einsetzenden Rationalisierungsperiode eher Tendenzen zu strukturellem Absinken gezeigt hatte. Für diesen Verkehr, der sich zum Teil auf erhebliche Entfernungen abspielt, können in großem Stile nur die Bahn und das Binnenschiff eingesetzt werden, zumal auch im Interesse der Niedrighaltung des Preisniveaus die Belastung der erweiterten Rohstoffproduktion mit Frachtkosten auf das äußerste beschränkt werden muß. Der damit zu erwartende Verkehrsanstieg verlangte nunmehr, namentlich bei der Deutschen Reichsbahn, eine sofortige Erweiterung der Kapazität. Anlässlich der Ernte des Jahres 1937 stellte sich bereits heraus, daß im Bereich der Schiene bei Spitzenbelastungen ein fühlbarer Mangel an Transportraum auftrat.

Die Erweiterung des Wagenparks stieß aber in jenem Zeitpunkt auf eine Reihe von Hindernissen. Die knappen Eisenkontingente, die der Reichsbahn damals zur Verfügung standen, reichten mit Rücksicht auf den besonders hohen laufenden Eisenverbrauch der Reichsbahn nicht aus, um umfangreiche Neubauten einzuleiten. Außerdem wurde die Indienstellung der in Auftrag gegebenen Fahrzeuge infolge ungewöhnlich langer Lieferfristen stark verzögert. Schließlich fehlten auch die finanziellen Mittel, um ein wirklich großzügiges Bauprogramm durchführen zu können, da andere, allgemeine Reichsaufgaben dringlicher erschienen. Die Notwendigkeit, verkehrsunfähig gewordene Fahrzeuge auszuscheiden, ergab daher selbst dann noch Ausfälle im Wagenpark der Reichsbahn, als bereits alle Anstrengungen gemacht werden mußten, um eine weitere Verknappung des verfügbaren Laderaums hintanzuhalten.

Die außenpolitischen Vorgänge des Jahres 1938 haben die Verhältnisse in der deutschen Verkehrswirtschaft erneut verschoben. Die Rückgliederung der Ostmark, deren Eisenbahnwirtschaft schon in den Jahren nach dem Diktat von St. Germain dem österreichischen Staatswesen besonders schwierige Aufgaben gestellt hatte, führte zu neuen, teilweise beträchtlichen Anforderungen an den bereits überlasteten Fahrzeugpark der Reichsbahn. Mit der Niederlegung der Grenzen änderten sich die Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und der Ostmark grundlegend. Vor allem waren im Verkehr mit Österreich umfangreiche Massenguttransporte auf lange Entfernungen durchzuführen, während andererseits der österreichische Wagenpark aus verschiedenen Gründen nur in beschränktem Maße auf den deutschen Strecken einsatzfähig war. Zu alledem kamen die zusätzlichen Aufgaben anlässlich der sudetendeutschen Krise. Die Anforderungen, die der Bau der Befestigungsanlagen an der Westgrenze an die Reichsbahn stellte, gingen zeitweise bis zu 5 v. H. der täglichen Wagenstellung — ungerechnet die Leistungen, die die Reichsbahn für Zwecke der Wehrmacht unmittelbar bereitstellte. Vielfach beanspruchten diese Transporte überdurchschnittliche Laufzeiten, wodurch der Ausfall an freiem, für die Wirtschaft verfügbarem Laderaum noch größer wurde. Auch die endgültige Übernahme des Sudetengebietes erforderte zeitweilig einen gewissen Einsatz von Lokomotiven, Wagen und Bediensteten, die trotz der Mangellage dem Altreich entzogen werden mußten.

Der gegenwärtige Stand

Um die Jahreswende 1938/39 ergab sich daher folgende Lage: Bei der Deutschen Reichsbahn lagen die Leistungen im Güterverkehr, nach Tonnenkilometern gerechnet, um schätzungsweise 21 v. H., bei der Binnenschifffahrt um fast 36 v. H. höher als 1928. Der auf der Schiene vorhandene Transportraum war aber um 11 v. H. kleiner als damals, während die Tonnage der Binnenflotte etwa denselben Umfang erreichte wie vor Beginn der Krise. Nimmt man die Ausnutzung des verfügbaren Frachtraums im Jahre 1928 als „normal“ an, so ergibt sich bei der Reichsbahn theoretisch zunächst ein Fehlbestand an Laderaum von gut einem Drittel. Dabei muß allerdings berücksichtigt werden, daß es der Reichsbahn in den Jahren der Krise gelungen ist, durch Verkehrsverbesserungen

und weitgehende Rationalisierungsmaßnahmen den Wagenumlauf beträchtlich zu beschleunigen, wodurch die Ausnutzung des vorhandenen Wagenparks wesentlich erhöht werden konnte. So ist beispielsweise der Bestand an offenen Güterwagen — gemessen an der Wagenstellung — im Jahr 1938 um etwa 15 v. H. rascher umgeschlagen worden als 1929, dem Jahr der höchsten Beanspruchung vor der Krise. Auch die tonnenkilometrische Leistung der Güterwagen hat sich — zum Teil durch Verwendung leistungsfähigerer Wageneinheiten — beachtlich gehoben. Seit Jahresfrist sind aber alle betrieblichen und organisatorischen Möglichkeiten einer Steigerung des Wagenumlaufs restlos ausgeschöpft und auch die letzten Leistungsreserven bei der Deutschen Reichsbahn mobil gemacht.

Die Binnenschifffahrt hat zeitweilig ebenfalls über Kahnraumangel geklagt, doch spielen hier vielfach die durch die Witterung stark beeinflussten Wasserstandsverhältnisse eine entscheidende Rolle. Von einem allgemeinen Mangel an Kahnraum kann wohl kaum gesprochen werden. Jedenfalls läßt sich die Verknappung der Tonnage noch nicht im entferntesten mit der Wagenraumnot der Reichsbahn vergleichen. Zwar hat der ungewöhnliche Anstieg des Verkehrsvolumens auch der Binnenschifffahrt in den letzten Jahren eine weitgehend verbesserte Ausnutzung ihrer Kapazitäten gebracht, doch sind hier im Gegensatz zur Reichsbahn noch gewisse Leistungsreserven vorhanden, die nötigenfalls durch geeignete Maßnahmen nutzbar gemacht werden können.

Im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen hat sich namentlich in den letzten Monaten des vergangenen Jahres ein erheblicher Mangel an Fahrzeugen eingestellt. Beim Reichskraftwagen-Betriebsverband konnte beispielsweise zeitweilig bis zu einem Drittel der anfallenden Gütermengen nicht abgefertigt werden. Dabei hat allerdings der umfangreiche Einsatz von Lastzügen bei den Befestigungsarbeiten an der Westgrenze eine wesentliche Rolle gespielt. Doch dürfte auch hier der verfügbare Transportraum jetzt nicht mehr ausreichen, selbst wenn die dem öffentlichen Verkehr einstweilen entzogenen Lastzüge wieder in vollem Umfang zur Verfügung stehen würden.

Neben der — namentlich auch aus wehrwirtschaftlichen Gründen notwendigen — Förderung des Lastkraftwageneinsatzes, über dessen Sonderprobleme an dieser Stelle öfters berichtet wird¹⁾, stellt somit die Ergänzung und Erweiterung des Fahrzeugparks der Deutschen Reichsbahn besonders schwierige Aufgaben.

Umfangreicher Investitionsbedarf bei der Deutschen Reichsbahn

Versucht man, den künftigen Frachtraumbedarf der Deutschen Reichsbahn abzuschätzen, so ergibt sich folgender Tatbestand:

1. Der Fehlbestand an Laderaum dürfte gegenwärtig nach dem oben Gesagten auf etwa 15 bis 20 v. H. der jetzigen Kapazität zu veranschlagen sein. Gemessen an den nicht rechtzeitig gestellten Wagen, war der Ausfall in den letzten Monaten

¹⁾ Vgl. hierzu die im Auftrag des Reichsverkehrsministers bearbeiteten, vierteljährlich erscheinenden Beilagen zu den Wochenberichten des Instituts für Konjunkturforschung.

des vergangenen Jahres sogar noch etwas größer; zu Beginn des laufenden Jahres hat sich die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen jedoch rasch verringert. Dabei ist aber zu beachten, daß das Güteraufkommen — der Jahreszeit entsprechend — gegenwärtig besonders niedrig ist und daß die Beanspruchung der Reichsbahn nach den Erfahrungen der letzten 5 Jahre im Herbst um etwa 25-30 v. H. höher liegt als in den vorausgegangenen Wintermonaten. Anfang 1939 war die Beanspruchung der Reichsbahn infolge der in den Herbstmonaten aufgelaufenen Transportrückstände und infolge der starken Bautätigkeit allerdings etwas höher, als saisonmäßig zu erwarten gewesen wäre. Der jahreszeitliche Verkehrsaufstieg dürfte in den kommenden Monaten daher etwas flacher verlaufen.

2. Der *jährliche Verkehrszuwachs* betrug in den Jahren 1935 bis 1937 etwa 11 bis 13 v. H.; im abgelaufenen Jahr ist der öffentliche Güterverkehr der Reichsbahn infolge der durchzuführenden Sonderaufgaben nur um etwa 4 v. H. gestiegen. Selbst wenn die Ausdehnung der Wirtschaftstätigkeit im ganzen zeitweise auf gewisse Elastizitätsgrenzen stößt, so ist doch im Bereich der Verkehrswirtschaft aus verschiedenen Gründen — nicht zuletzt infolge des wachsenden Verbrauchs von Massengütern — mit weiteren stetigen Zugängen zu rechnen. Man wird kaum zu hoch greifen, wenn man annimmt, daß die jährliche Zuwachsrate im Güterverkehr für das laufende und für die beiden nächsten Jahre zwischen 5 und 10 v. H. liegen wird.

3. Unberücksichtigt sind hierbei die Anforderungen, die der *Aufbau der Ostmark* und der *sudetendeutschen Gebiete* an das Verkehrsnetz stellen. Mit dem Anschluß Österreichs und der Sudetenlande ist bei der Reichsbahn eine Erhöhung der durchschnittlichen Versandweite im Gütertransport eingetreten, die teilweise eine Verlangsamung des Wagenumschlags zur Folge hatte. Ein für die weitere Entwicklung ebenfalls bedeutsamer Umstand, dessen Tragweite sich noch nicht übersehen läßt, ist ferner die durch den Anschluß ausgelöste Umlagerung und Neubildung von Verkehrsbeziehungen, denen die Reichsbahn Rechnung tragen muß. Alle diese Tendenzen lösen in gewissem Umfang noch zusätzlich einen erhöhten Wagenbedarf aus. Wenn zunächst auch der in den angegliederten Gebieten übernommene Wagenpark eingesetzt werden kann, so wird doch schon in Kürze auch hier ein Ergänzungs- und Erneuerungsbedarf auftreten. Denn der hinzugekommene Wagenpark ist teilweise überaltert — ganz abgesehen davon, daß der dort vorhandene Laderaum mit dem fortschreitenden Wirtschaftsaufbau in diesen Gebieten ebenfalls rasch voll beschäftigt sein dürfte. Daß hier keine unausgenutzten Reserven von Bedeutung vorhanden sind, geht schon aus folgender Gegenüberstellung hervor: der Verkehr in Österreich und im Sudetenland beträgt, gemessen an der Wagenstellung, etwa 7 v. H. des großdeutschen Güterverkehrs, während der hinzugekommene Bestand an Güterwagen nur knapp 9 v. H. ausmacht. Davon ist überdies — vor allem infolge der fehlenden Luftdruckbremse — nur ein Teil im alten Reichsgebiet voll einsatzfähig.

4. Der Wagenpark der Reichsbahn ist gegenwärtig überbeansprucht und bedarf künftig einer

gewissen Schonung. Nach Rückkehr „normaler“ Beanspruchung ist auch mit erhöhter *Ausmusterung* zu rechnen, die infolge der Laderaumnot zunächst etwas verringert wurde und gegenwärtig wohl nicht ihren normalen Satz erreicht.

5. Schließlich muß die Deutsche Reichsbahn als Hauptträgerin des Güterverkehrs auch gewisse *Reserven* für unvorgesehene Störungen (beispielsweise bei Behinderung der Binnenschifffahrt durch Niedrigwasser, Vereisung usw.) oder andere außergewöhnliche Belastungen bereithalten, wenn das deutsche Verkehrssystem allen Anforderungen gewachsen sein soll.

Eine wesentliche Vermehrung des Fahrzeugparks der Reichsbahn ist demnach unabweisbar. Vergleicht man nun das zum Jahresende bekanntgegebene Beschaffungsprogramm der Reichsbahn mit dem vorhandenen Bedarf, so ergibt sich, daß erst ein Teil der notwendigen Beschaffungen in Auftrag gegeben werden konnte, obwohl für das laufende Jahr bereits mehr als das Dreifache der Summe ausgeworfen wird, die 1938 für Fahrzeuge bereitgestellt worden ist. Dabei ist die rasche Erweiterung des Fahrzeugparks zurzeit nicht nur eine Frage der Rohstoffversorgung, sondern auch eine Frage der Leistungsfähigkeit der Lieferwerke und vor allem auch ein Finanzierungsproblem. Gegenüber den sonstigen Verkehrsträgern ist die Deutsche Reichsbahn finanziell auch insofern benachteiligt, als sie nicht nur für die Instandhaltung und Erweiterung ihrer Fahrzeuge, sondern auch für den Ausbau ihres Schienennetzes zu sorgen hat, während Wasserstraße bzw. Fahrbahn dem Binnenschiff bzw. dem Kraftfahrzeug von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt werden, die zunächst auch die Finanzlast der hierfür notwendigen Aufwendungen übernimmt.³

Ertragslage hindert ausreichende Selbstfinanzierung

Da die Betriebseinnahmen der Deutschen Reichsbahn, aus denen die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und des Fahrzeugparks bestritten werden müssen, unter den Wirkungen der Krise von 1929 bis 1933 um nahezu die Hälfte gesunken waren, läßt sich leicht ermesen, welche Wirkungen hiervon auf die Investitionstätigkeit der Reichsbahn ausgegangen sind. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Druck der Reparationslast schon seit 1928 die für *Erneuerungen* verfügbaren Mittel stark beschränkt hatte. Es sei hier daran erinnert, daß die Reichsbahn an Tributen allein mehr als 5,6 Mrd. *RM* aufgebracht hat, die dem Eisenbahnbetrieb entzogen wurden; teilweise hat diese Belastung überdies zu unproduktiver Verschuldung geführt. Am schärfsten hat sich die durch die Tributleistung entstandene Finanzklemme aber im *Anlagezuwachs* der Reichsbahn ausgewirkt. Gegenüber 500 Mill. *RM*, die im Jahre 1927 noch für den weiteren Ausbau der Eisenbahnanlagen und des Fahrzeugparks ausgeworfen worden waren, konnte 1932 nur noch ein knappes Drittel bereitgestellt werden. Daraus ergibt sich, daß während der Krise nicht nur ein erheblicher Erneuerungsrückstand auftrat, sondern auch die Erweiterung der Eisenbahnanlagen praktisch völlig zum Stillstand kam.

Der Wegfall der Reparationslast hat der Reichsbahn im Endergebnis insofern keine Besse-

rung der Finanzlage gebracht, als zur Behebung der allgemeinen wirtschaftlichen Notlage in den Jahren 1931/32 auch eine fühlbare Senkung der Tarifsätze notwendig wurde. Die durch die Beseitigung der Tribute eingetretene finanzielle Entlastung wurde damit in der Betriebsrechnung durch einen entsprechenden Ausfall auf der Einnahmeseite praktisch wieder weitgehend aufgewogen. Im Rahmen des Wirtschaftsaufbaus sind seit 1933 weitere finanzielle Anforderungen an die Reichsbahn gestellt worden. Zu nennen sind hier die Arbeitsbeschaffungsprogramme der Reichsbahn, die im Rahmen des Vierjahresplans durchzuführenden Sonderaufgaben, die stets umfangreicher werdenden sonstigen Leistungen zu er-

Erst 1937 ist es wieder gelungen, sämtliche Verbindlichkeiten aus den Betriebseinnahmen ohne Inanspruchnahme von Rücklagen zu decken. Die Investitionstätigkeit hielt sich freilich auch jetzt noch in verhältnismäßig engen Grenzen. Die Kapitalrechnung zeigt, daß die für den *Anlagezuwachs* verfügbaren Beträge im vergangenen Jahrzehnt noch weit unter 1 v. H. der buchmäßigen Anlagewerte je Jahr gelegen haben.

Man kann wohl ohne weiteres annehmen, daß mit solchen Erneuerungs- und Erweiterungsquoten trotz aller technischen Verbesserungen, die die Reichsbahn gerade in den letzten Jahren auf allen Gebieten durchgeführt hat, ein großzügiger technischer Fortschritt auch im Eisenbahnwesen auf die Dauer nicht möglich ist. Solange die Kapazität der Reichsbahn noch nicht voll genutzt wurde, mögen diese Sätze allen Ansprüchen genügt haben; nachdem aber die Vollbeschäftigung der Verkehrsanlagen erreicht ist, muß ein Vielfaches der früher aufgewendeten Beträge für Ersatz und Neubau bereitgestellt werden.

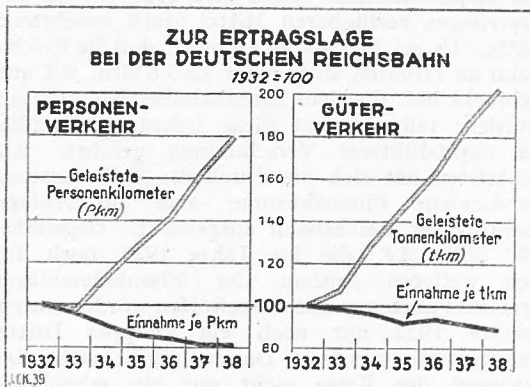
Der Finanzbedarf

Die finanzpolitischen Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn zielten von jeher darauf ab, Fremdkapital zur Bestreitung der notwendig werdenden Investitionen möglichst wenig in Anspruch zu nehmen. Selbst in Jahren besonderer finanzieller Bedrängnis ist der Reichsbahn der Rückgriff auf den Kapitalmarkt weitgehend versagt geblieben, sei es, daß der Emissionsmarkt nicht in der Lage war, Anleihen größeren Umfangs aufzunehmen, sei es, daß er den Konsolidierungserfordernissen des Reiches vorbehalten blieb.

Ogleich es 1937 gelungen ist, wesentlich höhere Summen als in den früheren Jahren für Ersatz und Neubau aus dem Betriebsergebnis freizumachen, muß das Prinzip der Selbstfinanzierung bei dem Umfang des Finanzbedarfs nunmehr aber weitgehend verlassen werden. Dazu kommt, daß auch die Entwicklung der Ertragslage zur Vorsicht mahnt. Das seit Jahren anhaltende Sinken der Ertragskraft (Einnahme je Pkm bzw. tkm) hat sich auch im vergangenen Jahr fortgesetzt¹⁾, während sich auf der Ausgabenseite — in erster Linie wohl infolge der starken Überbeanspruchung von Material und Gefolgschaft — erstmalig gewisse Tendenzen zu einer Kostenprogression bemerkbar gemacht haben. Die Betriebsrechnung der Reichsbahn wird ferner noch dadurch ungünstig beeinflusst, daß Einnahmen und Ausgaben für die österreichischen Bahnstrecken infolge der vorgenommenen Erhöhungen der Löhne und Gehälter bei gleichzeitiger Senkung der Tarife fürs erste noch nicht ausgeglichen sind. Das gleiche gilt wahrscheinlich auch für die Linien im Sudetenland. Die gegenwärtige Entwicklung von Aufwand und Ertrag läßt daher nicht erwarten, daß im laufenden Jahr wesentlich höhere Beträge aus den Betriebseinnahmen für Investitionszwecke freigemacht werden können — selbst wenn die Reichsbahn in stärkerem Maße von betriebsfremden Belastungen



mäßigsten Sätzen usw. In welchem Grade diese Aufgaben die Ertragslage beeinflusst haben, zeigt sich darin, daß gegenüber 1932 die Einnahme je tkm — trotz der zu Anfang des Jahres 1936 durchgeführten Erhöhung der Gütertarife — um 9 v. H. die Einnahme je Pkm um 18 v. H. zurückgegangen ist. Würde heute noch die gleiche Durchschnittseinnahmewie 1929 erzielt werden (4,56 *Rpf* je tkm bzw. 3,02 *Rpf* je Pkm gegenüber 3,53 *Rpf* bzw.



2,38 *Rpf* im Jahre 1938), so würden bei dem gegenwärtigen Verkehrsumfang die jährlichen Betriebseinnahmen der Reichsbahn rd. 1,25 Mrd. *RM* über dem jetzigen Stande liegen.

¹⁾ Nur in dem finanziell weniger ins Gewicht fallenden Personenverkehr ist die Entwicklung infolge der Sondermaßnahmen anlässlich der Übernahme der sudetendeutschen Gebiete vorübergehend im abgelaufenen Jahr unterbrochen worden.

befreit werden sollte, wie dies beispielsweise im vorläufigen Jahresrückblick für 1938 bezüglich der Abgabe an die Reichskasse angedeutet wird. Diese betriebsfremden Belastungen dürften für das abgelaufene Jahr immerhin weit über 600 Mill. *RM* betragen haben. Darunter befinden sich neben der Abgabe an die Reichskasse in Höhe von 186 Mill. *RM* die Beförderungssteuer mit rd. 273 Mill. *RM* und politische Pensionslasten, die für 1937 mit 160 Mill. *RM* angegeben wurden, die sich aber anlässlich der Eingliederung Österreichs und des Sudetenlandes erhöht haben dürften. Selbst wenn die Reichsbahn von den Zahlungen an die Reichskasse erheblich entlastet wird — was gleichzeitig allerdings einen entsprechenden Ausfall im Reichshaushalt bedeuten würde —, bleibt noch ein außerordentlich hoher Kapitalbedarf, der aus eigener Kraft nicht mehr gedeckt werden kann.

Versucht man nämlich, den Aufwand, den die in den nächsten 3 bis 4 Jahren durchzuführenden Aufgaben im großdeutschen Eisenbahnnetz erfordern, überschlägig zu schätzen, so dürfte sich bei Berücksichtigung der im Zuge des Großstädteumbaus (Berlin, Hamburg, München, Nürnberg) notwendig werdenden Sonderinvestitionen ein Betrag ergeben, der an eine elfstellige Ziffer ziemlich nahe herankommt. Davon dürfte sich im gleichen Zeitraum voraussichtlich etwa ein Drittel aus eigenen Mitteln finanzieren lassen. Die Deutsche Reichsbahn wird daher bei Durchführung ihrer Bauvorhaben den Kapitalmarkt in den nächsten

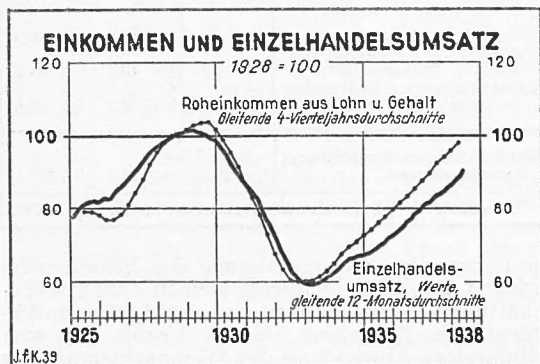
Jahren in beträchtlichem Umfang in Anspruch nehmen müssen.

Leistungssteigerung durch Zusammenarbeit

Da sich die Erweiterung der Kapazitäten bei den einzelnen Verkehrsmitteln angesichts der starken Beanspruchung der Produktionsanlagen und der Arbeitskräfte zur Zeit nicht in einem dem Wachstum der gesamten Verkehrsbedarfs entsprechenden Tempo durchführen lassen wird, ist auch im laufenden Jahr noch nicht mit einer völligen Beseitigung der Verkehrsnot zu rechnen. Die Probleme der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln gewinnen damit erneut an Bedeutung. Mit der Einführung von Einheitssätzen für Trampfahrten im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen dürften sich auch günstigere Voraussetzungen für eine engere Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße ergeben. Aus Binnenschiffahrtskreisen wird darauf hingewiesen, daß sich auch zwischen Bahn und Binnenschiff ein wirkungsvolleres Zusammenspiel ermöglichen ließe. Gegenüber der Forderung nach erhöhter Anwendung von Umschlagstarifen verweist die Reichsbahn allerdings auf die Unwirtschaftlichkeit kurzer Zulaufstrecken für die Reichsbahn, die ihre Ertragslage ungünstig beeinflusse. Gleichwohl dürfte sich durch stärkere Arbeitsteilung auf der einen und planmäßige Zusammenfassung gleicharteter Gütertransporte auf der anderen Seite noch eine größere Wirksamkeit des vorhandenen Verkehrsapparats erzielen lassen.

Die Einzelhandelsumsätze im Jahre 1938

Im Jahre 1938 sind die Einzelhandelsumsätze wiederum um rd. 10 v. H. gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Bereits die Jahre 1936 und 1937 hatten mit einer Zunahme um rd. 10 v. H. abgeschlossen, und in den beiden vorhergehenden Jahren war im ganzen eine ähnliche Entwicklung zu verzeichnen.



Dieser gleichmäßige Anstieg ist ein kennzeichnender Ausdruck für die stetige Entwicklung des Einkommens und der Verbrauchsgütermärkte.

Mit dem im Jahre 1938 erreichten Stand sind die Einzelhandelsumsätze dem Werte nach um nahezu 60 v. H. höher als 1933. Sie beliefen sich auf knapp 34 Mrd. *RM*, gegenüber fast 31 Mrd. *RM* im Jahre 1937 und 21,8 Mrd. *RM* im Jahre 1933 (tiefster Stand!),

Trotz dieser sehr günstigen Entwicklung haben die Umsätze 1938 noch nicht ganz die Höhe von 1929 erreicht (36,6 Mrd. *RM*). Doch bringt dieser Vergleich der Umsatzwerte den gegenwärtigen Stand des Einzelhandelsabsatzes nicht voll zum Ausdruck, da die Steigerung seit 1933 vor allem von einer Zunahme der umgesetzten Mengen und der Bevorzugung höherer Qualitäten und wesentlich weniger von einem Anstieg der Preise getragen worden ist. Unbeschadet mancher Unterschiede in der Entwicklung auf den einzelnen Marktgebieten lag das Preisniveau im ganzen 1929 wesentlich höher als gegenwärtig. Ein Einzelhandelsumsatz von fast 34 Mrd. *RM* im Jahre 1938 repräsentiert daher erheblich höhere Mengen (also erheblich mehr Ware) als der Betrag von 36,6 Mrd. *RM* im Jahre 1929.

Geht man von den zur Verfügung stehenden amtlichen Angaben über die Bewegung der Einzelhandelspreise aus, so ergibt sich für die wichtigsten Warengruppen etwa folgendes Bild:

Im Einzelhandel mit Nahrungs- und Genußmitteln waren die Umsatzmengen 1938 schätzungsweise um rd. 27 v. H. höher als 1933 und um rd. 12 v. H. höher als 1929.

Im Textil- und Bekleidungseinzelhandel beträgt die Umsatzsteigerung seit 1933 unter Ausschluß der Preisbewegung rd. 36 v. H. Die Umsätze von 1929 wurden — wie die folgende Übersicht zeigt — 1938 mit 10 Mrd. *RM* auch dem

Werte nach erreicht. Der Menge nach dürften sie um rd. 27 v. H. höher gelegen haben als damals.

Im Handel mit *Hausrat und Wohnbedarf* waren die Umsatzwerte 1938 mit 5 Mrd. RM bereits nennenswert höher als 1929 (4,6 Mrd. RM). Schaltet man die Preisbewegung aus, so ergibt sich eine Steigerung um rd. 44 v. H. gegenüber 1929 und sogar auf fast das Doppelte gegenüber 1933. Dieser besonders starke Anstieg ist durch die lebhaftere Zunahme der Eheschließungen und Haushaltsgründungen, durch die Ehestandsdarlehen und nicht zuletzt auch durch die Zunahme der Geburten ausgelöst worden.

Umsätze im Einzelhandel
Vorläufige Angaben

Einzelhandels- zweig	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
in Mrd. RM										
Nahrungs- u. Ge- nußmittel	15,5	14,6	12,5	10,5	10,0	10,5	11,4	12,3	13,0	13,8
Textilien u. Be- kleidung	10,0	8,8	7,6	5,9	5,8	6,8	6,9	7,6	8,8	10,0
Hausrat u. Wohn- bedarf	4,6	4,1	3,5	2,4	2,3	3,0	2,9	3,6	4,4	5,0
Kultur- u. Luxus- bedarf	4,8	4,4	3,6	2,8	2,6	2,8	2,9	3,1	3,4	3,8
Kohlen	1,7	1,2	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,3	1,3
Insgesamt	36,6	33,1	28,5	22,7	21,8	24,2	25,2	27,8	30,9	33,9
in v. H. des Gesamtumsatzes										
Nahrungs- u. Ge- nußmittel	42,3	44,1	43,9	46,3	45,9	43,4	45,2	44,2	42,1	40,7
Textilien u. Be- kleidung	27,3	26,6	26,7	26,0	26,6	28,1	27,4	27,4	28,5	29,5
Hausrat u. Wohn- bedarf	12,6	12,4	12,3	10,6	10,6	12,4	11,5	12,8	14,2	14,8
Kultur- u. Luxus- bedarf	13,1	13,3	12,6	12,3	11,9	11,6	11,5	11,3	11,0	11,2
Kohlen	4,7	3,6	4,5	4,8	5,0	4,5	4,4	4,3	4,2	3,8

Die vorstehende Übersicht über die Umsätze im Einzelhandel und ihre Verteilung auf die einzelnen Warengruppen läßt erkennen, daß Textilien und Bekleidung sowie Hausrat und Wohnbedarf der geschilderten Entwicklung entsprechend — auch an den Umsatzwerten gemessen — jetzt einen höheren Anteil haben als 1929, während der Anteil der anderen Gruppen etwas niedriger als damals liegt.

Das Weihnachtsgeschäft

Schon in den Jahren 1936 und 1937 wurde das Weihnachtsgeschäft des Einzelhandels als sehr günstig bezeichnet. 1938 ist ein weiterer Aufstieg zu verzeichnen, so daß man mit Recht von einem Rekord sprechen kann.

Lagen die Umsätze im gesamten Jahr 1938 um rd. 10 v. H. über Vorjahrshöhe, so ergibt sich für den Dezember eine Zunahme um 15 bis 16 v. H. Damit hat sich die Bedeutung des Weihnachtsgeschäfts noch weiter erhöht. Nach den Berechnungen des Instituts für Konjunkturforschung machten die Umsätze im Dezember 1938 rd. 14 v. H. des Jahresumsatzes aus, gegenüber 13,3 v. H. im Jahre 1937 und 13,2 v. H. im Jahre 1936. Selbst in den Jahren 1928 und 1929 hatte der Dezember nur

einen Anteil von 13,1 v. H. bzw. 12,4 v. H. am jeweiligen Jahresumsatz. Die steigende Bedeutung des Weihnachtsgeschäfts kommt fast noch deutlicher in der folgenden Übersicht zum Ausdruck:

Die Einzelhandelsumsätze im Dezember (1928 bis 1938)
Dezember-Umsatz in v. H. des jeweiligen Monatsdurchschnitts

	Einzel- handel	darunter		
		Einzelhandel mit Nahrungs- mitteln.	Textilien u. Bekleidung	Textil- fach- geschäfte
1928	157,0	133,3	170,1	172,2
1929	149,1	126,5	164,5	166,9
1930	144,7	131,3	156,0	158,0
1931	134,5	122,4	143,6	146,1
1932	139,5	130,6	158,2	161,4
1933	154,3	141,0	182,4	185,8
1934	149,8	140,3	169,5	171,0
1935	153,9	140,2	180,2	181,9
1936	157,8	143,4	185,7	187,1
1937	160,2	145,5	188,6	189,8
1938	168,4	151,4	199,0	199,5

Die Zunahme von Einkommen und Einzelhandelsumsatz hat also zusammen mit den Maßnahmen zur Stützung des Weihnachtsgeschäfts¹⁾ dem Dezember eine größere Bedeutung gegeben, als er wohl je zuvor gehabt hat. Bedenkt man, daß dieser Entwicklung eine noch stärkere Ballung der Umsatzmengen, also der im Einzelhandel zu leistenden Arbeit entspricht, und berücksichtigt man ferner, daß der Mangel an Arbeitskräften und

Umsatzbewegung in einzelnen Zweigen des Einzelhandels

Einzelhandelszweig	Veränderungen in v. H.		
	Dezember 1938	Gesamtjahr 1938 gegenüber	
	Dezember 1937	Gesamtjahr 1937	Gesamtjahr 1932
Lebensmittel u. Kolonialwaren- geschäfte	)+ 12,3	)+ 7,5	)+ 39,8
Gemischwarengeschäfte (vorwie- gend Lebensmittel)	)+ 6,8	)+ 3,3	)+ 55,6
Drogerien ²⁾	+ 15,0	+ 8,8	+ 26,7
Textil-u. Manufakturwarengesch. ²⁾	+ 19,3	+ 13,5	+ 71,4
davon			
Kurz-, Weiß- u. Wollwaren ..	+ 19,0	+ 13,3	+ 60,2
Damen- u. Mädchenkleidung ..	+ 17,7	+ 9,8	+ 36,5
Herren- u. Knabenkleidung ..	+ 28,5	+ 15,9	+ 95,1
Wäsche	+ 14,1	+ 10,0	+ 74,5
Wirk- u. Strickwaren	+ 26,0	+ 16,5	+ 75,2
Schuhgeschäfte	+ 35,0	+ 17,6	+ 69,3
Möbelfachgeschäfte ²⁾	)+ 12,5	)+ 12,9	)+ 128,9
Fachgeschäfte f. Porzellan, Glas, Haus- u. Küchengeräte ²⁾	)+ 13,0	)+ 10,4	)+ 66,9
Beleuchtungs- u. Elektrofach- geschäfte ²⁾	)+ 15,0	)+ 14,7	)+ 96,6
Büromaschinen-u. Organisations- mittelhandlungen	)+ 20,0	)+ 13,1	)+ 198,1

¹⁾ Vorläufig. — ²⁾ Ermittelt nach Angaben der F. f. H. beim RKW.

die notwendige Rationalisierung den Einzelhandel zwingen, mit einer möglichst kleinen Zahl von Beschäftigten auszukommen, so wird die außerordentliche Bedeutung des Frühkaufs für eine reibungslose Abwicklung des Weihnachtsgeschäfts deutlich.

¹⁾ Vor allem die Späterlegung der früheren Inventurverkäufe und ihre Umgestaltung zu den Winterschlussverkäufen.

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 acht Textseiten und zwei Zahlenbeilagen —

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart							
		20-25. Dez. 1937	27-31. Dez. 1937	3-8. Jan. 1938	10-15. Jan. 1938	17-22. Jan. 1938	24-20. Jan. 1938	31. Jan. bis 5. Febr. 1938	7-12. Febr. 1938	19-24. Dez. 1938	27-31. Dez. 1938	2-7. Jan. 1939	9-14. Jan. 1939	16-21. Jan. 1939	23-28. Jan. 1939	30. Jan. bis 4. Febr. 1939	6-11. Febr. 1939	
		51	52	1	2	3	4	5	6	51	52	1	2	3	4	5	6	
Woche:																		
Geschäftsgang (Indexziffer)																		
Deutschland ¹⁾	1936=100	118,6	115,5	114,8	115,0	115,7	116,6	118,4	117,6	108,3	111,3	119,2	124,4	126,0	126,7	*) 128,1	.	
Großbritannien ²⁾	"	108,7	108,2	106,6	106,2	106,1	105,4	104,8	104,8	100,3	100,1	99,5	99,1	99,1	98,6	98,7	99,7	
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	85,5	79,1	82,0	82,7	83,0	83,0	82,1	80,5	92,7	93,3	94,5	91,6	92,6	93,2	91,4	.	
Produktion, arbeitstäglich																		
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	425,8	409,9	429,3	443,9	439,6	442,2	435,1	435,8	381,8	390,4	409,2	430,9	427,9	425,0	421,6	.	
— in Deutsch-Oberschlesien	"	79,8	78,7	85,2	88,1	87,8	87,8	86,7	88,2	80,8	80,4	90,0	92,5	92,4	94,4	92,6	.	
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	86,0	87,9	85,8	86,6	87,0	86,8	88,9	87,0	89,0	93,2	93,5	94,6	95,4	95,5	97,6	.	
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	940,7	871,4	811,2	881,6	882,0	868,0	867,4	866,3	753,7	802,1	717,2	858,1	851,3	816,3	.	.	
Verkehr, arbeitstäglich																		
Wagenstellung der Reichsbahn ..	1 000	141,5	130,6	126,0	133,7	136,5	139,6	139,2	140,1	115,0	116,1	*) 140,9	*) 154,7	*) 156,6	*) 160,1	158,1	.	
Reichsbank																		
Kapitalanlagen	Mill. RM	5688	6584	5708	5488	5249	.	5979	5629	8259	9143	8122	7837	.	7490	8102	7764	
darunter:																		
Wechsel- und Lombardkredite ..	"	5297	6192	5375	5094	4955	.	5585	5232	7405	8289	7270	6985	.	6638	7212	6806	
Deckungsfähige Wertpapiere ..	"	105	106	107	107	108	.	108	111	557	557	554	554	.	554	592	671	
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	733	1059	723	827	754	.	851	744	1062	1527	950	916	.	1003	1119	1064	
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mill. RM	6973	7499	7052	6741	6561	.	7143	6875	9782	10404	9821	9509	.	9200	9937	9651	
davon Reichsbanknoten	"	5080	5493	5118	4857	4715	.	5199	4957	7666	8223	7705	7425	.	7166	7816	7549	
Postscheckverkehr ⁵⁾	"	1445	1841	1868	1795	1549	1750	1577	1645	2008	2103	2327	2196	1900	1994	1970	.	
Postscheckguthaben (Bestände) ..	"	818	845	838	755	751	740	770	748	982	1049	1038	924	905	922	965	.	
Zinssätze																		
Blankotagesgeld	% p. a.	3,06	3,15	3,15	2,96	2,79	2,92	3,06	2,65	2,75	2,85	2,69	2,50	2,15	2,40	2,75	2,44	
Rendite der 4 1/2 %-Pfandbriefe ..	"	4,50	4,50	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	"	0,68	0,66	0,55	0,55	0,54	0,53	0,53	0,53	1,04	0,94	0,57	0,57	0,54	0,53	0,53	0,53	
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	"	0,19	0,19	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	
Effektenmarkt																		
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere																		
Kursniveau, gesamt ⁶⁾	v. H.	99,67	99,67	99,76	99,81	99,82	99,85	99,87	99,90	98,97	98,98	99,02	99,00	99,01	98,99	98,99	98,99	
—, Pfandbriefe	"	99,91	99,91	100,01	100,07	100,08	100,09	100,09	100,10	99,17	99,17	99,18	99,17	99,18	99,17	99,17	99,16	
—, Kommunal-Obligationen	"	99,14	99,16	99,20	99,28	99,31	99,38	99,47	99,54	98,88	98,85	98,86	98,84	98,83	98,82	98,82	98,80	
—, Öffentliche Anleihen ⁷⁾	"	99,23	99,20	99,24	99,18	99,23	99,27	99,33	99,38	97,99	98,12	98,35	98,35	98,33	98,27	98,28	98,33	
5% Industrie-Obligationen	"	102,63	102,66	103,05	103,03	103,04	102,99	103,04	103,02	99,93	100,21	101,20	101,19	101,19	101,04	100,99	100,95	
Aktienindex, gesamt																		
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	1924/26 = 100	111,2	111,9	113,7	114,3	113,8	113,6	113,8	113,3	103,0	103,1	103,2	103,3	103,7	104,8	104,9	105,1	
—, Verarbeitende Industrie	"	118,1	118,9	120,9	121,0	120,4	120,0	119,9	119,1	105,5	105,6	105,6	105,9	106,7	108,7	108,9	109,8	
—, Handel und Verkehr	"	104,7	105,6	107,4	108,1	107,5	107,3	107,6	107,1	98,2	98,4	98,6	98,6	98,9	99,7	100,0	100,3	
Aktienindex, Großbritannien ⁸⁾ ..	1926=100	116,1	116,5	118,0	118,8	118,9	118,7	118,9	118,7	108,9	108,8	108,9	109,1	109,4	110,1	109,9	109,7	
—, Ver. Staaten von Amerika ⁹⁾ ..	"	118,5	117,7	119,3	118,5	117,4	115,9	114,5	112,6	97,2	98,6	98,1	96,9	94,9	91,5	97,9	98,7	
—, Ver. Staaten von Amerika ¹⁰⁾ ..	"	82,5	77,3	80,7	86,4	84,0	79,8	78,9	79,6	91,1	92,6	93,6	91,5	92,6	87,4	89,0	91,1	
Devisenkurse in Berlin																		
New York	RM je \$	2,4840	2,4854	2,4837	2,4845	2,4850	2,4850	2,4791	2,4760	2,4940	2,4934	2,4920	2,4920	2,4920	2,4927	2,4930	2,4930	
London	RM je £	12,42	12,42	12,43	12,42	12,42	12,43	12,43	12,43	11,64	11,62	11,57	11,65	11,66	11,66	11,66	11,68	
Paris	RM je 100fr	8,44	8,44	8,44	8,35	8,30	8,16	8,14	8,15	6,57	6,57	6,55	6,57	6,58	6,58	6,59	6,60	
Warenpreise																		
Indexziffern																		
Reagible Waren ¹¹⁾	1913=100	74,3	.	74,0	75,0	75,3	74,1	74,2	74,0	74,0	74,0	74,1	73,9	73,6	73,4	73,5	73,7	
Großhandelspreise (gesamt)	"	105,5	.	105,6	105,5	105,5	105,5	105,6	105,5	106,4	106,4	106,6	106,6	106,6	106,6	106,5	106,5	
Agrarstoffe	"	104,6	.	105,0	105,0	104,9	105,0	105,3	105,3	107,3	107,3	107,9	107,9	108,0	108,0	107,6	107,6	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren ..	"	94,3	.	94,3	94,5	94,4	94,2	94,3	94,2	94,3	94,3	94,4	94,4	94,4	94,4	94,3	94,4	
Fertigwaren	"	126,0	.	125,9	125,8	125,9	125,9	125,9	126,0	125,6	125,6	125,5	125,5	125,5	125,5	125,5	125,5	
darunter: Produktionsgüter	"	113,1	.	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	112,9	112,9	112,9	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	
Verbrauchsgüter	"	135,8	.	135,7	135,4	135,5	135,5	135,5	135,6	135,3	135,3	135,1	135,1	135,1	135,1	135,2	135,1	
Großhandelsindex																		
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	83,2	83,1	83,2	83,9	83,4	83,1	82,6	82,4	79,7	80,2	80,0	79,7	79,8	79,8	79,8	79,5	
Großbritannien ¹²⁾	1913=100	111,0	110,6	111,1	111,2	110,6	109,8	109,5	108,8	101,9	102,2	101,8	101,4	100,9	100,6	100,7	100,5	
Großhandelspreise																		
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	191,0	191,0	193,0	193,0	193,0	193,0	*) 196,0	196,0	
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..	je 50 kg	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,1	41,3	41,3	43,8	43,6	43,8	43,8	43,8	43,8	42,8	42,8	
Rindshäute, süddam. ¹³⁾ , Hamburg ..	je 1/2 kg	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,46	0,45	0,44	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,32	0,32		

2. Beilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung

12. Jahrgang

Berlin, den 15. Februar 1939

Nummer 7

Monatliche
Zahlen-
überblick
Dezember 1938

C

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1937 ²⁾			1938 ³⁾											
		Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Anzahl der Werkstage:		26	25	26	25	24	27	24	25	25	26	27	26	26	25	26
Produktion (arbeitstäglich)																
Indexziffer der Industrieproduktion (ohne Nahrungs- und Genußmittel)	1928 = 100	MD	125,6	127,2	121,7	116,2	121,0	²⁾ 124,6	125,6	128,8	126,9	128,7	129,4	133,3	133,5	137,1
Produktionsgüter gesamt	"	"	132,3	134,1	127,1	120,3	127,0	²⁾ 131,1	134,9	139,5	138,6	139,8	138,5	140,5	140,9	143,1
Investitionsgüter	"	"	135,8	136,7	126,9	116,7	126,0	²⁾ 133,3	139,1	145,0	145,0	147,9	146,7	148,7	147,9	148,0
Sonstige	"	"	125,6	128,9	128,3	128,8	129,8	128,6	126,3	127,4	124,6	122,0	120,6	122,8	126,0	132,6
Kraftstoffe ⁴⁾	"	"	128,7	129,7	129,4	128,9	128,7	126,4	125,9	126,8	123,8	124,7	123,3	123,9	128,5	134,1
Grundstoffe ⁵⁾	"	"	120,7	126,9	122,1	122,2	125,4	²⁾ 125,5	128,3	132,1	129,6	127,4	126,3	128,4	128,8	134,5
Konstruktionen ⁶⁾	"	"	142,7	141,4	130,0	115,4	127,6	137,6	143,9	150,4	151,5	155,4	154,0	156,5	155,3	153,3
Verbrauchsgüter, elastischer Bedarf	"	"	109,4	110,7	108,7	106,3	106,6	109,3	103,2	103,1	98,2	102,0	107,6	116,1	115,9	122,7
Eisenerzeugnisse	1928 = 100	MD	100,0	103,8	102,1	103,7	105,4	104,1	102,4	100,3	95,4	99,7	99,2	98,4	98,2	96,5
Großeisen gesamt	"	"	136,2	145,2	138,9	142,0	144,9	144,7	148,4	153,3	151,0	²⁾ 152,4	151,0	153,6	155,7	163,3
Roheisen ⁷⁾	1 000 t	"	45,7	45,7	45,2	46,4	48,2	49,7	49,3	51,4	51,8	²⁾ 52,4	51,1	51,4	52,0	53,4
Rohstahl ⁸⁾	1 000 t	"	141,7	141,7	140,2	143,9	149,5	154,2	152,9	159,4	160,7	²⁾ 162,5	158,5	159,4	161,3	165,6
Walzwerkserzeugnisse ⁹⁾	1 000 t	"	65,9	71,6	67,9	72,5	73,8	72,9	75,8	78,6	75,6	²⁾ 76,2	74,7	76,3	79,1	81,3
"	1928 = 100	"	139,2	151,2	143,4	151,1	155,9	154,0	160,1	166,0	159,7	²⁾ 160,9	157,8	161,1	167,1	171,7
"	1 000 t	"	50,6	54,0	51,6	53,7	52,6	52,5	53,8	56,6	55,0	²⁾ 55,5	55,4	56,4	56,6	60,1
"	1928 = 100	"	134,1	143,1	136,8	137,0	139,4	139,2	142,6	150,0	145,8	²⁾ 147,1	146,9	149,5	150,0	159,3
Maschinen (Versand)	1928 = 100	MD	128,0	129,3	146,2	120,6	130,6	141,5	145,9	149,2	154,4	145,6	143,6	156,1	152,0	.
Kraftfahrzeuge gesamt	"	"	188,3	178,4	162,6	170,2	184,1	187,3	196,3	208,1	205,6	191,7	157,5	180,3	186,9	156,0
Personenkraftwagen	"	"	209,4	193,4	175,4	184,9	206,0	206,1	216,9	228,3	224,6	216,0	170,6	206,9	202,9	171,3
Lastkraftwagen	"	"	221,4	222,8	199,7	204,7	200,1	214,1	223,1	241,7	240,9	198,6	180,5	167,0	222,7	167,9
Motorräder	"	"	54,2	58,0	61,0	62,9	66,8	71,0	71,9	77,8	78,7	74,9	71,4	76,6	72,5	73,4
Städtische Bautätigkeit ¹¹⁾																
Baubeginne	1928 = 100	MS	102,4	110,2	91,5	79,4	91,5	119,3	135,7	116,9	132,9	154,6	116,2	119,4	.	147,7
Bauvollendungen (Gebrauchsbau)	"	"	157,6	123,3	115,7	118,5	89,8	75,9	82,1	92,5	103,2	79,2	92,5	82,6	111,2	150,3
NE-Metallerzeugnisse ¹²⁾	1928 = 100	MD	137,4	135,6	131,3	143,5	135,3	146,7	138,7	139,6	139,6	153,2	158,6	141,2	149,6	140,7
NE-Metalle gesamt	"	"	127,9	139,3	139,2	131,2	139,9	134,3	134,0	137,5	139,5	135,3	145,4	148,8	149,7	159,2
Metallwalzwerkserzeugnisse ¹³⁾	"	"	110,8	121,8	124,3	113,7	123,4	113,9	115,0	118,2	113,4	116,7	125,4	130,5	133,5	142,3
Kohle gesamt	1928 = 100	MD	124,1	127,3	125,1	127,3	125,8	123,2	121,0	123,2	120,9	123,0	120,1	118,9	122,9	127,8
Steinkohle	1 000 t	"	620	640	625	638	632	618	604	611	595	606	588	579	602	627
"	1928 = 100	"	124,4	128,4	125,4	128,0	126,9	124,0	121,3	122,7	119,4	121,7	118,1	116,3	120,8	125,8
Koks ¹⁴⁾	1 000 t	"	122,6	123,7	124,2	124,5	125,9	125,5	124,2	123,7	126,2	126,5	128,5	129,1	131,0	133,1
Steinkohlenbriketts	1 000 t	"	132,5	133,7	134,2	134,6	136,1	135,6	134,2	135,8	136,4	136,7	138,9	139,5	141,6	143,8
"	1928 = 100	"	25,8	25,2	23,5	24,3	22,7	19,7	21,5	22,8	22,5	22,7	22,8	22,5	23,2	23,3
Braunkohle	1 000 t	"	160,8	157,1	146,5	151,5	141,5	122,8	134,0	142,1	140,3	141,5	142,1	140,3	144,6	145,3
"	1928 = 100	"	633	657	656	658	630	602	611	628	621	635	617	625	650	695
Braunkohlenbriketts	1 000 t	"	116,7	121,0	120,8	121,2	116,2	110,9	112,6	115,8	114,3	117,0	113,6	115,2	119,8	128,1
"	1928 = 100	"	139	137	137	143	140	132	136	148	150	155	146	143	144	147
"	1928 = 100	"	105,6	104,3	104,3	108,7	106,4	100,5	103,5	113,1	114,4	117,8	111,5	109,2	109,4	111,7
Stromerzeugung (122 Werke)	1928 = 100	MD	196,2	213,2	216,0	213,0	197,4	190,0	199,8	196,4	183,6	190,0	193,4	203,6	219,8	237,9
Gaserzeugung ¹⁵⁾	"	"	113,1	117,5	123,9	121,9	122,3	118,0	114,3	114,3	112,9	113,1	116,4	120,8	.	.
Erdölproduktion ¹⁶⁾	1 000 t	MS	41,6	39,3	40,0	38,6	37,2	51,5	49,3	47,5	47,1	49,9	45,0	47,3	47,9	45,9
Wasserwerke ¹⁷⁾	1928 = 100	"	77,2	86,5	76,8	70,7	71,7	90,4	77,7	83,1	87,7	77,7	109,3	98,5	81,5	.
Papier gesamt ¹⁸⁾	1935 = 100	MD	127,1	130,0	126,7	127,7	128,4	129,6	123,3	126,7	122,2	117,1	112,0	112,4	112,1	117,3
Rohpapier	"	"	129,1	132,7	129,7	129,5	129,8	130,8	125,2	128,4	123,9	116,9	112,6	113,4	114,3	120,2
Pappe	"	"	138,0	142,0	138,7	140,9	143,7	145,3	138,4	147,1	141,5	138,0	133,2	133,7	134,1	139,5
Chemikalien ¹⁹⁾	1928 = 100	MD	122,1	127,8	131,2	132,9	132,4	126,3	126,2	121,0	118,9	117,4	119,9	121,7	129,3	.
Kali, K ₂ O	1 000 t	"	5,92	6,44	6,19	6,76	7,09	6,37	5,96	5,86	5,50	5,86	5,84	5,60	5,72	6,07
"	1928 = 100	"	127,0	138,2	132,8	145,1	152,1	147,4	127,9	125,8	118,0	125,8	125,3	120,2	122,7	130,3
Textilproduktion	1928 = 100	MD	103,9	104,3	106,8	105,8	107,6	110,1	102,6	106,7	97,6	98,5	107,0	113,2	112,3	116,9
Baumwollindustrie gesamt	"	"	102,0	104,3	105,1	106,7	109,0	109,8	101,8	105,4	95,6	96,1	106,3	113,9	113,4	116,3
Leinwand	"	"	103,3	101,9	105,1	105,8	106,6	107,2	109,9	108,2	106,7	106,3	107,1	106,9	106,9	107,4
Hanf	"	"	143,5	157,8	166,3	145,2	156,1	141,5	122,2	122,6	124,4	105,8	111,9	131,1	131,9	141,5
Lederschuhe	1928 = 100	MD	106,9	107,8	111,4	114,5	118,6	126,5	121,5	127,7	117,3	92,4	102,7	123,2	120,6	.
Hausat ²⁰⁾	"	"	117,8	120,8	116,2	114,2	106,7	106,8	103,0	104,2	103,3	107,5	111,8	119,0	123,8	.
Haushaltporzellan	"	"	79,7	83,4	79,8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spielwaren ²¹⁾	"	"	171,1	138,5	52,7	27,8	41,7	64,8	46,1	49,8	61,8	79,4	131,0	155,2	161,9	133,3
Funkgerät	"	"	339,0	376,4	386,4	282,9	251,4	197,1	110,5	144,9	136,0	205,3	386,4	521,1	518,4	602,0
Zucker	1928 = 100	MD	384,3	682,2	308,1	18,7	4,9	1,4	6,1	3,2	4,3	4,6	2,6	3,7	307,9	621,6
Tabak gesamt	"	"	129,4	128,2	125,3	116,4	111,4	136,3	121,3	135,7	132,2	129,5	142,0	145,2	143,6	142,2
Zigaretten	"	"	131,4	144,6	136,5	123,3	122,3	141,3	119,7	131,3	125,3	125,4	131,8	137,4	133,9	144,0
Zigaretten	"	"	134,9	125,3	126,1	117,7	110,2	140,8	128,8	146,2	143,5	139,1	155,6	158,3	157,5	149,0
Rauchtabak	"	"	85,6	82,7	76,3	80,8	76,9	87,5	78,5	83,7	84,9	82,0	92,6	90,1	90,7	76,3
Bier	"	"	72,8	63,0	74,1	59,2	63,7	77,8	84,6	81,7	98,1	102,8	110,7	93,6	83,7	78,6
Branntwein ²²⁾	"	VD	.	122,7	.	.	94,8	.	.	87,4	.	.	93,4	.	.	80,7
Indexziffer der gewerblichen Gütererzeugung (einschl. Nahrungs- und Genußmittel)																
Ursprungsreihe	1928 = 100	VD	.	128,2	.	.	116,4	.	.	120,4	.	.	124,6	.	.	.
saisonbereinigt	"	"	.	124,8	.	.	118,3	.	.	122,4	.	.	124,2	.	.	.
Verbrauchsgüter gesamt ²³⁾	"	"	.	106,4	.	.	105,8	.	.	101,8	.	.	109,1	.	.	.
starrer Bedarf ²⁴⁾	"	"	.	105,1	.	.	99,6	.	.	100,8	.	.	111,7	.	.	.
Bruttoproduktionswert ²⁵⁾	Mrd. RM	VS	.	19,07	.	.	18,29	.	.	19,05	.	.	19,80	.	.	.
Auslandsabsatz der Industrie (Werte)	1928 = 100	VD	.	59,9	.	.	48,9	.	.	45,2	.	.	46,1	.	.	.
Exportquote ²⁶⁾	v. H.	"	.	13,9	.	.	11,8	.	.	10,5	.	.	10,3	.	.	.
Weltproduktion ²⁷⁾ (erweiterte Reihe)	1928 = 100	MD	125,1	119,3	114,3	116,0	116,5	117,7	114,9	115,4	115,0	116,2	117,9	122,0	121,7	12

