

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

10. JAHRGANG

BERLIN, DEN 11. AUGUST 1937

NUMMER 32

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

Die Zahlen der Woche

Verkehr

Zunehmender Bedarf an Massengütern für die Arbeiten des Vierjahresplanes und erhöhte Ausfuhr haben dem Güterverkehr im ersten Halbjahr 1937 einen kräftigen Auftrieb gegeben. Der Verkehr auf der Schiene war um mehr als 10 v. H. größer als vor einem Jahr. Damit ist auch bei der Deutschen Reichsbahn der in den Jahren 1928/29 erreichte Stand wieder überschritten worden. Teilweise macht sich bereits — namentlich infolge des regen Kohlenverkehrs — ein Mangel an geeigneten Transportmitteln bemerkbar.

Bei stark steigendem Ausfuhrbedarf lagen die Zulassungen von Personen- und Lastkraftwagen im ersten Halbjahr 1937 nur knapp über Vorjahrsstand. Die Krafttrazulassungen konnten jedoch gleichzeitig noch um rd. 34 v. H. gesteigert werden.

Verkehr der Reichsbahn (arbeitstäglich; 1928 = 100)	1928	1929	1932	1933	1934	1935 ¹⁾	1936	1936		1937		
								Mai	Juni	Mai	Juni	
Beförderte Güter ²⁾	100	101,2	55,8	61,1	73,7	84,1	93,1	93,3	91,8	103,3	100,5	
Wagenstellung für												
Kohle	100	110,5	68,5	73,1	80,7	92,2	100,6	99,3	101,5	117,5	112,2	
landw. Erzeugnisse	100	98,2	79,0	79,7	80,8	77,2	70,7	47,5	36,2	54,7	45,2	
Düngemittel	100	98,1	70,5	71,8	88,1	99,5	108,6	62,5	69,7	104,8	84,7	
Zement	100	95,2	41,7	50,9	81,5	99,8	125,5	157,1	159,7	155,6	148,9	
sonst. Ladungen	100	101,7	24,1	37,9	71,4	74,0	90,3	98,7	85,0	86,6	98,2	
Absatz von Kraftfahrzeugen (arbeitstäglich, in Stück)	1929	1932	1933	1934	1935	1936	1936			1937		
							April	Mai	Juni	April	Mai	Juni
Zulassungen von												
Personenkraftwagen ³⁾ ..	313,2	133,9	269,7	430,1	594,3	701,4	872,6	972,8	852,9	828,4	898,9	724,2
Lastkraftwagen ⁴⁾	87,8	22,9	38,1	77,3	122,7	164,1	180,6	191,5	192,4	174,4	193,2	164,7
Krafttridern	.	183,7	190,3	295,0	444,9	608,6	966,6	1 073,9	946,4	1 214,9	1 478,3	1 161,6
Ausfuhr von												
Personenkraftwagen ⁵⁾ ...	15,8	29,7	36,2	36,7	69,5	102,7	118,4	141,4	160,7	208,8	244,5	273,2
Lastkraftwagen ⁵⁾	11,1	7,4	8,4	7,5	12,6	20,3	21,5	24,0	25,1	35,3	40,5	29,6
Krafttridern	24,7	11,4	6,6	5,9	18,8	47,9	44,0	50,7	79,4	103,5	120,0	121,1

¹⁾ Im öffentlichen Verkehr. — ²⁾ Ab März 1935 einschl. Saarland. — ³⁾ Einschl. Dreiradfahrzeuge für Personenbeförderung, bis 1934 einschl. über 350 kg Eigengewicht, ab 1935 über 200 cem Hubraum. — ⁴⁾ Einschl. Dreiradfahrzeuge für Lastenbeförderung, bis 1934 einschl. über 350 kg Eigengewicht, ab 1935 über 200 cem Hubraum und Omnibusse. — ⁵⁾ Einschl. mit Kraftmaschinen versehener Untergestelle.

¹⁾ Im öffentlichen Verkehr. — ²⁾ Ab März 1935 einschl. Saarland. — ³⁾ Einschl. Dreiradfahrzeuge für Personenbeförderung, bis 1934 einschl. über 350 kg Eigengewicht, ab 1935 über 200 ccm Hubraum. — ⁴⁾ Einschl. Dreiradfahrzeuge für Lastenbeförderung, bis 1934 einschl. über 350 kg Eigengewicht, ab 1935 über 200 ccm Hubraum und Omnibusse. — ⁵⁾ Einschl. mit Kraftmaschinen versehener Untergestelle.

Die Ausfuhr der Industrie

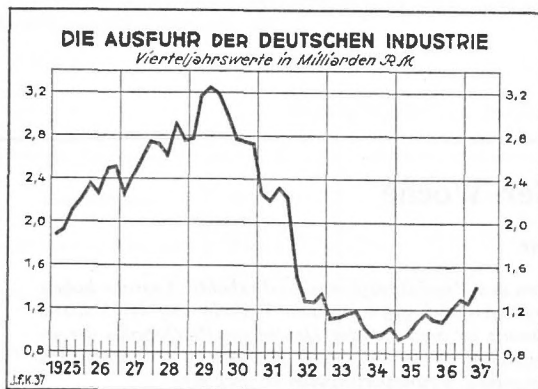
Zu den bemerkenswertesten Fortschritten im Aufschwung der deutschen Industrie gehört die Tatsache, daß neuerdings auch der Auslandsabsatz sich zu erholen beginnt. Der Wert der industriellen Ausfuhr, der im zweiten Vierteljahr 1929 mit rd. 944 Millionen *RM* den tiefsten Stand seit Jahren erreicht hatte, ist im zweiten

Viertel des laufenden Jahres auf 1414 Mill. *RM* gestiegen. Wenn auch die Ausfuhr dem Werte nach noch bei weitem nicht wieder so umfangreich ist wie in den Jahren 1928/29 — im zweiten Vierteljahr 1929 betrug sie z. B. 3172 Mill. *RM* —, so bedeutet eine Steigerung um fast 50 v. H. doch einen beachtlichen Erfolg. Die Ausfuhrsteigerung

hat sich gerade in den letzten Jahren fühlbar beschleunigt. Es betrug nämlich die Zunahme des Exports (dem Werte nach)

vom 2. Vierteljahr 1934 bis zum 2. Vierteljahr 1935
2,5 v. H.
„ 2. Vierteljahr 1935 „ „ 2. Vierteljahr 1936
12,6 v. H.
„ 2. Vierteljahr 1936 „ „ 2. Vierteljahr 1937
29,8 v. H.

Von April bis Juni 1937 wurden erstmalig mehr Industriewaren ausgeführt als jemals in irgend einem Vierteljahre seit 1933; auch das Ausfuhrergebnis vom 2. Vierteljahr 1932 ist bereits wieder überschritten.



Dabei pflegt die Ausfuhr jeweils im zweiten Vierteljahr saisonmäßig besonders niedrig zu sein; im dritten und vierten Vierteljahr ist die Ausfuhr fast immer größer als in den Monaten April bis Juni.

Wert der industriellen Ausfuhr
in Millionen RM¹⁾

	1933	1934	1935	1936	1937
1. Vierteljahr	1 118	1 026	929	1 105	1 264
2. Vierteljahr	1 126	944	968	1 089	1 414
3. Vierteljahr	1 162	966	1 073	1 203	.
4. Vierteljahr	1 180	1 036	1 174	1 291	.

¹⁾ Über die Abgrenzung der industriellen Ausfuhr vgl. Rolf Wagenführ, Die Bedeutung des Außenmarktes für die deutsche Industrie- und Wirtschaft. Sonderheft 41 des Instituts für Konjunkturforschung, Berlin 1936. Die neue Einteilung der Handelsstatistik wurde im IHK der bisherigen Berechnung (mit einer Fehlergrenze von 1 bis 2 v. H.) angeglichen.

Die *Ausfuhrpreise* halten sich zwar noch auf sehr niedrigem Stand; immerhin ist es im ganzen gelungen, die Verteuerung der Rohmaterialien in den Exportpreisen zum Ausdruck zu bringen. Der durchschnittliche Ausfuhrpreis für industrielle

Durchschnittlicher Ausfuhrpreis für Industriewaren¹⁾
1928 = 100

	1933	1934	1935	1936	1937
1. Vierteljahr	70,0	62,9	60,1	57,2	58,1
2. Vierteljahr	67,7	62,2	58,3	58,6	60,4
3. Vierteljahr	65,3	62,0	57,6	58,9	.
4. Vierteljahr	63,9	61,8	57,2	59,2	.

¹⁾ Ohne Nahrungs- und Genußmittel

Erzeugnisse ist nach den Berechnungen des Instituts für Konjunkturforschung (1928 = 100) von 58,3 im zweiten Vierteljahr 1935 auf 60,4 im zweiten Vierteljahr 1937 gestiegen.

Wieweit sich damit auch die *Relation zwischen den Inlands- und den Exportpreisen* verändert hat, ist aus den verfügbaren Unterlagen nur schwer zu erkennen. Die Indexziffer der Industriepreise, die die Preisentwicklung am Binnenmarkt wiedergibt, ist gegenüber dem Vorjahr etwa ebenso stark gestiegen wie der durchschnittliche Exportpreis. Berücksichtigt man aber, daß die Ausfuhr stärker auf Produktionsgüter gerichtet ist (deren Rohstoffanteil geringer ist als der der Verbrauchsgüter), so darf man wohl mit einer leichten relativen Steigerung der Ausfuhrpreise rechnen.

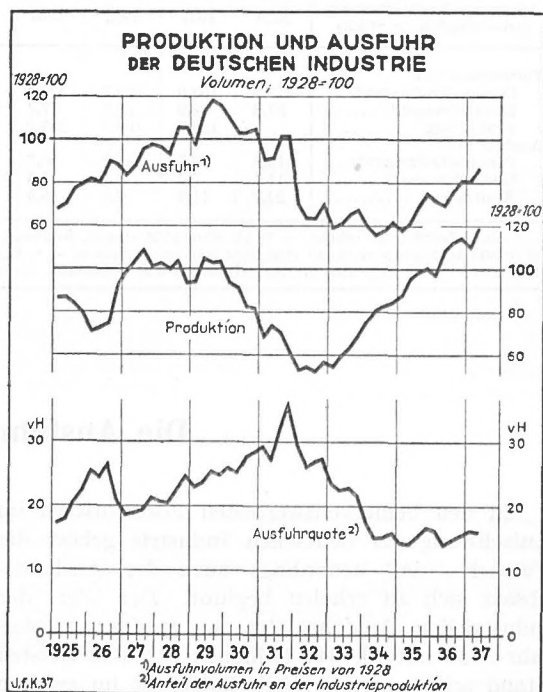
Solange die Zunahme der Ausfuhrpreise nicht stärker zur Entfaltung kommt, hängt die Zunahme der Exporterlöse in erster Linie von der Vergrößerung der *Ausfuhrmengen* ab. Das Ausfuhrvolumen der Industrie (in Preisen des Jahres 1928) hat im zweiten Vierteljahr 1937 rd. 87 v. H. des Standes von 1928 wieder erreicht, d. h. es werden mengenmäßig heute wieder ebensoviel Waren exportiert wie im zweiten Vierteljahr 1927.

Ausfuhrvolumen der deutschen Industrie¹⁾
in Preisen des Jahres 1928; 1928 = 100

	1933	1934	1935	1936	1937
1. Vierteljahr	58,6	59,6	57,1	71,3	80,5
2. Vierteljahr	60,7	55,5	61,2	68,8	86,6
3. Vierteljahr	65,1	57,3	68,8	75,6	.
4. Vierteljahr	67,4	61,7	75,9	80,7	.

¹⁾ Ohne Nahrungs- und Genußmittel.

Im einzelnen ist vor allem die Ausfuhr von industriellen Roh- und Halbstoffen stark gestiegen; hier wurde im zweiten Vierteljahr 1937 der Stand von 1928 so gut wie wieder erreicht. Aber auch die Ausfuhr von industriellen Fertigwaren, die in den Jahren 1932 bis 1935 zurückgeblieben war, hat sich in den letzten anderthalb



Jahren kräftig erholt; seit ihrem tiefsten Stand im zweiten Vierteljahr 1934 beträgt die Zunahme der Fertigwarenausfuhr fast zwei Drittel.

Welcher Teil der *industriellen Produktionskapazitäten mit Exportaufträgen* beschäftigt ist, läßt sich nur der Größenordnung nach angeben.

Anteil der Ausfuhr an der industriellen Produktion¹⁾
in v. H.

	1933	1934	1935	1936	1937
1. Vierteljahr	23,6	17,4	14,3	16,2	16,2
2. Vierteljahr	22,4	15,2	14,2	14,0	16,0
3. Vierteljahr	22,7	15,2	15,4	14,8	.
4. Vierteljahr	21,6	16,0	16,7	15,5	.

¹⁾ Doppelzählungen ausgeschaltet; in Preisen des Jahres 1928. Ohne Nahrungs- und Genußmittel.

Nach überschlägigen Berechnungen beträgt der Anteil der Ausfuhr an der industriellen Produktion (Doppelzählungen ausgeschaltet; in Preisen des Jahres 1928 berechnet) zur Zeit etwa 16 v. H.;

im gleichen Zeitraum des Vorjahres hatte die Exportquote nur 14 v. H. betragen. Im Gegensatz zur Entwicklung in den Jahren 1933/36 gewinnt die Ausfuhr im Rahmen des industriellen Gesamtabsatzes allmählich wieder größere Bedeutung. Im ganzen dürften gegenwärtig etwa 1,9 bis 2,0 Millionen Menschen in der Industrie für den Export tätig sein — das sind über 500 000 mehr als im Durchschnitt des Jahres 1934.

*

Die Nachfrage nach deutschen Erzeugnissen im Ausland nimmt weiter zu. Gelingt es, der deutschen Industrie die für den Export erforderlichen Rohstoffe zur Verfügung zu stellen und trotz der Vollbelastung der Kapazitäten durch Inlandsaufträge noch Raum für Exportaufträge zu schaffen, so kann mit einer weiteren kräftigen Steigerung des Industrieexports gerechnet werden.

Wandlungen der deutschen Binnenschifffahrt

Die deutsche Binnenschifffahrt, die in den letzten drei Jahrzehnten vor dem Krieg einen lebhaften Aufschwung genommen hatte, ist durch den Ausgang des Krieges in ihrer Entwicklung stark gehemmt worden. Nach einem kurzen Aufschwung in den Jahren 1925 bis 1927 schlug ihr die Wirtschaftskrise während der Jahre 1929 bis 1932 neue Wunden. Mit dem Beginn der wirtschaftlichen Wiederaufbauarbeit hat sich die Reichsregierung nicht auf die Bekämpfung der Notlage in der Binnenschifffahrt beschränkt, sondern auch einen großzügigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes eingeleitet.

Der Stand nach der Stabilisierung

Durch das Versailler Diktat hatte die deutsche Binnenschifffahrt einen erheblichen Teil ihrer Flotte eingebüßt. Mehr als ein halbes Tausend der leistungsfähigsten Binnenschiffe mußte den ehemaligen Feindmächten ausgeliefert werden. Dazu kam der Schiffsbestand in den abzutretenden Gebieten, so daß im ganzen durch den unglücklichen Ausgang des Krieges 2748 Schiffe mit rd. 903 000 t Tragfähigkeit der deutschen Binnenflotte verloren gingen. Gegenüber dem Stand vor dem Kriege¹⁾ hatte sich damit der verfügbare Kahnraum um etwa 12 v. H. verringert. Überdies wurde nach dem Kriege die Wettbewerbslage der Binnenschifffahrt durch Einführung des Staffeltariffsystems bei der Deutschen Reichsbahn verschlechtert. Dies alles führte dazu, daß sich sowohl im Bestand der deutschen Binnenflotte als auch im Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen in den ersten Nachkriegsjahren beachtliche Umschichtungen vollzogen.

Gegenüber 1913 war beispielsweise der Bestand an *Schleppern* Anfang 1925 um rd. 13 v. H. größer, obwohl die Zahl der *Schleppkähne* stark zurückgegangen war und auch der Kahnraum den Stand vor dem Kriege — auf das neue Reichsgebiet umgerechnet — nicht völlig erreichte. Dabei ent-

Veränderungen in der deutschen Binnenschifffahrt nach dem Stand von Ende 1924 gegenüber der Vorkriegszeit¹⁾

1913=100

Binnenflotte	Schlepper
Schiffe insgesamt ²⁾	Zahl
Zahl	113,0
Kahnraum (t)	Maschinenstärke (PS) ..
97,4	110,4
Schiffe ohne eigene Triebkraft ³⁾	Güterverkehr ²⁾
Zahl	Beförderte Güter (t)...
83,1	Verkehrsleistung (tkm) 79,7
Kahnraum (t)	davon mit
96,8	inländ. Schiffen
	66,6

¹⁾ Neues Reichsgebiet, ohne Saarland. — ²⁾ Einschließlich Hamburger Schuten. — ³⁾ Im Jahre 1924.

fiel der Zuwachs an Schleppkraft ausschließlich auf die westdeutschen Wasserstraßen und die Donau, während im mittel- und ostdeutschen

¹⁾ Altes Reichsgebiet.

Stromgebiet — zum Teil infolge der Abwanderung nach den westlichen Wasserstraßen — ein Rückgang im Bestand an Schleppern festzustellen war. Offenbar hatte sich die Vermehrung der Schleppkraft zunächst größtenteils auf Kosten der „Selbstfahrer“ vollzogen; zum Teil ist auch die Zahl der Personenschiffe zurückgegangen. Im ganzen hat der Bestand an „anderen Schiffen mit eigener Triebkraft“, zu denen in erster Linie Güterfahrzeuge (Dampf- und Motorgüterboote) zählen, um rd. ein Viertel gegenüber 1913 abgenommen.

Beachtlich ist vor allem der rasche Übergang vom „Handwerk“ zum Großbetrieb. Während Ende 1912¹⁾ noch 2152 Betrieben mit 2 und mehr Schiffen 14 041 *Einzelschiffer* gegenüberstanden, war die Zahl der Einzelschiffer bis Ende 1926 bereits um 35 v. H. gesunken. Die von ihnen gefahrene Tonnage hatte sich zwar nur um 22 v. H. vermindert; doch war die Tragfähigkeit der Schiffsflotte in den größeren Betrieben (mit 2 und mehr Schiffen) gleichzeitig um etwa 11 v. H. gestiegen. Dabei ist bezeichnend, daß die Zahl der Betriebe in allen Größenklassen bis zu 50 Schiffen (mit Ausnahme der Betriebe mit nur 2 Schiffen) gesunken war, während sich die Zahl der Betriebe mit 51 bis 100 und mit mehr als 100 Schiffen um je 3 Betriebe erhöht hatte.

Hinzu kam auf Grund der erzwungenen Internationalisierung der deutschen Ströme ein ständiges Vordringen der ausländischen Flotten, das — namentlich auf dem Rhein — die Kräfteverhältnisse stark verschoben hatte. Eine Aufgliederung der Tonnenkilometerleistung nach dem Anteil deutscher und ausländischer Fahrzeuge läßt erkennen, daß die deutschen Schiffe im Jahre 1924 erst zwei Drittel ihrer Vorkriegsleistung erreicht hatten. Für die ausländische Flagge ergab sich 1924 (neues Reichsgebiet) allein schon gegenüber dem Vorkriegsjahr im alten Reichsgebiet ein Gewinn von 43 v. H.

Die Wettbewerbslage der deutschen Binnenschifffahrt hatte sich ferner noch dadurch verschlechtert, daß der verfügbare Kahnraum bei weitem nicht in dem Maße gesunken war, in dem der Güterverkehr abgenommen hatte. Für den Rückgang des Verkehrsumfanges in der Nachkriegszeit waren neben den Störungen infolge der

Markentwertung vor allem die Umstellungsschwierigkeiten in der deutschen Wirtschaft nach dem Krieg und während der Rheinlandbesetzung ausschlaggebend. Für die Rheinschifffahrt — auf die mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung auf den deutschen Wasserstraßen entfällt — war beispielsweise die mit den politischen Auseinandersetzungen im besetzten Gebiet zusammenhängende Drosselung der Wirtschaftstätigkeit so hemmend, daß im Jahr 1923 nur noch etwa drei Zehntel von der 1913 beförderten Gütermenge verfrachtet wurden. Im darauffolgenden Jahr begann der Verkehr auf dem Rhein wieder zu steigen und erreichte 86,2 v. H. der Vorkriegsmenge. Im ganzen blieb die auf den deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge jedoch im Jahre 1924 noch um rd. 26 v. H. unter dem Stand von 1913. Nicht ganz so stark war die nach Tonnenkilometern errechnete Verkehrsleistung gefallen.

Aufschwung und Krise

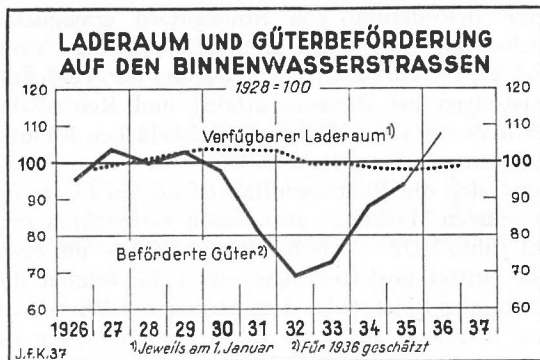
Nach dem Abschluß der Inflationswirren erlebte die Binnenschifffahrt einen beträchtlichen Auftrieb. Schon im Jahr 1926 wurde im Güterverkehr der Vorkriegsstand erheblich überschritten, wobei die umfangreichen Kohlenlieferungen anlässlich des englischen Bergarbeiterstreiks eine bedeutende Rolle spielten. Der wachsende Verkehrsumfang und der hohe Bedarf an Massengütern ließ die Neubautätigkeit in der Binnenschifffahrt wieder stärker in Gang kommen. Die Zahl der Binnenschiffe war in den Jahren 1929/30 kaum niedriger als Ende 1912. Um so schwerer mußte der Ausbruch der Wirtschaftskrise im Jahre 1929 und der nun folgende Rückgang in den Verkehrsmengen die deutsche Binnenschifffahrt treffen. Von 1928 bis 1932 sank der Güterverkehr auf den Binnengewasserstraßen um rd. ein Drittel. Dadurch kam zunächst einmal der Neubau von Binnenschiffen ins Stocken. 1932 wurde der Zahl nach nur noch knapp 5 v. H. soviel gebaut wie 1929. Trotz der starken Einschränkung der Neubautätigkeit reichte jedoch der normale Abgang an Tonnage nicht aus, um das Überangebot an Kahnraum zu beseitigen. Die Gegenüberstellung von verfügbarem Laderaum und beförderten Gütermengen gibt ungefähr ein

Die Investitionen im deutschen Wasserstraßenverkehr

Gliederung	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
	Millionen <i>RM</i>								
Aufwendungen in der Binnenschifffahrt insgesamt	30,2	26,9	27,3	27,5	12,4	3,4	7,1	16,0	30,7
davon für Neuanlagen ¹⁾	12,7	5,9	4,5	2,3	—	—	—	—	8,7
„ Ersatzanlagen ¹⁾	17,5	21,0	22,8	25,2	12,4	3,4	7,1	16,0	22,0
Aufwendungen für Wasserstraßen und Häfen ²⁾ insgesamt	212,6	185,0	163,8	138,4	112,1	93,7	140,3	189,1	135,0 ³⁾
Aufwendungen im Wasserstraßen-Verkehr insgesamt	242,8	211,9	191,1	165,9	124,5	97,1	156,4	205,1	165,7

¹⁾ Errechnet unter Zugrundelegung eines geschätzten normalen Abschreibungssatzes. Vgl. „Wirtschaft und Statistik“, 17. Jg., Nr. 9, S. 331.
— ²⁾ Einschließlich Seewasserstraßen und Seehäfen. — ³⁾ Vorläufig.

Bild von der geringen Ausnutzung der deutschen Binnenflotte während der Wirtschaftskrise.



Namentlich auf den östlichen Wasserstraßen und hier wieder bei den Kleinschiffen, deren Anteil am Gesamtkahnraum in diesen Stromgebieten mehr als zwei Drittel beträgt, machte sich der Frachtenausfall sehr nachteilig bemerkbar. Infolge der Verknappung der Frachtmengen unterboten sich die Binnenschiffer, die untereinander — und auf dem Rhein außerdem auch mit der ausländischen Schifffahrt — in scharfem Wettbewerb lagen, gegenseitig stets von neuem, so daß die Binnenschiffahrtsfrachten von ihrem Höhepunkt im Jahr 1929 außerordentlich schnell herabsanken und 1932 etwa um ein Drittel niedriger waren als 1928. Um eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs von der Seite des Tonnageangebots zu verhindern, erließ deshalb die Reichsregierung für die östlichen Wasserstraßen neben dem Zuzugsverbot auch ein Neubauverbot für Binnenschiffe, von dem nur unter der Bedingung entsprechender Abwrackung vorhandenen Laderaums Ausnahmen gemacht wurden. Diese Maßnahmen wurden ergänzt durch die Bildung von Frachtenausschüssen und Schifferbetriebsverbänden mit dem Ziel, Mindestfrachtsätze aufrechtzuerhalten und eine gleichmäßige Verteilung des anfallenden Fracht- und Schleppgutes herbeizuführen.

Verlagerungen seit 1933

Infolge der Krisenwirkungen, die die Ausscheidung unwirtschaftlichen Kahnraums förderten, und im Zusammenhang mit dem erwähnten Neubauverbot hat sich die Zahl der Binnenschiffe seit ihrem Hochstand im Jahre 1930 langsam vermindert. Anfang 1937 lag sie — ohne Berücksichtigung der inzwischen hinzugekommenen Schiffe des Saarlandes — um nicht ganz $\frac{1}{10}$ unter dem Bestand vom 1. Januar 1930¹⁾. Diese Abnahme ging in erster Linie zu Lasten der Schleppkahnflotte. Schleppkähne wurden zu Beginn des laufenden Jahres rd. 15 v. H. weniger gezählt als Anfang 1930. Ihre Tragfähigkeit insgesamt war im gleichen Zeitraum um etwa 8 v. H. gesunken. Damit verringerte sich der Anteil der Schlepp-

kähne an der Gesamtbinnenflotte zusehends: Ende 1926 hatten die Schleppkähne noch fast vier Fünftel des gesamten Binnenschiffsbestandes und 95 v. H. des Kahnraums gestellt; bis zum 1. Januar 1937 verkleinerte sich diese Quote ohne Unterbrechung

Zur Entwicklung der deutschen Binnenflotte

Am 1. Januar	Fahrzeuge insgesamt ¹⁾		Schiffe ohne eigene Triebkraft ²⁾		Frachtschiffe mit eigener Triebkraft ³⁾	
	Zahl	Kahn- raum in 1000 t	Zahl	Kahn- raum in 1000 t	Zahl	Kahn- raum in 1000 t
1928.....	18 679	6 512	14 383	6 164	982	199
1930.....	19 429	6 748	14 557	6 324	1 328	271
1932.....	18 931	6 688	14 118	6 242	1 442	299
1933.....	17 785	6 439	12 944	5 990	1 493	306
1934.....	17 833	6 442	12 886	5 970	1 572	330
1935.....	17 726	6 382	12 666	5 891	1 654	348
1936.....	17 714	6 376	12 515	5 836	1 760	393
1937 ³⁾ ...	17 646	6 357	12 285	5 773	1 830	417
1937 ⁴⁾ ...	17 863	6 423	12 488	5 835	1 844	417

¹⁾ Ausschließl. Hamburger Schuten und Leichter ohne eigene Triebkraft. — ²⁾ Ohne Tankschiffe. — ³⁾ Ohne Saargebiet. — ⁴⁾ Einschl. Saargebiet.

auf etwa 70 v. H. der Anzahl und etwas über 90 v. H. der Tragfähigkeit der gesamten Binnenflotte. Dem entspricht ein Anwachsen der Frachtschiffe mit eigener Triebkraft (*Selbstfahrer*), und zwar von knapp 5 v. H. auf mehr als 10 v. H. der Gesamtzahl und von etwa 3 v. H. auf rd. 7 v. H. der Gesamttonnage. In diesen zahlenmäßigen Veränderungen kommt eine bedeutsame Wandlung zum Ausdruck, die sich in der deutschen Binnenflotte innerhalb der letzten 10 Jahre vollzogen hat: das rasche Emporkommen des Selbstfahrers bei ständigem Rückgang des Schleppbetriebs. Gleichzeitig ist man beim Neubau von Schiffen mit eigener Triebkraft in erhöhtem Maße vom Dampfboot zum Motorschiff übergegangen.

Dampf- und Motorschiffe in der deutschen Binnenschifffahrt

Gliederung	Stand am 1. Januar		1937 in v. H. von 1927
	1927	1937 ¹⁾	
Motorschiffe insgesamt			
Zahl	1 014	2 871	283,1
Tragfähigkeit (1000 t)	85,8	410,8	478,8
Leistungsfähigkeit (1000 PS)	47,2	253,5	537,1
Motorschlepper			
Zahl	100	409	409,0
Leistungsfähigkeit (1000 PS)	9,8	60,9	621,4
andere Motorschiffe			
Zahl	914	2 462	269,4
Tragfähigkeit (1000 t)	85,8	410,8	478,8
Leistungsfähigkeit (1000 PS)	37,4	192,6	515,0
Dampfschiffe insgesamt			
Zahl	3 008	2 504	83,2
Tragfähigkeit (1000 t)	126,3	84,2	66,7
Leistungsfähigkeit (1000 PS)	628,2	578,7	92,1
Dampfschlepper			
Zahl	2 136	1 906	89,2
Leistungsfähigkeit (1000 PS)	483,6	458,2	94,7
andere Dampfschiffe			
Zahl	872	598	68,6
Tragfähigkeit (1000 t)	126,3	84,2	66,7
Leistungsfähigkeit (1000 PS)	144,6	120,5	83,3

¹⁾ einschließlich Saarland.

Die — freiwillige oder erzwungene — Beschränkung der Neubautätigkeit hat trotz des Zugangs an Selbstfahrern immerhin eine Verminderung des gesamten verfügbaren Kahnraums um etwa 6 v. H. gegenüber dem Hochstand im Jahre 1930 herbeigeführt. Die eigentliche Lösung des

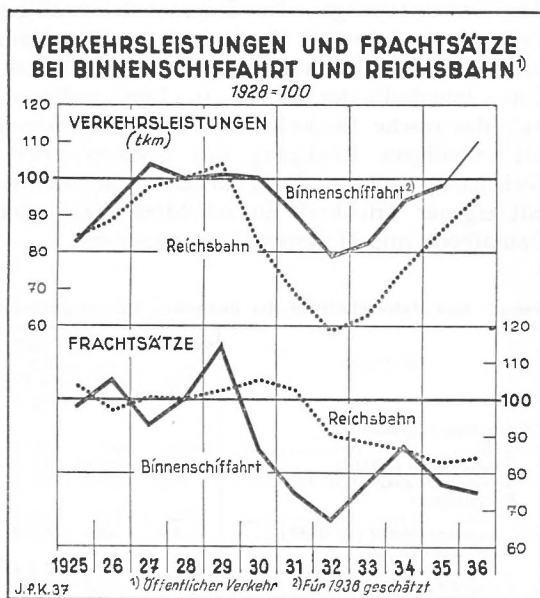
¹⁾ Die sogenannten Hamburger Schuten und Leichter ohne eigene Triebkraft, die im wesentlichen dem Hafenverkehr und dem Kahnlageregeschäft dienen, sind dabei nicht mitgezählt.

Kahnraumproblems ist allerdings weniger den marktordnenden Maßnahmen als vielmehr der Wiederbelebung des Wasserstraßenverkehrs im Zuge des nationalen Wiederaufbaus zu verdanken. Im Zusammenhang mit der rasch steigenden Investitionstätigkeit der Produktions- und Bauwirtschaft holte der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen seit 1933 rascher auf als der Verkehr auf den Schienenwegen. Im Jahr 1936 überschritt der Wasserstraßenverkehr sowohl der beförderten Gütermenge als auch der tkm-Leistung nach den Hochstand der Jahre 1928/29, während der Güterverkehr der Reichsbahn den damaligen Umfang noch nicht ganz erreichte. Die Ausnutzung der vorhandenen Tonnage hat sich in den letzten Jahren soweit gebessert, daß teilweise bereits ein Mangel an Kahnraum aufgetreten ist. Im April dieses Jahres konnte deshalb das Neubauverbot für Binnenschiffe — mit gewissen Einschränkungen zu Lasten des Werkverkehrs — aufgehoben werden. Die Freigabe des Neubaus von Binnenschiffen stellt daher im Zusammenhang mit dem Wasserstraßenprogramm der Reichsregierung für die deutsche Binnenschifffahrt nach einer Reihe von Notjahren den Auftakt für einen neuen Abschnitt wirtschaftlichen Aufschwungs dar.

Reichsbahn, so hat die Motorisierung der Binnenflotte, die einen schnelleren Güterumschlag und damit insbesondere auch in stärkerem Umfang eine Beförderung von Stückgütern ermöglicht, sicher mit dazu beigetragen. Ein weiterer Grund für die verschiedenartige Bewegung der Verkehrsleistungen bei Binnenschifffahrt und Reichsbahn ist aber vor allem in der unterschiedlichen Bildung und Entwicklung der *Frachtsätze* zu sehen. Während sich die Binnenschifffahrtsfrachten rasch der jeweiligen Marktlage anzupassen vermochten und im Jahre 1932 — wie bereits erwähnt — um etwa ein Drittel niedriger lagen als 1928, folgten die Tarife der Reichsbahn dem Abstieg der Wirtschaft nur langsam. Bis zum Jahre 1930 bewegten sie sich noch aufwärts und lagen im Krisentiefpunkt erst um 10 v. H. unter dem Stand von 1928. Die Folge war, daß die Binnenschifffahrt weniger Transporte verlor als die Reichsbahn. Auch hat die Binnenschifffahrt den Umfang der verfrachteten Außenhandels Güter während der Krise etwas besser halten können als die Eisenbahnen. Es wurden — nach „Wirtschaft und Statistik“¹⁾ — an Außenhandels Gütern verfrachtet:

von der Binnenschifffahrt im Jahre 1930	69,5	Mill. t
„ „ 1932	44,6	„ t
„ „ 1934	53,6	„ t
von der Eisenbahn	„ „	1930 83,4 „ t
„ „ 1932	54,2	„ t
„ „ 1934	59,7	„ t

*



Wenn in der hinter uns liegenden Krise die Verkehrsleistung der deutschen Binnenschifffahrt verhältnismäßig wenig, jedenfalls nicht so stark gesunken ist, wie beispielsweise bei der Deutschen

Der rasche Aufbau der einheimischen Rohstoffwirtschaft hat der Binnenschifffahrt, die für den billigen Massentransport besonders geeignet ist, im Rahmen des Vierjahresplanes einen kräftigen Auftrieb gegeben. Darüber hinaus hat die 5%ige Erhöhung der Reichsbahngütertarife vom 20. Januar 1936 die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße im innerdeutschen Verkehr erhöht, während andererseits im vergangenen Jahr namentlich die Rheinschifffahrt unter den Währungsabwertungen Frankreichs, Belgiens, der Niederlande und der Schweiz zu leiden hatte. Mit dem weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes und der Fertigstellung wichtiger Querverbindungen zwischen den einzelnen Stromgebieten (Mittellandkanal!) wird sich die Stellung der Binnenschifffahrt im deutschen Verkehrsnetz künftig weiter stärken.

¹⁾ Jg. 16, 1936, Nr. 15, S. 583 ff.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart								
		15.-20. Juni 1936	22.-27. Juni 1936	29. Juni bis 4. Juli 1936	6.-11. Juli 1936	13.-18. Juli 1936	20.-25. Juli 1936	27. Juli bis 1. Aug. 1936	3.-8. Aug. 1936	14.-19. Juni 1937	21.-26. Juni 1937	28. Juni bis 3. Juli 1937	5.-10. Juli 1937	12.-17. Juli 1937	19.-24. Juli 1937	26.-31. Juli 1937	2.-7. Aug. 1937		
		24	25	26	27	28	29	30	31	24	25	26	27	28	29	30	31		
Woche:																			
1. Tätigkeitsgrad																			
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000	.	.	1314,7	.	.	.	1169,9	.	.	.	648,4	.	.	.	.	.		
darunter:																			
Hauptunterstützungsempfänger ^{1)*)}				163,6				140,7				351,9							
in der Arbeitslosenversicherung				580,6				522,3				74,7							
Wohlfahrtserwerbslose				214,9				185,2											
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ²⁾			1702,7	.	.	.	1652,1	.	.	.	1356,6	.	.	.	.	.	.		
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	349,4	340,1	331,9	334,6	327,0	323,3	332,1	332,7	413,1	415,9	412,4	406,4	410,4	409,4	407,8	.		
— in Deutsch-Oberschlesien		60,3	67,6	64,3	69,1	65,2	68,9	67,8	67,5	78,7	78,6	79,0	79,1	79,2	79,2	79,8	.		
Kokserzeugung im Ruhrrevier		76,6	73,4	74,4	72,8	73,5	73,3	72,7	71,4	83,8	83,4	83,5	83,3	83,5	83,6	84,8	.		
Steinkohle, Großbritannien ²⁾		753,4	681,6	701,4	710,8	697,6	633,2	725,2	594,2	811,4	768,8	792,9	782,6	748,0	650,3	.	.		
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn ...	1 000	137,0	136,4	135,9	133,4	133,7	133,4	133,8	131,2	143,4	146,6	146,9	146,9	145,9	146,1	146,6	.		
Kreditsicherheit																			
Vergleichsverfahren	Anzahl	10	10	8	16	14	13	8	15	9	4	15	4	14	11	1	.		
Eröffnete Konkurse		55	46	62	40	56	49	42	48	45	37	32	34	46	35	47	.		
Reichsbank																			
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	76	76	77	77	77	79	77	77	75	75	75	75	75	75	75	.		
Kapitalanlagen		4760	4578	5383	5009	4940	4766	5310	5087	5031	4917	5781	5399	5255	5104	5801	.		
darunter:																			
Wechsel- und Lombardkredite		4230	4048	4853	4479	4410	4236	4780	4558	4617	4513	5377	4906	4851	4701	5397	.		
Deckungsfähige Wertpapiere		219	220	220	220	220	220	220	221	104	104	104	104	104	104	104	.		
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)		678	739	960	764	805	793	787	709	716	706	880	698	707	666	732	.		
Bundes-Reserve-Banken U.S.A.																	.		
Diskontierte Wechsel	Mill. \$	6,5	6,2	4,2	3,3	2,9	3,4	3,7	4,0	14,3	13,3	9,9	13,0	15,1	12,2	15,2	15,4		
Regierungssicherheiten		2430,3	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2526,3	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf	Mill. RM	5977	5789	6351	6152	6029	5901	6447	6249	6418	6249	6938	6714	6551	6441	7104	.		
davon Reichsbanknoten		4075	3946	4389	4213	4130	4034	4471	4301	4561	4429	4992	4793	4666	4578	5112	.		
Postcheckverkehr ³⁾		1278	1384	1488	1450	1350	1184	1417	1353	1451	1481	1734	1589	1533	1352	1662	.		
Postcheckguthaben (Bestände).....		595	669	665	652	621	609	612	636	671	775	759	718	700	688	699	.		
2. Werthbewegung																			
Zinssätze																			
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
Debetzinsen ⁴⁾		6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5		
Kreditzinsen ⁴⁾		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Blankotagesgeld		2,58	2,50	3,08	3,13	3,04	2,65	2,98	2,94	2,81	2,69	3,08	2,56	2,67	2,44	2,67	2,67		
Monatsgeld ⁵⁾		3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,09	3,05	3,09	3,03	3,09	3,07	3,08	.		
Privatdiskont		2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88		
Warenwechsel mit Bank giro ¹⁰⁾		4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	3,26	3,26	3,29	3,28	3,32	3,30	3,20	3,28		
Normale Spareinlagen		3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0		
Rendite der 4 1/2 %-Pfandbriefe		4,66	4,66	4,66	4,66	4,66	4,66	4,66	4,66	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,53	4,52	4,52		
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		0,91	0,75	0,63	0,59	0,59	0,56	0,55	0,55	0,72	0,69	0,65	0,56	0,56	0,55	0,55	0,55		
„ Zürich		2,50	2,50	2,50	2,50	2,25	2,25	2,25	2,25	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		
„ Amsterdam		4,49	3,44	2,81	2,36	1,96	1,75	1,48	1,33	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,19	0,19		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere	v. H.	95,87	95,85	95,86	95,90	95,91	96,00	96,02	96,04	98,85	98,85	98,87	98,92	98,96	99,07	99,25	99,33		
—, Pfandbriefe		96,54	96,50	96,50	96,52	96,51	96,57	96,59	96,61	99,10	99,10	99,12	99,17	99,21	99,34	99,54	99,61		
—, Kommunal-Obligationen		94,47	94,50	94,50	94,53	94,54	94,62	94,64	94,65	98,23	98,24	98,28	98,31	98,34	98,41	98,58	98,73		
—, Öffentliche Anleihen ¹¹⁾		94,44	94,40	94,47	94,63	94,76	95,08	95,05	95,09	98,50	98,42	98,43	98,52	98,56	98,62	98,74	98,78		
5% Industrie-Obligationen ¹²⁾		102,26	102,07	101,87	101,91	101,98	101,97	101,97	101,97	102,22	102,15	102,36	102,48	102,31	102,39	102,52	102,47		
1924/26 = 100																			
Aktienindex, gesamt		101,7	100,9	101,6	102,0	102,9	104,0	104,5	103,6	113,0	112,6	112,5	113,4	114,7	115,5	115,6	115,9		
—, Bergbau und Schwerindustrie		109,9	108,6	110,2	111,3	113,0	114,2	115,1	113,4	123,6	123,4	123,1	124,9	125,8	125,7	125,4	125,2		
—, Verarbeitende Industrie		95,2	94,5	95,0	95,4	95,9	96,8	97,2	96,6	106,7	105,2	105,1	105,8	107,1	107,9	108,1	108,5		
—, Handel und Verkehr		105,4	104,7	105,1	105,1	105,8	107,2	107,6	107,0	116,2	115,7	115,7	116,1	117,9	119,2	119,7	120,2		
Devisenkurse in Berlin																			
New York	RM je \$	2,4863	2,4870	2,4828	2,4822	2,4817	2,4848	2,4870	2,4913	2,4993	2,4980	2,4980	2,4953	2,4913	2,4902	2,4905	2,4905		
London	RM je £	12,50	12,48	12,47	12,47	12,48	12,49	12,48	12,51	12,34	12,34	12,34	12,36	12,37	12,39	12,40	12,41		
Paris	RM je 100 fr	16,38	16,42	16,45	16,46	16,45	16,44	16,43	16,41	11,12	11,13	10,00	9,64	9,62	9,33	9,33	9,34		
Warenpreise																			
Indexziffern																			
Reagible Waren ¹⁴⁾	1913 = 100	74,0	74,0	74,1	74,3	74,3	74,7	74,7	74,4	78,7	78,6	79,4	79,5	80,0	79,8	79,6	79,5		
Großhandelspreise (gesamt)		104,0	103,9	103,9	104,1	104,2	104,1	104,5	104,7	106,0	106,0	106,1	106,3	106,4	106,5	106,5	106,8		
Agrarstoffe		105,7	105,3	105,5	106,1	106,2	105,7	107,0	107,0	104,5	104,6	104,7	105,4	105,5	105,8	105,8	106,6		
Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren		93,3	93,4	93,1	93,1	93,2	93,3	93,3	93,6	96,3	96,3	96,6	96,3	96,4	96,3	96,3	96,3		
—, Fertigwaren		120,8	120,9	121,0	121,1	121,2	121,3	121,3	121,4	124,4	124,5	124,5	124,5	124,6	124,6	124,7	124,7		
darunter: Produktionsgüter		112,9	112,9	113,0	113,1	113,1	113,0	113,0	113,0	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,1	113,1	113,1		
Verbrauchsgüter		126,8	126,9	127,0	127,2	127,4	127,6	127,6	127,8	132,9	133,0	133,0	133,1	133,2	133,3	133,5	133,5		
Großhandelsindex:																			
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926 = 100	82,4	82,6	83,1	83,8	83,3	83,2	83,7	84,3	91,9	92,8	92,5	92,9	92,5	92,3	92,3	91,8		
Großbritannien (Fisre Times)	1913 = 100	97,3	97,7	97,7	98,4	99,1	99,4	99,7	100,2	117,4	118,0	118,1	118,9	118,9	119,3	119,2	119,1		
Großhandelspreise																			
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	183,0	183,0	183,0	183,0	.	162,0	162,0	162,0	175,0	175,0	175,0	181,0	188,0	188,0	188,0	188,0		
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	43,3		
Rindshäute, südam. ¹⁵⁾ , Hamburg	je 1/2 kg	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,42	0,42	0,56	0,54	0,54	0,55	0,55	0,56	0,56	0,56		
Maaschinegußbruch, Düsseldorf ¹⁶⁾	je t	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0		
× Baumolle, New York, loco	cts je lb	12,00	12,26	12,51	13,28	13,40	13,12	12,84	12,65	12,51	12,61	12,62	12,85	12,60	12,14	11,21	10,96		
× Weizen, New York, hardw. loco	cts je 60 lbs	109,75	117,25	122,87	128,12	127,87	124,00	123,87	123,12	133,50	141,50	134,75	143,75	143,50	139,63	138,50	137,88		
× Kautschuk, First crepe, London	d je lb	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	9 1/2	9 1/2	9 1/2	9 1/2	9 1/2	8 1/2	8 1/2	8 1/2		
× Kupfer, Electrolyt, London	£ je t	40,40	41,00	40,75	41,00	41,25	42,00	41,75	42,25	61,00	63,25	63,00	64,50	62,00	63,38	65,50	65,50		

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1936									1937																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
		Jan.	Febr.	März	April	Mal	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
		24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Anzahl der Werktage:		24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Kreditsicherheit																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Wechselproteste ²⁾	Anzahl in 1 000 <i>R.M.</i> Anzahl	S	56,1	56,3	57,5	51,4	52,9	53,0	48,4	50,1	46,7	43,6	47,7	53,2	53,2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Gegenstand	Einheit*	1936†)										1937†)					
		April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
		24	24	25	27	26	26	27	24	25	25	24	24	26	23	26	
Anzahl der Werkzeuge:																	
Produktion (arbeitstgliche)																	
Indexziffer der Industrieproduktion (ohne Nahrungs- und Genußmittel)	1928 = 100	MD	105,7	109,0	109,5	111,1	111,4	114,2	113,8	115,3	113,7	107,0	108,1	113,5	118,5	119,6	
Produktionsgüter gesamt	"	"	111,0	116,2	117,9	118,7	117,8	119,4	119,0	120,4	118,2	112,0	112,5	119,8	126,2	130,2	
Investitionsgüter	"	"	114,8	123,1	125,5	127,9	125,0	125,8	123,1	122,6	118,2	109,0	109,4	119,4	129,3	134,1	
sonstige	"	"	102,0	100,5	100,7	97,9	101,3	105,0	110,1	116,1	119,3	119,5	119,5	121,2	119,6	121,9	
Kraftstoffe*)	"	"	103,4	100,9	101,6	99,7	103,1	107,4	113,8	118,8	122,2	122,0	118,7	120,4	117,7	119,5	
Grundstoffe*)	"	"	107,6	111,3	111,5	110,2	112,2	113,7	112,6	113,9	109,7	109,4	114,3	116,7	119,8	124,7	
Konstruktionen*)	"	"	116,8	126,3	129,4	133,0	128,1	128,8	126,0	126,0	123,1	109,9	108,6	122,0	134,6	138,9	
Verbrauchsgüter, elastischer Bedarf	"	"	93,0	91,7	89,4	93,9	96,0	101,7	101,4	102,9	102,5	95,1	97,6	98,4	100,0	94,3	
Eisenerz*)	1928 = 100	MD	89,8	88,8	84,5	87,7	84,5	87,7	88,7	87,7	87,4	88,7	93,3	91,7	94,9	98,1	
Großeisen gesamt	"	"	124,7	130,4	130,7	129,8	132,1	134,4	132,1	130,1	123,4	125,3	130,6	130,0	131,6	138,8	
Roheisen*)	1 000 t	"	40,4	39,6	41,4	42,3	43,9	45,1	44,5	41,9	40,6	41,7	42,5	42,1	43,5	42,4	
Rohstahl*)	1928 = 100	"	125,3	122,8	128,4	131,2	136,2	139,9	138,0	130,0	125,9	129,3	131,8	130,6	134,9	131,5	
"	1 000 t	"	61,3	65,5	65,4	63,9	66,5	66,4	63,3	63,0	59,0	61,4	63,3	63,3	63,3	69,9	
Walzwerkserzeugnisse*)	1928 = 100	"	129,5	138,3	138,1	135,0	140,4	140,2	133,7	133,1	124,6	129,7	133,7	133,7	133,7	147,6	
"	1 000 t	"	46,4	48,4	48,4	48,1	48,3	49,5	49,4	48,8	46,2	46,3	48,7	48,4	49,1	51,4	
"	1928 = 100	"	123,0	128,3	128,3	127,5	128,0	131,2	130,9	129,4	122,5	122,7	129,1	128,3	130,2	136,2	
Maschinen (Versand)*)	1928 = 100	MD	100,0	107,0	111,0	103,9	102,9	107,6	105,8	109,8	125,9	99,6	110,5	120,8			
Kraftfahrzeuge gesamt	"	"	160,1	166,7	158,7	158,1	163,6	134,1	129,4	138,1	140,4	142,5	156,6	169,4	174,8	183,2	
Personenkraftwagen	"	"	175,9	187,5	174,0	176,1	180,6	150,8	142,9	150,2	156,6	154,9	177,5	186,7	203,1	209,9	
Lastkraftwagen	"	"	173,7	168,3	176,4	166,7	184,7	142,1	152,9	165,9	163,1	172,0	159,8	196,4	163,6	181,4	
Motorräder	"	"	73,3	72,2	69,0	67,2	62,3	49,7	41,0	50,4	40,5	51,7	59,3	60,0	61,5	65,8	
Städtische Bautätigkeit*)																	
Baubeginne	1928 = 100	§ MS	102,2	110,5	118,3	144,1	133,1	118,4	138,5	156,2	113,8	79,9	109,6	84,3		106,0	
Bauvollendungen (Gebrauchsabnahme)	"	"	81,9	80,3	85,7	100,9	75,4	95,5	128,7	117,4	119,2	95,7	79,2	95,8	105,1	98,3	
NE-Metallerze*)	1928 = 100	MD	116,7	118,9	119,7	133,8	127,3	123,4	137,8	132,7	133,9	128,5	126,5	131,9	132,9	121,4	
NE-Metalle gesamt	"	"	113,0	119,7	119,2	114,9	118,8	124,1	117,6	127,1	126,2	119,6	134,3	128,9	132,8	133,7	
Metallwalzwerkserzeugnisse*)	"	"	105,0	106,3	104,9	100,4	104,3	108,2	102,6	108,9	111,6	104,6	115,2	111,8	114,4	118,9	
Kohle gesamt	1928 = 100	MD	97,5	100,6	98,8	98,6	99,0	102,9	109,5	115,7	117,3	118,6	118,3	118,5	118,7	120,0	
Steinkohle	1 000 t	"	495	507	492	495	500	513	541	578	587	594	596	603	605	605	
Koks*)	1928 = 100	"	99,4	101,7	98,8	99,5	100,3	103,1	108,5	116,1	117,9	119,3	119,6	121,1	121,4	121,4	
"	1 000 t	"	91,8	94,5	96,9	97,9	96,8	98,7	109,0	109,1	112,0	114,8	115,4	117,2	118,5	117,7	
Steinkohlenbriketts	1928 = 100	"	99,2	102,1	104,7	105,8	104,6	106,7	117,8	117,9	121,0	124,1	124,7	126,7	128,1	127,2	
"	1 000 t	"	16,5	16,5	16,6	17,0	17,2	18,7	24,1	23,6	22,4	23,2	23,5	20,5	20,0	20,6	
Braunkohle	1928 = 100	"	102,9	102,9	103,5	106,0	107,2	116,6	150,2	147,1	139,7	144,6	146,5	127,8	124,7	128,4	
"	1 000 t	"	501	525	513	493	496	539	576	613	618	607	588	572	563	596	
"	1928 = 100	"	92,2	96,7	94,6	90,8	91,3	99,3	106,1	113,0	113,8	111,9	108,3	105,3	103,7	109,8	
Braunkohlenbriketts	1 000 t	"	106	121	124	115	112	125	128	133	135	137	134	128	130	142	
"	1928 = 100	"	81,0	92,2	94,6	87,3	85,2	95,1	97,4	101,1	102,8	104,3	102,2	97,3	99,2	107,9	
Stromerzeugung (122 Werke)	1928 = 100	MD	145,7	144,9	141,3	141,3	153,6	155,3	164,5	181,3	184,7	185,1	176,2	174,9	165,1	175,7	
Gaserzeugung*)	"	"	95,4	96,6	95,2	97,8	100,2	105,0	103,6	104,4	109,9	109,9	110,3	106,7	106,8	105,2	
Erdölproduktion	"	"	483,8	479,9	503,4	535,1	506,2	501,6	544,2	521,3	548,4	521,0	458,0	489,9	489,1	485,2	
Wasserwerke*)	"	"	83,9	78,5	70,5	79,3	76,8	95,3	137,8	128,5	134,3	63,8	66,8	90,5			
Papier gesamt*)	1928 = 100	MD	109,3	112,9	112,9	110,7	112,0	113,2	114,6	122,5	117,8	117,4	120,9	120,9	125,1	129,3	
Bobpapier	"	"	107,9	112,3	111,8	108,1	109,9	111,3	112,6	121,2	118,0	116,3	120,0	119,8	125,2	131,6	
Pappe	"	"	107,5	109,7	112,7	111,9	112,8	113,7	115,6	127,1	119,5	115,9	119,0	123,6	129,3	134,1	
Chemikalien*)	1928 = 100	MD	92,7	92,1	87,0	86,0	91,0	95,3	101,8	109,9	112,9	118,8	112,7	122,2			
Kali, K ₂ O	1 000 t	"	4,50	4,20	3,88	3,77	3,92	4,76	4,78	4,86	5,07	6,17	5,89	5,27	5,06	4,87	
"	1928 = 100	"	96,6	90,1	83,3	80,9	84,1	102,1	102,6	104,3	108,8	132,4	126,4	113,1	108,6	104,5	
Textilproduktion	1928 = 100	MD	101,2	96,8	92,1	97,4	96,7	100,8	100,6	101,3	103,7	92,3	101,6	101,4	104,9	93,5	
Baumwollindustrie gesamt	"	"	107,4	101,2	96,2	98,9	99,0	102,9	100,3	102,7	104,9	95,1	103,6	100,7	104,4	92,6	
Leinengarn	"	"	120,7	117,9	105,6	133,4	135,3	144,0	132,7	128,7	128,2	128,0	137,2	146,6	152,0	140,9	
Handgarn	"	"	88,4	97,5	99,6	93,3	86,4	86,7	99,7	121,4	127,9	122,9	133,5	141,7	137,4	136,5	
Lederschuhe	1928 = 100	MD	116,6	118,7	103,3	103,0	99,7	110,5	110,0	112,1	110,4	103,1	111,7	114,1	113,5	104,1	
Hausrat*)	"	"	86,2	88,2	89,5	91,9	95,9	101,5	105,1	107,4	103,9	102,2	100,1	102,3	101,0	102,8	
Haushaltporzellan	"	"	68,9	65,4	62,2	63,3	63,6	68,5	72,5	77,0	70,0	67,2	69,2	73,3	73,4	73,4	
Spielwaren*)	"	"	28,2	30,9	59,7	72,1	99,9	113,0	123,8	91,0	40,7	22,8	41,0	33,3	35,6	35,0	
Funkgerät	"	"	72,5	65,3	72,4	143,4	183,3	229,3	287,4	275,0	295,6	187,1	173,5	120,0	70,5	32,2	
Fleisch (Schlachtungen)	1928 = 100	MD	95,4	87,9	85,6	86,9	73,5	81,6	92,2	114,6	147,6	108,3	108,1	123,7	104,3	89,3	
Zucker	"	"	6,4	3,4	1,6	3,0	1,5	2,4	352,4	625,2	149,5	6,5	4,8	5,5	5,7	2,8	
Tabak gesamt	"	"	113,6	118,0	117,8	122,7	113,9	120,7	126,4	118,8	113,2	108,8	106,2	117,0	129,0	121,0	
Zigarren	"	"	116,1	116,4	116,8	128,5	117,6	127,0	130,8	134,7	129,5	115,5	117,6	126,8	132,2	118,9	
Zigaretten	"	"	116,3	123,6	123,2	124,3	116,1	121,5	129,2	115,1	108,8	109,5	103,4	115,9	132,8	128,6	
Rauchtabak	"	"	85,6	87,5	85,9	89,1	85,3	90,7	91,0	80,4	78,2	77,6	79,5	83,9			

