

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

10. JAHRGANG

BERLIN, DEN 17. MÄRZ 1937

NUMMER 11

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

Die Zahlen der Woche

Die gewerbliche Gütererzeugung hat, vor allem unter dem Einfluß der winterlichen Kälte, vom November 1936 bis zum Januar 1937 abgenommen. Dieser Rückgang hat aber später eingesetzt und ist, bisher jedenfalls, weniger stark ausgeprägt als im Winter 1935/36. Im Februar dürfte die Erzeugung auf wichtigen Teilgebieten bereits wieder gestiegen sein. Die wöchentliche Indexziffer des Geschäftsgangs, die allerdings nur einen kleinen Ausschnitt umfaßt, hat sich (1936 = 100) von 108,6 in der ersten Januarwoche auf 109,1 Anfang Februar und 109,7 Anfang März erhöht.

Die industrielle Weltproduktion, die um die Jahreswende einen neuen Höchststand erreicht hatte, ist im Januar zurückgegangen.

Industrielle Produktion

	Einheit	1928	1929	1932	1933	1934	1935	1936	1935	1936		1937
									Dez.	Jan.	Dez.	Jan.
Jahres- und Monatsdurchschnitte												
Bruttoproduktionswert ¹⁾	Mrd. RM	7,00	6,98	2,90	3,15	4,13	4,84	5,50	²⁾ 5,10	²⁾ 5,05	²⁾ 6,01	.
Gewerbl. Gütererzeugung (einschl. Nahrungs- und Genußmittel) ²⁾	Volumen 1928=100	100,0	100,9	58,7	65,5	83,3	95,8	106,9	²⁾ 100,6	²⁾ 98,8	²⁾ 115,3	.
Industrieproduktion (ohne Nahrungs- und Genußmittel)	"	100,0	101,4	54,0	61,5	80,9	95,3	107,8	97,5	93,5	113,7	107,1
Investitionsgüter	"	100,0	103,0	35,4	44,9	74,8	102,4	116,6	104,2	92,1	118,2	109,0
Verbrauchsgüter (elastischer Bedarf)	"	100,0	97,0	74,0	80,1	89,6	85,6	95,7	84,6	89,5	102,5	95,4
Weltproduktion ³⁾	"	100,0	107,6	74,3	83,5	91,7	103,2	117,5	113,5	110,6	128,7	123
Ver. Staaten von Amerika ⁴⁾	"	100,0	106,8	57,9	69,3	71,2	81,1	94,5	91,0	87,4	109,0	102,7
Großbritannien	"	100,0	105,9	88,0	93,2	105,0	112,5	123,7	²⁾ 119,1	²⁾ 121,5	²⁾ 130,4	.
Frankreich ²⁾	"	100,0	110,2	76,0	84,9	78,3	73,9	77,8	75,8	76,6	79,0	79,4
Anteil Deutschlands an der Weltproduktion..	v. H.	11,6	10,9	8,4	8,5	10,2	10,8	10,7	²⁾ 10,5	²⁾ 10,3	²⁾ 10,6	.

¹⁾ Saisonbereinigt. — ²⁾ Teilweise saisonbereinigt. — ³⁾ Durchschnitt des 4. Vierteljahrs. — ⁴⁾ Durchschnitt des 1. Vierteljahrs.

¹⁾ Saisonbereinigt. — ²⁾ Teilweise saisonbereinigt. — ³⁾ Durchschnitt des 4. Vierteljahrs. — ⁴⁾ Durchschnitt des 1. Vierteljahrs.

Die Intensität der deutschen Landwirtschaft

Die umfangreiche Propaganda für die Erzeugungsschlacht hat in nichtlandwirtschaftlichen Kreisen vielfach den Eindruck entstehen lassen, als ob die deutsche Landwirtschaft im Intensitätsgrad ihrer Bewirtschaftung besonders rückständig sei, und als müsse nun bisher Versäumtes schleunigst nachgeholt werden. Ein Vergleich der Intensität der deutschen Landwirtschaft mit der anderer Länder ergibt jedoch einwandfrei, daß die deutsche Landwirtschaft mit an der Spitze marschiert. Dies schließt nicht aus, daß auch in der deutschen Landwirtschaft noch große Leistungs- und Produktionsreserven vorhanden sind, die in Zukunft ausgeschöpft werden müssen.

Ein einwandfreier Leistungsvergleich ist nur möglich zwischen Ländern, in denen die Landwirtschaft unter gleichen Bedingungen arbeitet. Nun weisen aber nicht nur die Klima- und Bodenverhältnisse in den einzelnen Ländern große Unterschiede auf; auch die wirtschaftliche Struktur ist keineswegs gleich. Die Verhältnisse, unter denen die Landwirtschaft zu produzieren hat,

also die mittlere Entfernung vom Markt, die Verkehrsmöglichkeiten, die Preise — besser gesagt das Verhältnis von Kosten und Erlösen —, die Kaufkraft der nicht landwirtschaftlichen Bevölkerung, die Zollgesetzgebung, die Güte der Schulen, der Einfluß des Außenhandels (Kolonien), die soziale und wirtschaftliche Stellung der Landwirtschaft im Staat, kurzum die gesamte „Agrar-

politik“, üben einen entscheidenden Einfluß auf die Intensität der landwirtschaftlichen Betriebsführung aus. Ja, die hiervon ausgehenden Einflüsse dürften in vielen Fällen erheblich größere Bedeutung haben als Klima und Boden. Wenn also im folgenden Vergleiche zwischen der Intensität der Landwirtschaft in Deutschland und anderen Ländern gezogen werden, so gilt es stets, diese „Umweltfaktoren“ gebührend zu berücksichtigen.

Ausschlaggebend für die gesamte Höhe der Produktion ist die *pflanzliche Erzeugung*. Sie ist die Grundproduktion, auf der sich die gesamte Veredelungsproduktion (Viehhaltung, landwirtschaftliches Gewerbe) aufbaut.

Hektarerträge im Durchschnitt der Jahre 1931/34
(in dz je Hektar)

Land	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffeln	Zuckerrüben
Dänemark	29,2	17,5	27,8	25,8	169	306
Niederlande	29,1	23,0	27,7	20,5	185	373
Belgien	26,9	25,4	27,1	26,4	222	301
Großbritannien	22,9	16,7	20,5	20,2	165	219
Schweden	22,9	19,3	19,7	17,4	141	342
Deutschland	21,6	17,6	20,2	19,5	158	289
Schweiz	21,9	20,7	18,5	20,7	166	375
Norwegen	16,9	17,6	18,7	18,1	184	..
Finnland	17,4	15,5	14,5	15,0	139	237
Tschechoslowakei	16,8	17,5	18,1	17,5	125	256
Frankreich	16,4	12,0	14,8	14,4	114	278
Italien	14,5	13,7	11,0	12,5	..	268
Lettland	13,7	12,0	10,9	11,1	126	181
Ungarn	12,9	11,3	13,6	12,2	..	201
Polen	11,3	11,1	12,0	11,3	112	202
Estland	11,6	13,2	9,9	10,0	127	..
Bulgarien	11,3	10,4	12,4	8,2	53	167
Jugoslawien	10,5	8,5	9,8	8,5	..	172
Spanien	9,6	9,5	12,9	8,9	113	146
Rumänien	8,3	8,4	7,8	8,1	86	163
Griechenland	8,2	8,1	8,9	7,5	..	..
Türkei	8,1	10,4	10,3	8,8	..	..
Neuseeland	20,0	11,0	17,5	18,2	126	..
Chile	10,9	7,5	17,0	11,1	91	..
Argentinien	9,6	6,7	12,6	11,9	60	172
USA	8,8	6,3	9,8	8,6	73	246
Kanada	8,6	5,1	10,0	9,7	92	236
Australien	8,3	8,3	10,3	6,0	64	342
Südafrikan. Union	6,0	4,8	9,2	6,7	42	..

Die Übersicht zeigt, daß sich die Länder nach der Höhe ihrer Hektarerträge in gewisse Gruppen einteilen lassen. Obenan stehen — aus Gründen, die noch zu erörtern sind — Dänemark, die Niederlande und Belgien. In der zweiten Gruppe liegt Deutschland. Seine Hektarerträge sind, besonders beim Getreide, fast doppelt so hoch wie in den Ländern der vierten Gruppe. Noch erheblich größer ist Deutschlands Vorsprung gegenüber den Balkanländern, Nordamerika und Australien.

Dieses eindrucksvolle Bild von der Leistung der deutschen Landwirtschaft im Vergleich zu der anderer Länder verstärkt sich noch wesentlich, wenn man die Verschiedenheit der Produktionsbedingungen betrachtet.

Produktionsbedingungen

Im Hinblick auf das *Klima* wird man bei den hier betrachteten Ländern — mit Ausnahme von Nordwest-Europa und Frankreich — kaum von einer besonderen Begünstigung des einen oder anderen Landes sprechen können. Anders liegt es schon mit dem *Boden*. Deutschland verfügt z. B., vor allem im Osten, nur über sehr beschränkte Flächen wirklich guten Weizenbodens. Ein erheblicher Teil Mittel- und Süddeutschlands ist gebirgig und darum ebenfalls wenig für landwirtschaftliche Kultur geeignet.

Auch in anderen Ländern sind die Bodenverhältnisse nicht einheitlich, aber — und das ist das Entscheidende — diese Länder verfügen über einen *Nahrungsraum*, der es ihnen gestattet, die geringeren Böden aus der Ackerkultur auszuschneiden.

Der Nahrungsraum in wichtigen Ländern

Land	Auf 100 Einwohner entfallen an landwirtschaftl. genutzter Fläche in ha
Belgien	22
Großbritannien	26
Niederlande	27
Deutschland	43
Italien	51
Schweiz	54
Polen	77
Schweden	79
Frankreich	83
Dänemark	84
Australien	232
Kanada	242
Ver. Staaten v. Amerika	301
UdSSR	313
Neuseeland	475
Argentinien	1 448

Wie beengt der deutsche Nahrungsraum im Vergleich zu anderen Ländern ist, ergibt sich aus der obenstehenden Übersicht. Wenn Staaten wie z. B. Großbritannien oder die Niederlande eine noch geringere Nutzfläche aufweisen, so ist zu bedenken, daß diesen eigene Kolonien, Mandatsgebiete usw. zur Verfügung stehen.

Deutschland dagegen ist, um seine Bevölkerung zu ernähren, gezwungen, jedes Stück Erde auszunutzen, selbst wenn die Bearbeitung, vom privatkapitalistischen Standpunkt gesehen, unlohnend erscheint. Je mehr nun auch diese schlechten Böden mit zur Nutzung im Ackerbaubetrieb herangezogen werden müssen und nicht einfach als Schafweide oder Wald genutzt werden können, um so mehr muß der *durchschnittliche* Hektarertrag des ganzen Landes sinken. Würden nur die besseren Böden herangezogen werden, so würde sich ein ganz anderes Bild ergeben. So betragen z. B. für die Rheinprovinz die durchschnittlichen Ertragszahlen 1931 bis 1934 bei Weizen 24,0, bei Roggen 21,8, bei Gerste 23,2, bei Hafer 22,2 und bei Zuckerrüben 312,3 dz je ha. Diese Ertragszahlen kommen den Ländergruppen mit den höchsten Erträgen schon erheblich näher.

Anders im Ausland: In England z. B. werden nur die besten Böden als Ackerland genutzt. Weite Landstrecken, die bei uns begehrtes Ackerland wären, liegen dort in Weiden oder werden als Wald oder — für uns kaum vorstellbar — lediglich als Jagdrevier genutzt. Wenn die Schweiz so günstig abschneidet, so kommt auch dies daher, daß nur die besten Böden in den Tälern dem Getreide vorbehalten sind.

In Dänemark und Holland werden zweifellos auch geringwertige Böden als Ackerland genutzt, so vor allem im Mittellücken Jütlands, jedoch werden diese Böden durch einen außergewöhnlich hohen *Viehbestand* „aufgewertet“. Ein hoher Viehbestand¹⁾ verbessert durch die Möglichkeit, den Boden mit natürlichem Dünger zu versorgen, die Ertragsfähigkeit der Felder.

In Dänemark, Holland und Belgien sowie in der Schweiz und England ist der Viehstand je ha *Ackerfläche* erheblich größer als in Deutschland; denn die Landwirtschaft ist in diesen Ländern in hohem Maße auf Veredelungswirtschaft eingestellt. Sie kauft Futtermittel in großen Mengen aus dem Ausland und setzt sie mit Hilfe des heimischen Viehbestandes in Veredelungsprodukte (Fleisch, Milch, Käse, Eier, Speck usw.) und in Dünger um.

¹⁾ Siehe die Zahlenübersicht auf der folgenden Seite.

Die Viehdichte

Land	Auf 100 ha Ackerland entfallen (in Stück)		Auf 100 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche entfallen (in Stück)	
	Rinder	Schweine	Rinder	Schweine
Neuseeland	478	78	57	9
Schweiz	340	200	77	45
Niederlande	311	233	122	91
Großbritannien	164	74	71	32
Belgien	150	108	100	72
Dänemark	119	119	100	100
Argentinien	116	14	17	2
Australien	108	9	89	8
Deutschland	98	126	70	90
Schweden	78	43	59	33
Frankreich	73	33	45	20
Ver. St. v. Amerika	59	34	18	10
Italien	55	26	33	15
Polen	50	38	36	28
Kanada	40	16	34	14
UdSSR	37	11	8	3
Japan	27	2	24	2

Die geschilderten Betriebsverhältnisse ermöglichen es diesen Ländern, eine besondere Fruchtfolge einzuhalten, und zwar ist der Anteil der Hackfrüchte und hier wiederum der Zuckerrüben sowie der Futterpflanzen größer als in Deutschland. Beispielsweise beträgt die Rübenfläche in Dänemark 14,2 v. H., in Deutschland dagegen nur 5,1 v. H. der landwirtschaftlichen Nutzfläche. Diese Tatsache aber ist entscheidend für die Höhe der Hektarerträge der nachgebauten Früchte.

Auch die *Agrarpolitik* der letzten 50 Jahre war für die deutsche Landwirtschaft keineswegs besonders günstig. Es sei nur darauf hingewiesen, daß der Zollschatz einseitig die Getreideproduktion auf Kosten der Viehhaltung begünstigte, und daß so in der deutschen Landwirtschaft das Höchstmaß der Intensität — im Gegensatz zu anderen Ländern — nicht erreicht wurde. Hierzu gesellten sich noch andere Fehler: Unbefriedigende Schulverhältnisse in der heimischen Landwirtschaft, falsche Lohnpolitik (Lohndruck durch billige Wanderarbeiter), eine mangelnde Berufsvertretung und verschiedenes mehr.

Berücksichtigt man alle diese Momente, die natürlichen Produktionsbedingungen, den Lebensstandard der Bevölkerung, die Verkehrslage, die Viehdichte, die Kriegs- und Inflationsschäden, das unzureichende Schulwesen, die mangelnde Folgerichtigkeit der Schutzgesetzgebung und die wenig landwirtschaftsfreundlich eingestellte Wirtschaftspolitik, so wird offenbar, daß es der deutschen Landwirtschaft nur durch intensivste Arbeit gelingen konnte, etwa 83 v. H. der deutschen Bevölkerung aus der kargen und begrenzten heimischen Scholle zu ernähren.

Von den Mitteln, mit denen sie diese Erfolge erreichte, seien hier nur einige besonders wichtige hervorgehoben.

Kunstdüngerverbrauch

Im Kunstdüngerverbrauch marschiert Deutschland im Verein mit Belgien und den Niederlanden weitaus an der Spitze aller Länder.

Die deutschen Landwirte sind also durchaus bemüht, die Kargheit des Bodens und die Ungunst des Klimas durch erhöhte Düngergaben soweit wie möglich auszugleichen.

Wenn der Aufwand an Kunstdünger in Belgien und Holland noch etwas höher liegt als in Deutschland, so ist in Betracht zu ziehen, daß sich dort sehr viele Betriebe der gartenbaulichen Nutzung nähern. Überdies sind bei der Kleinheit der Länder und bei ihren vorzüglichen Verkehrsverhältnissen die Zufuhrmöglichkeiten an Kunstdünger weit günstiger als in Deutschland.

Der Verbrauch an Kunstdünger*)
in kg (Reingehalt) je ha landwirtschaftlicher Nutzfläche

Land	Stickstoff	Phosphorsäure	Kali
Niederlande	26	52	42
Belgien	19	35	21
Deutschland	14	17	26
Dänemark	9	20	6
Frankreich	4	14	5
Großbritannien	4	7	2
Italien	4	19	2
Schweiz	4	9	2
Tschechoslowakei	4	9	4
Norwegen	2	6	6
Schweden	2	6	5
Polen	2	3	3
Spanien	2	8	2
Ver. St. v. Amerika	2	6	2
Finnland	1	6	4
Österreich	1	4	5
Kanada	0,4	1	1

*) Nach der Zeitschrift „Die Ernährung der Pflanze“, Bd. 20, Nr. 13.

Pflanzen- und Tierzucht

Was die deutsche Landwirtschaft trotz schwieriger Verhältnisse auf dem Gebiete der Pflanzen- und Tierzucht geleistet hat, ist richtunggebend für die ganze Welt geworden. Dabei ist unbestritten, daß auch andere Länder (England) hervorragende Verdienste bei der Züchtung leistungsfähiger Nutztiere gehabt haben. Die deutschen schwarzbunten Niederungsrassen, die guten Gebrauchspferde des Halbblutschlages, die veredelten deutschen Landschweine stellen Spitzenleistungen der Viehzucht dar. Hinzu kommen die vielen bekannten Pflanzenzüchtungen, wie beispielsweise der Criewener Weizen, der Petkuser Roggen, der Schlanstedter Hafer, die Bavaria-Gerste, die verschiedenen Zuckerrübenzüchtungen, die Süßlupine, die krebbsfesten Kartoffelsorten und vieles andere mehr.

Maschinenverwendung

Da die Betriebsstruktur (Betriebsgröße usw.) in den einzelnen Ländern außerordentlich verschieden ist, so läßt sich der Umfang der Maschinenverwendung im In- und Auslande nicht exakt und stichhaltig vergleichen. Daß aber die deutsche Landwirtschaft alles getan hat und noch tut, um ihren Maschinenpark zu vergrößern und ihre Bauten zu modernisieren, geht schon aus der Steigerung der für diese Zwecke durchgeführten Investitionen hervor.

Investitionen der deutschen Landwirtschaft*)
in Mill. M.

	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36
Maschinen und Geräte einschl. Unterhaltung	613	691	815	1 024
Neubauten und Unterhaltung der Gebäude	300	398	424	415
Düngemittel	522	567	626	723

*) Nach Wirtschaft und Statistik 1936, Nr. 22, S. 804.

Daß trotzdem die deutschen Bauern und Landwirte keineswegs auf ihren Erfolgen ausruhen dürfen, versteht sich von selbst. Die großen nationalen Aufgaben des neuen Vierjahresplans erfordern höchste Einsatzbereitschaft auch der Landwirtschaft. Das Hauptziel ist, die Produktion zu steigern und zu verbessern. Bei der für den Städter kaum übersehbaren Vielzahl von einzelnen Produktionsvorgängen im landwirtschaftlichen Betrieb kann nicht ein Patentmittel zum Enderfolg verhelfen, sondern nur eine Unzahl von Einzelmaßnahmen. Gerade diese unendlich vielseitige Kleinarbeit wird die bisher in der Entwicklung zurückgebliebenen Betriebe auf den guten Durchschnitt heben. Gelingt dies, dann ist auch die Nahrungsfreiheit erheblich näher gerückt, vielleicht schon erreicht.

Die „Deutsche Reichsbahn“

Mit dem Gesetz vom 10. Februar 1937 ist die uneingeschränkte Hoheit des Reiches über die Deutsche Reichsbahn wieder hergestellt und ihr die ursprüngliche Organisationsform wiedergegeben worden. Damit ist auch nach außen hin ein Zeitabschnitt beendet, in dem wesensfremde Aufgaben, vor allem die Heranziehung zu Reparationszahlungen, die Entfaltung der Reichsbahn gehemmt und eine zeitgemäße Eisenbahnpolitik weitgehend unmöglich gemacht hatten. Mit der Rückführung der Reichsbahn in die Hand des Reiches beginnt ein neuer Abschnitt in der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens.

Folgen der Reparationsbelastung

Mit der Errichtung der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ am 11. Oktober 1924¹⁾ wurde die Reichsbahn zum Tributobjekt der Reparationsgläubiger. Ihr wurden Lasten aufgebürdet, die die Verkehrsentwicklung und die Verkehrspolitik auf Jahre hinaus entscheidend beeinflussen sollten.

Auf Grund der Sachverständigengutachten war die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur Verzinsung und Tilgung von 11 Mrd. RM Reparations-schuldverschreibungen verpflichtet. Das bedeutete, gemessen an den Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr in den Jahren 1926 bis 1930, eine jährliche Belastung von 12,8 bis 15,8 v. H. Einschließlich der an den Reparationsagenten abgeführten Beförderungsteuer hat die Reichsbahn in jenen Jahren mehr als 5 Mrd. RM für Reparationszwecke aufgebracht. Dies entspricht etwa einem Fünftel ihres Anlagekapitals, das damals mit 24,5 Mrd. RM zu Buch stand.

Hohe Tarife

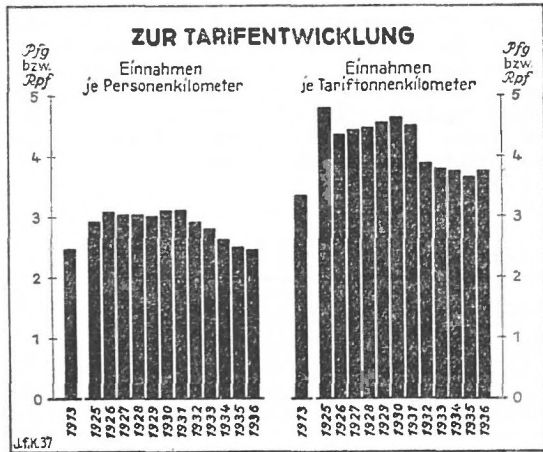
Die sinnfälligste Wirkung dieser Tributleistungen war zunächst eine fühlbare Überhöhung der Tarife, da nur auf diese Weise die Einnahmen für die auferlegten Reparationsverpflichtungen geschaffen werden konnten. Nun hatten sich

Einbruch des Kraftwagens

Die Überhöhung der Tarife begünstigte naturgemäß das Vordringen des Kraftwagens in Gebiete, die bisher der Reichsbahn nahezu unbestritten gewesen waren. Dieses Wachstum des Kraftverkehrs war — vom Standpunkt der Reichsbahn gesehen — um so bedrohlicher, als das Kraftfahrzeug gerade die ertragreichsten Verkehrsarten an sich zog (Versand von Stück- und Eilgut usw.). Zwar machten die Mengen, die durch den Wettbewerb besonders gefährdet waren, nur etwa 5 v. H. des Reichsbahngüterverkehrs aus, die daraus erzielte Frachteinnahme war jedoch mit 22 v. H. der Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr (im Jahre 1930) ein tragender Pfeiler im Haushalt der Reichsbahn. Auf diese Einnahmen konnte die Reichsbahn in ihrer damaligen Lage nicht verzichten. Infolge ihrer finanziellen Belastung mußte sich die Reichsbahn in jenen Jahren darauf beschränken, die Entwicklung des Kraftwagens in ihren schädlichen Auswirkungen auf die Reichsbahnfinanzen abzuwehren — eine vom verkehrspolitischen Standpunkt bedauerenswerte Zwangslage. In jene Zeit fällt daher die Anwendung von Kampfтарifen und teilweise auch eine weitere Ausbreitung der Ausnahmetarife.

Gehemmter technischer Fortschritt

Durch diese Maßnahmen wurden zwar die durch die Reparationslasten bedingten Tarifierhöhungen zum Teil etwas gemildert; andererseits wurde jedoch die finanzielle Bewegungsfreiheit der Reichsbahn weiter eingengt. Infolgedessen wurde die technische Neugestaltung des deutschen Eisenbahnwesens mehr und mehr behindert. Die Last der Reparationen und der infolge der Krise allgemeine Verkehrsrückgang führten zu einem



gegenüber der Vorkriegszeit zwar eine ganze Reihe wichtiger Kostenelemente erhöht. Trotzdem ist es zu einem gewichtigen Teil den Reparationslasten zuzuschreiben, wenn die Tarife, gemessen an den Einnahmen je Pkm bzw. tkm²⁾, während der Jahre 1925-1931 im Personenverkehr um etwa 18 bis 26 v. H., im Güterverkehr um 30 bis 43 v. H. über dem Stand von 1913 lagen.

¹⁾ Am 1. April 1920 hatte das Reich die damaligen Staatseisenbahnen übernommen; als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen waren die Reichseisenbahnen durch Verordnung vom 12. Februar 1924 als Sondervermögen des Reichs unter der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ geschaffen worden. Die Errichtung der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ am 11. Oktober 1924 stellt eine Umgründung dar.

²⁾ Die Einnahmen je Pkm bzw. tkm werden zwar nicht nur von Tarifänderungen beeinflusst, sondern auch durch Umschichtungen in der Zusammensetzung des Gesamtverkehrs. Immerhin können diese Sätze — besonders bei einem Vergleich von Zeiten ähnlicher Wirtschaftslage — weitgehend als „durchschnittliche Beförderungspreise“ je Einheit Verkehrsleistung angesehen werden.

Investitionstätigkeit der Deutschen Reichsbahn
in Mill. RM

Jahr	Jährliche Ausgaben für		
	Anlagezuwachs	Erneuerung	Unterhaltung
1925	480,4	522,7	.
1926	421,5	456,8	.
1927	524,9	720,9	.
1928	302,1	648,1	.
1929	203,6	659,7	.
1930	222,1	594,4	1 089,8
1931	77,8	479,9	906,5
1932	50,2	406,4	744,9
1933	165,1	408,2	798,7
1934	252,9	427,2	905,9
1935	182,4	437,3	896,4
1936	.	454,0	915,0

raschen Abfall der Investitionstätigkeit, der bereits nach dem Jahre 1927 einsetzte. Schließlich konnten im Jahre 1932 nur noch 50 Mill. RM für neue Anlagen bereitgestellt werden, statt über 500 Mill. RM im Jahre 1927. Selbst die Erneuerung der baulichen Anlagen und des Fahrzeugparks mußte in den Jahren des Tiefstandes der Wirtschaftstätigkeit vorübergehend eingeschränkt werden. Soweit diese Arbeiten in den Krisenjahren überhaupt durchgeführt werden konnten, war dies zum Teil nur durch Rückgriff auf früher

angesammelte Reserven möglich. So mußten an Rücklagen in Anspruch genommen werden

im Jahre 1931	441,8 Mill. <i>RM</i>
„ „ 1933	281,5 „ „
„ „ 1934	86,5 „ „
im ganzen also rd.	810 Mill. <i>RM</i>

Die Reichsbahn holt nach

Tarifentlastung

Nach der Einstellung der Reparationszahlungen wurde zunächst eine Periode allgemeiner Tarifsenkungen eingeleitet (siehe Schaubild auf Seite 60). Die Einnahmen je Pkm bzw. tkm lagen im Jahre 1936 bereits wieder um etwa ein Fünftel unter dem Stand des Jahres 1930. Im Personenverkehr konnte sogar im abgelaufenen Jahr — als Folge der zahlreichen, namentlich seit 1933 durchgeführten Fahrpreisvergünstigungen — der Vorkriegsstand (1913) bereits unterschritten werden. Im wesentlichen ist dies durch Verbreiterung der Ausnahmetarife erreicht worden. So werden

Anteil der Ausnahmetarife am Gesamtverkehr

in v. H.

Jahr	Personenbeförderung ¹⁾		Güterverkehr	
	Anteil nach den geleisteten Personenkilometern	Einnahmen	Anteil nach den geleisteten Tonnenkilometern	Einnahmen
1925.....	36,3	16,6	58,1	44,0
1926.....	35,7	18,7	68,1	50,0
1927.....	38,7	21,2	62,5	44,7
1928.....	41,2	24,1	63,4	44,8
1929.....	42,8	24,1	66,7	47,4
1930.....	42,2	24,0	66,5	47,0
1931.....	44,8	26,0	70,8	50,3
1932.....	51,8	35,4	71,7	51,3
1933.....	56,8	41,1	70,8	49,5
1934.....	63,7	48,1	66,5	45,5
1935.....	67,5	50,8	67,9	47,1
1936.....	70,0	53,5	67,6	47,5

¹⁾ Ermäßigte Tarife.

gegenwärtig nahezu sieben Zehntel aller beförderten Personen und Güter zu ermäßigten bzw. Ausnahmetarifen befördert, aus denen fast die Hälfte der gesamten Verkehrseinnahmen aufkommt. Namentlich im Personenverkehr haben diese Fahrten in den letzten Jahren einen wachsenden Umfang angenommen, eine Entwicklung, die neben anderen Ursachen auch mit dem raschen Vordringen des Kraftwagens zusammenhängt.

Die Finanzierung des Aufschwungs

Bei ihrer Aktion zur Behebung der deutschen Wirtschaftsnot setzte die Reichsregierung gerade bei der Deutschen Reichsbahn in großem Stile an. Die (zusätzlichen) Arbeitsprogramme der Jahre 1933 und 1934 mit einem Auftragswert von insgesamt 1067 Mill. *RM* brachten allein etwa 300 000 Volksgenossen wieder in Arbeit. Darüber hinaus hat die Reichsbahn an der Finanzierung und der Errichtung der Reichsautobahnen mitgewirkt. Allerdings ließ es die Entwicklung der Verkehrseinnahmen in den ersten Jahren des Wiederanstiegs noch nicht zu, diese Arbeiten aus eigener Kraft zu finanzieren. Von 1929 bis 1932 waren die Einnahmen um mehr als 2 1/4 Mrd. *RM*, das sind 45 v. H., gesunken, während die Ausgaben nicht im gleichen Maße gedrosselt werden konnten. Da eigene Mittel zur Finanzierung nicht zur Verfügung standen, mußten die Arbeitsvorhaben

zunächst mit Hilfe von Krediten durchgeführt werden. Entsprechend dem Zugang an Anlagen hat sich daher auch der Schuldenstand der Reichsbahn in den letzten Jahren erhöht, zunächst durch Begebung von Arbeitsbeschaffungswechseln, später durch die Unterbringung mittelfristiger

Anlagezuwachs und Schuldenstand der Deutschen Reichsbahn

in Mill. *RM*

Stand am Jahresende	Anlagezuwachs seit 1. Oktober 1924 ¹⁾	In Anspruch genommenes Fremdkapital	Stand am Jahresende	Anlagezuwachs seit 1. Oktober 1924 ¹⁾	In Anspruch genommenes Fremdkapital
1924 ²⁾ ...	—	610,9	1930....	1670,2	1701,3
1925.....	230,0	662,4	1931....	1741,1	2014,5
1926.....	646,6	975,6	1932....	1786,9	2032,2
1927.....	995,1	1038,9	1933....	1936,8	2460,3
1928.....	1280,8	1279,1	1934....	2172,4	2853,5
1929.....	1467,2	1387,0	1935....	2335,7	2891,1

¹⁾ Die Angaben beziehen sich nur auf die in der Vermögensaufstellung aktivierten Werte, die von den tatsächlichen Aufwendungen etwas abweichen. — ²⁾ Eröffnungsbilanz vom 1. Oktober 1924.

Reichsbahnschatzanweisungen. Bei der wachsenden Konsolidierung der deutschen Kreditmärkte konnte die Reichsbahn um die Jahreswende 1935/36 eine 4 1/2-prozentige Anleihe in Höhe von 500 Mill. *RM* auflegen. Aus ihrem Erlös wurden 400 Mill. *RM* benutzt, um Verpflichtungen aus dem Bau der Reichsautobahnen abzudecken, während der Rest wohl zur Rückzahlung von fällig gewordenen Arbeitsbeschaffungswechseln verwendet worden ist. Um die Einlösung dieser Verbindlichkeiten sicherzustellen, ohne dabei die Fortführung der in Gang befindlichen Arbeiten zu gefährden, hat die Reichsbahn vorsichtshalber die seit 1931 betriebene Politik der Tarifsenkung

Finanzlage der Deutschen Reichsbahn

Jahr	Einnahmen			Ausgaben	
	Gesamt	Güterverkehr	Personenverkehr	persönliche	sächliche
in Mill. <i>RM</i>					
1925....	4609,1	2868,7	1480,7	2471,0	1504,0
1926....	4540,8	2830,6	1320,2	2511,3	1310,5
1927....	5039,3	3226,4	1379,6	2611,5	1648,0
1928....	5159,2	3276,4	1443,3	2898,7	1460,3
1929....	5353,8	3485,4	1428,2	2905,5	1568,9
1930....	4570,3	2839,2	1345,5	2871,8	1296,9
1931....	3848,7	2307,5	1150,4	2551,4	1059,8
1932....	2934,3	1729,1	900,7	2127,2	833,2
1933....	2920,6	1815,2	845,9	2116,3	999,3
1934....	3326,3	2140,0	917,1	2243,0	1104,0
1935....	3586,1	2324,5	988,7	2335,0	1092,2
1936....	3984,8	2635,6	1069,0	..	..
1928 = 100					
1925....	90,5	87,6	99,1	85,2	103,0
1926....	88,0	86,4	91,5	80,6	89,7
1927....	97,7	98,5	95,6	90,1	112,9
1928....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1929....	103,8	106,4	98,6	102,3	107,4
1930....	88,6	86,7	93,2	99,1	88,8
1931....	74,6	70,4	79,7	88,0	72,6
1932....	56,9	52,8	62,4	73,4	57,1
1933....	56,6	55,4	58,6	73,0	68,4
1934....	64,5	65,3	63,6	77,4	75,6
1935....	69,5	70,9	68,5	80,6	74,8
1936....	77,2	80,4	74,1	..	..

vorübergehend unterbrochen und zu Beginn des Jahres 1936 eine Erhöhung der Gütertarife vorgenommen. Zusammen mit der anhaltend günstigen Verkehrsentwicklung ist damit im Jahre 1936 eine entscheidende Besserung der Reichsbahnfinanzen erzielt worden. Jetzt dürfte die Reichsbahn auch in finanzieller Hinsicht die Bewegungsfreiheit wiedererlangt haben, die notwendig ist, um die noch der Lösung harrenden Verkehrs-

probleme technischer und wirtschaftlicher Art in Angriff zu nehmen. So konnten z. B. seit 1935 die zunächst mit Hilfe des Arbeitsbeschaffungsprogramms zusätzlich durchgeführten Investitionen wieder in das jährliche „Grundprogramm“ eingebaut werden. Wenn die Ausgaben für Erneuerung und Anlagezuwachs im Jahre 1935 erst knapp die Hälfte des Investitionsvolumens vom Jahre 1927 ausmachten, so darf dabei nicht übersehen werden, daß — infolge der niedrigeren Preise — mit demselben Betrag heute ein höherer Nutzeffekt erzielt werden kann als in den Jahren 1927 bis 1929. In Preisen des Jahres 1927 ausgedrückt¹⁾, hat die Investitionstätigkeit der Reichsbahn bereits 1935 rd. 60 v. H. des Standes vom Jahre 1927 erreicht; 1936 ist sie zweifellos weiter gestiegen. Seit 1933 ist der technische Fortschritt auch im deutschen Eisenbahnwesen wieder auf breiter Front in Gang gekommen.

Reichsbahneigener Kraftverkehr

Nachdem sich seit 1933 mehr und mehr eine einheitlich geleitete Verkehrspolitik durchgesetzt hat, ist auch die Reichsbahn der Parole Motorisierung gefolgt und hat das Kraftfahrzeug ihrem Verkehrsnetz eingegliedert. Im Jahre 1933 wurden 1140 Lastkraftwagen, 1934 weitere 945 Nutzfahrzeuge in Auftrag gegeben. 1935 hat die Reichsbahn als Ergänzung hierzu 500 Einheitslastanhänger zu 3 und 5 t beschafft. Darüber hinaus ist sie im abgelaufenen Jahr erstmals auch in größerem Maße als Besteller von Schnellreisewagen für den Verkehr auf den Reichsautobahnen aufgetreten.

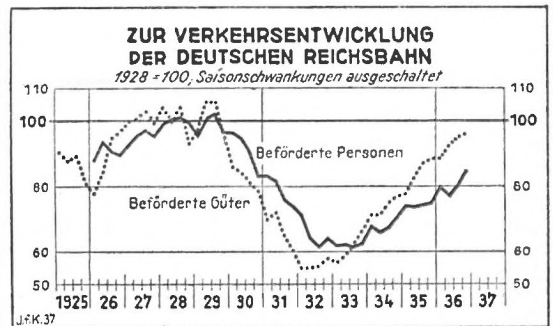
Mit Hilfe dieses Wagenparks hat sich die Deutsche Reichsbahn innerhalb kurzer Zeit eine beachtliche Stellung im gewerblichen Kraftverkehr geschaffen. Mit 46500 km war das Güterkraftverkehrsnetz der Reichsbahn Ende 1936 nur um ein Fünftel kleiner als das reichseigene Schienennetz. Zu den rd. 10000 Abfertigungsstellen des Schienenverkehrs kamen rd. 6600 Abfertigungsstellen des Güterkraftverkehrs. Das inzwischen aufgebaute Güterkraftverkehrsnetz ist bereits etwa doppelt so groß wie das Schienennetz der Nebenbahnstrecken der Reichsbahn. Berücksichtigt man, daß der Güterkraftverkehr überwiegend solche Landstriche erfaßt, die bisher nicht vom Schienenverkehr berührt wurden, so zeigt sich, wie stark hier die Reichsbahn verkehrsverdichtend gewirkt hat. Schon im vergangenen Jahr dürften die Vorteile einer solchen „Verlängerung des Eisenbahnnetzes“ auch für die Reichsbahn nicht ohne Bedeutung gewesen sein.

Durch die Verwendung von Kraftwagen — an Stelle unrentabler Schienenwege — hat die Reichsbahn außerdem eine Reihe von Kostenvorteilen erzielt. Indem die Nah- und Leichtgüterzüge entlastet wurden, hat sich die Verkehrsbedienung im allgemeinen erheblich verbessert; vor allem ist die Reisegeschwindigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene erheblich gestiegen. Wenn zeitweise gewisse Übersteigerungen im Ausbau des „Schienen-

ersatzverkehrs“ vorgekommen sind, so ist es in den beiden vergangenen Jahren gelungen, diese weitgehend zu beseitigen. Gleichzeitig konnte damit die Wirtschaftlichkeit des Kraftwagenverkehrs durch eine bessere Auslastung je Wagenzug gehoben werden.

* * *

Infolge ihrer Größe und Bedeutung als Verkehrsunternehmen und Auftraggeber für die gewerbliche Wirtschaft ist die Reichsbahn von jeher ein geeignetes Instrument zur Durchführung wirtschaftspolitischer Maßnahmen gewesen. Schon mit Rücksicht auf die Zielsetzung des neuen Vierjahresplans erschien es deshalb zweckmäßig, den Einfluß der Staatsführung auf die Verwaltung auch organisatorisch weitgehend zu sichern. Heute fördert die Reichsbahn im Rahmen des Vierjahresplans die Herstellung neuer Werkstoffe durch Gewährung von Ausnahmetarifen für die hierzu benötigten Vor- und Zwischenprodukte. Der Ausbau der einheimischen Rohstoffproduktion wird auch für die weitere Entwicklung des Verkehrsapparates größere Bedeutung erlangen.



Die gesamte Verkehrsentwicklung der letzten Jahre zeigt deutlich, daß der Eisenbahnverkehr keineswegs stagniert. Die Belegung des Personenverkehrs bleibt zwar noch etwas hinter der allgemeinen Entwicklung zurück, was in der Hauptsache mit der inzwischen eingetretenen Abwanderung zum Kraftverkehr zusammenhängen dürfte. Immerhin ist die Zahl der beförderten Personen seit dem Tiefpunkt um 38,2 v. H. gestiegen. Die beförderten Gütermengen haben seit ihrem Tiefstand im Jahre 1932 bis Ende 1936 um etwa 73 v. H. zugenommen und damit den Stand des Jahres 1928 nahezu erreicht. An einzelnen Stellen des Güterverkehrs ist sogar eine Erweiterung der Leistungskapazität akut geworden. Im laufenden Jahr hält die Belegung unvermindert an; bis Ende 1937 wird der Güterverkehr den Hochstand des Jahres 1928 voraussichtlich durchweg erreicht, wenn nicht beachtlich überschritten haben.

¹⁾ Zugrundegelegt wurde die Indexziffer der Produktionsgüterpreise.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		20.-25. Jan. 1936	27. Jan. bis 1. Febr. 1936	3.-8. Febr. 1936	10.-15. Febr. 1936	17.-22. Febr. 1936	24.-29. Febr. 1936	2.-7. März 1936	9.-14. März 1936	18.-23. Jan. 1937	25.-30. Jan. 1937	1.-6. Febr. 1937	8.-13. Febr. 1937	15.-20. Febr. 1937	22.-27. Febr. 1937	1.-6. März 1937	8.-13. März 1937
		3	4	5	6	7	8	9	10	3	4	5	6	7	8	9	10
Woche:																	
1. Tätigkeitsgrad																	
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000	.	2520,5	.	.	.	2514,9	.	.	.	1853,5	.	.	.	*)1611	.	.
darunter:																	
Hauptunterstützungsempfänger ²⁾ †)	"	.	756,5	.	.	.	755,4	.	.	.	1159,8	.	.	.	*)1068	.	.
in der Arbeitslosenversicherung	"	.	780,0	.	.	.	797,1	.	.	.	177,9	.	.	.	*)167	.	.
in der Krisenunterstützung	"	.	373,8	.	.	.	367,9	.	.	.	1689,2	.	.	.	1627,8	.	.
Wohlfahrtserwerbslose	"	2159,7	.	.	.	.	2025,0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ³⁾	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	356,0	352,2	343,3	347,8	345,6	346,8	323,4	321,2	409,9	419,8	407,8	407,3	411,6	420,7	410,9	.
— in Deutsch-Oberschlesien	"	70,4	60,7	62,5	67,3	64,5	65,6	66,5	68,4	78,0	75,3	73,0	76,0	78,0	77,6	75,5	.
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	67,9	69,7	69,3	69,5	69,8	71,9	70,3	70,5	80,2	80,8	80,9	80,0	80,4	81,4	80,8	.
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	840,2	848,6	830,4	821,7	841,9	833,3	805,3	810,1	818,2	806,6	842,4	860,4	866,7	863,4	.	.
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	117,4	116,9	116,4	114,7	117,6	117,6	124,1	128,8	128,8	126,2	127,9	128,8	133,7	133,6	136,2	.
Kreditsicherheit																	
Vergleichsverfahren	Anzahl	13	12	23	9	11	12	9	12	5	13	6	11	8	4	.	.
Eröffnete Konkurse	"	80	64	61	39	72	52	52	55	56	52	33	59	59	55	.	.
Reichsbank																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	82	82	82	82	79	77	77	77	73	73	73	73	73	73	73	.
Kapitalanlagen	"	4340	4699	4470	4345	4232	4805	4552	4502	5011	5448	5118	4980	4786	5437	5086	.
darunter:																	
Wechsel- und Lombardkredite	"	3676	4035	3806	3681	3568	4141	3891	3843	4487	4923	4594	4456	4262	4913	4567	.
Deckungsfähige Wertpapiere	"	349	349	349	349	349	348	347	344	222	223	223	223	222	222	218	.
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	750	679	610	606	642	652	611	572	754	707	675	731	782	785	659	.
Bundes-Reserve-Banken U.S.A.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Diskontierte Wechsel	Mill. \$	6,4	7,1	9,6	8,0	6,6	6,9	5,7	4,9	2,4	2,9	2,8	2,6	3,0	4,1	7,3	4,9
Regierungsanleihen	"	2430,3	2430,3	2430,3	2430,2	2430,2	2430,2	2430,8	2430,3	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	5684	6092	5874	5779	5652	6196	5954	5913	6203	6724	6448	6315	6134	6738	6523	.
davon Reichsbanknoten	"	3754	4038	3920	3849	3766	4177	3988	3905	4379	4799	4561	4461	4528	4816	4621	.
Postcheckverkehr ⁵⁾	"	1125	1238	1254	1236	1156	1318	1238	1329	1354	1478	1338	1448	1354	1537	1415	.
Postcheckguthaben (Bestände)	"	576	564	591	575	551	552	611	574	649	640	678	661	637	645	694	.
2. Wertbewegung																	
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Debitzinsen ⁶⁾	"	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 ⁷⁾	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Blankotagesgeld	"	2,88	3,13	2,98	2,71	2,69	2,98	3,13	3,08	2,88	2,90	2,81	2,38	2,38	2,63	2,85	3,04
Monatsgeld	"	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,29	3,28	3,25	3,07	3,08	3,09	3,03	3,06
Privatdiskont	"	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Warenwechsel mit Bankgiro	"	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	3,24	3,33	3,34	3,34	3,22	3,30	3,32	3,25
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	"	4,70	4,70	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,62	4,61	4,61	4,60	4,59	4,59	4,59	4,59
Call money New York	"	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Privatdiskont London	"	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,56	0,56	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55
„ Zürich	"	2,50	2,50	2,50	2,00	2,00	2,31	2,31	2,31	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25
„ Amsterdam	"	2,23	1,89	1,67	1,35	1,15	0,99	1,00	1,32	0,56	0,53	0,42	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25
Effektenmarkt																	
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere	v. H.	95,11	95,13	95,16	95,22	95,26	95,31	95,34	95,34	96,72	96,96	97,17	97,30	97,44	97,57	97,65	97,68
Kursniveau, gesamt ⁸⁾	"	95,83	95,85	95,87	95,91	95,93	95,98	95,98	95,98	97,31	97,53	97,70	97,83	97,95	98,07	98,12	98,14
—, Pfandbriefe	"	93,80	93,84	93,87	93,89	93,93	93,97	94,05	94,06	95,32	95,58	95,87	96,04	96,17	96,32	96,39	96,45
—, Öffentliche Anleihen ⁹⁾	"	93,20	93,21	93,30	93,50	93,71	93,77	93,87	93,87	95,68	96,05	96,30	96,37	96,66	96,81	97,07	97,16
6% Industrie-Obligationen	"	102,55	102,56	102,71	102,75	102,76	102,84	102,75	102,57	101,99	102,11	102,14	102,20	102,21	102,20	102,10	102,11
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	92,5	93,1	93,7	94,1	93,6	93,6	93,3	92,3	106,8	107,3	108,2	108,1	108,1	108,3	109,0	109,8
—, Bergbau und Schwerindustrie	"	98,8	99,6	100,3	100,8	100,5	100,4	99,7	98,5	119,3	119,8	121,0	120,4	119,9	119,8	120,7	121,6
—, Verarbeitende Industrie	"	85,6	86,1	86,8	87,2	86,8	86,8	86,6	85,5	99,1	99,5	100,1	100,2	100,5	100,7	101,1	101,8
—, Handel und Verkehr	"	98,6	99,1	99,8	99,7	99,3	99,3	99,1	98,3	108,8	109,5	110,3	110,5	110,5	110,9	112,2	113,0
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je \$	2,4770	2,4600	2,4540	2,4603	2,4620	2,4620	2,4608	2,4690	2,4900	2,4900	2,4900	2,4902	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900
London	RM je £	12,30	12,30	12,31	12,30	12,29	12,29	12,28	12,29	12,22	12,21	12,19	12,19	12,19	12,18	12,17	12,16
Paris	RM je 100fr	16,39	16,41	16,42	16,42	16,44	16,43	16,42	16,40	11,62	11,61	11,60	11,60	11,59	11,58	11,53	11,39
Warenpreise																	
Indizes																	
Reagible Waren ¹⁰⁾	1913=100	73,2	73,8	73,7	73,5	74,0	74,1	74,2	74,3	80,3	79,9	80,0	80,6	80,8	82,1	82,5	83,5
Großhandelspreise (gesamt)	"	103,6	103,5	103,7	103,5	103,6	103,6	103,5	103,6	105,3	105,3	105,5	105,6	105,5	105,8	106,0	106,1
Agrarstoffe	"	105,1	104,8	105,3	104,7	104,7	104,6	104,3	104,4	103,1	103,1	103,5	103,5	103,4	103,4	103,7	103,8
Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren	"	93,5	93,5	93,6	93,6	93,7	93,8	93,7	93,8	97,0	97,0	97,0	97,2	97,2	98,0	97,8	98,1
—, Fertigwaren	"	119,7	119,8	119,8	119,9	119,9	119,9	120,0	120,1	123,2	123,2	123,2	123,2	123,2	123,2	123,5	123,5
darunter: Produktionsgüter	"	113,1	113,1	113,0	113,0	113,0	113,0	112,9	112,9	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2
—, Verbrauchsgüter	"	124,7	124,9	125,0	125,1	125,2	125,2	125,4	125,6	130,7	130,7	130,7	130,7	130,7	130,7	131,3	131,3
Großhandelsindex:																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926 = 100	83,9	84,0	83,4	83,4	83,8	83,8	82,8	82,4	90,2	90,3	90,3	90,7	91,0	90,9	91,0	92,9
Großbritannien (Fin. Times)	1913 = 100	97,4	97,6	97,3	97,7	97,3	97,3	97,3	97,1	112,7	112,5	111,9	112,5	112,6	113,6	114,9	116,8
Großhandelspreise																	
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	171,0	171,0	173,0	173,0	173,0	173,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,3	42,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3
Rindshäute, stldam. ¹¹⁾ , Hamburg	je 1/2 kg	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,54	0,55	0,53	0,51	0,52	0,53	0,54	0,54
Maschinengüter, Düsseldorf ¹²⁾	je t	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0
× Baumwolle, New York loco	cts je lb	11,95	11,85	11,60	11,70	11,50	11,27	11,24	11,46	12,95	13,30	13,28	13,17	12,92	12,95	13,84	*)14,45
× Weizen, New York, hardw. loco	cts je 60 lbs	130,87	129,37	129,37	128,12	128,87	129,62	128,62	129,12	149,50	145,75	149,75	154,12	153,62	148,12	150,50	*)155,00
× Kautschuk, First crepe, London	d je lb	6	7	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	7 1/2	10 1/2	10 1/2	10 1/2	10 1/2	10 1/2	10 1/2	10 1/2	*)17

Gegenstand	Einheit ¹⁾		1935	1936												1937		
			Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	
			24	26	25	26	24	24	25	27	26	26	27	24	25	25	24	
Anzahl der Werktage:																		
Verkehr																		
Reichsbahn: Waggengestellung, arbeitstägl.	1 000	D	126,8	117,8	116,6	128,6	130,6	138,1	136,8	133,9	133,9	142,4	150,8	154,1	139,0	126,3	131,0	
Beförderte Güter ²⁾	1 000 t	S	30146	30214	28943	32762	29712	31624	32428	33897	32824	35591	40854	38008	34087	31884	.	
Binnenwasserstraßen ³⁾	"	"	12219	10912	9593	11607	11854	12928	13313	14116	13433	13471	14543	13623	13226	10276	.	
Seeverkehr mit dem Ausland ⁴⁾	"	"	2204	1851	1754	1947	2123	2282	2449	2333	2248	2109	2084	2076	2046	.	.	
Ankunft	"	"	1352	1389	1198	1135	1070	1069	1063	1064	1177	1392	1455	1400	1471	.	.	
Abgang	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	.	.	
Reichspost (arbeitstägl.)	1928 = 100	D	48,0	37,3	40,1	45,0	51,4	52,1	47,1	48,8	49,9	51,5	52,1	45,7	50,1	40,0	.	
Aufgegebene Telegramme	"	"	106,2	99,5	93,8	106,3	106,4	106,1	101,6	99,2	97,1	103,5	108,6	109,6	112,5	105,1	.	
Fernsprechnahverkehr ⁵⁾	"	"	95,0	88,1	90,2	98,7	101,2	103,6	102,1	104,0	101,6	106,2	106,2	102,0	102,9	95,6	.	
Fernspreitverkehr ⁶⁾	"	"	143,0	84,7	92,2	99,5	107,6	107,2	89,0	88,1	88,1	98,8	109,8	118,1	148,1	88,0	.	
Beförderte Pakete ⁷⁾	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	.	.	
Eingezahlte Postanweisungen und Zahlkarten:	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	.	.	
Anzahl	"	"	126,2	105,1	105,2	103,1	112,6	113,0	105,2	107,0	101,8	101,6	109,4	116,1	126,7	109,3	.	
Betrag	"	"	90,3	72,3	70,8	72,8	82,6	78,8	77,6	76,4	73,9	76,9	79,0	81,7	93,0	77,4	.	
Binnenhandel (Umsätze)																		
Einkaufsgenossenschaften:																		
Kolonialwarenhändler	1928 = 100	S	260,4	104,5	118,4	176,0	113,6	108,1	191,3	155,0	137,0	137,5	219,8	150,3	263,0	.	.	
Edeka-Zentrale	"	"	128,1	99,8	99,8	111,6	111,5	113,7	120,0	141,9	122,7	131,2	146,1	130,0	142,1	102,3	.	
Edeka-Genossenschaften	"	"	107,6	103,9	94,5	116,6	118,0	120,6	118,8	125,2	113,2	116,9	123,8	127,8	142,5	110,9	.	
Drogerien	"	"	77,1	66,9	43,6	53,7	60,5	61,3	63,3	56,8	56,5	56,0	65,1	89,0	95,4	44,4	.	
Hausratgeschäfte	"	"	141,4	51,5	65,0	89,1	72,1	64,6	62,1	42,8	63,9	99,9	140,4	131,1	161,0	73,1	.	
Uhrengeschäfte	"	"	89,6	82,5	82,6	91,4	90,3	94,4	92,8	111,0	95,6	101,5	103,4	99,0	109,7	81,6	.	
Bäcker-Lokalgenossenschaften	"	"	65,4	55,6	53,3	55,2	60,9	55,5	61,1	65,3	119,7	124,9	83,1	59,3	68,3	47,8	.	
Fleischer	"	"	143,9	123,8	128,8	131,1	135,5	139,7	133,9	136,3	131,8	142,4	184,1	155,3	175,4	.	.	
Gastwirte	"	"	57,0	44,9	44,8	68,4	63,3	65,6	53,8	49,2	45,1	62,3	83,6	79,9	74,0	73,3	.	
Schneider	"	"	58,6	60,6	59,1	60,5	63,4	69,6	64,1	65,0	66,2	74,8	77,8	76,9	63,7	77,3	.	
Sattler und Polsterer	"	"	54,0	41,1	45,6	68,6	56,8	58,6	51,7	59,9	56,4	66,1	64,1	61,4	63,0	57,3	.	
Malerei	"	"	46,3	44,1	51,4	78,6	80,1	82,7	85,0	87,4	83,7	96,6	77,0	61,8	54,3	48,1	.	
Holzverarbeitende Gewerbe	"	"	57,8	71,2	70,5	86,4	75,4	77,6	86,3	93,1	117,2	105,5	100,7	100,6	108,8	78,1	.	
Metalverarbeitende Gewerbe	"	"	54,3	76,6	91,9	87,2	96,6	107,1	124,0	126,5	129,4	135,1	123,6	123,0	116,1	94,2	.	
Einzelhandel insgesamt	1928 = 100	S	106,5	64,2	65,6	69,1	78,4	77,1	65,8	71,3	69,2	73,3	87,2	75,7	119,7	.	.	
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	107,5	73,6	76,0	75,8	83,1	80,9	72,2	80,4	80,3	82,0	90,9	81,7	119,0	79,5	.	
Textilien und Bekleidung	"	"	119,8	58,8	60,5	65,8	77,5	81,2	59,6	63,6	54,9	61,4	90,6	69,4	135,9	69,5	.	
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	94,9	66,1	66,9	78,4	84,4	82,7	75,1	78,1	81,7	94,2	112,7	97,3	116,0	.	.	
Fachgeschäfte des Einzelhandels:	1928 = 100	S	111,6	75,6	76,5	76,7	83,3	80,4	73,4	81,2	80,3	83,2	91,3	82,2	124,1	81,2	.	
Lebensmittel u. Kolonialwaren	"	"	126,1	82,5	89,8	90,1	101,0	103,3	93,3	109,6	106,2	104,9	115,6	103,0	139,9	99,8	.	
Gemischwaren (vorr. Lebensm.)	"	"	95,8	60,3	60,0	63,8	77,4	84,0	74,9	80,3	75,4	75,4	75,4	70,9	109,2	65,7	.	
Drogen ⁸⁾	"	"	124,4	60,9	63,3	68,7	79,4	83,1	61,1	64,4	55,8	63,5	93,7	71,3	141,1	72,1	.	
Textil- und Manufakturwaren	"	"	109,0	54,0	50,6	74,7	106,7	104,0	59,9	75,1	52,2	64,9	121,5	84,5	128,6	69,0	.	
Herren- und Knabenkleidung	"	"	86,7	48,4	51,7	51,0	60,7	67,3	50,4	50,0	68,2	50,0	87,7	63,2	97,7	56,3	.	
Damen- u. Mädchenkleidung	"	"	112,9	50,1	52,2	53,0	77,6	85,8	71,1	59,3	63,2	70,2	101,6	68,5	125,0	64,3	.	
Schuhwaren ⁹⁾	"	"	92,9	74,1	69,8	90,1	91,8	97,5	92,0	94,0	93,2	108,6	138,4	113,6	118,4	86,3	.	
Möbel	"	"	241,6	77,9	75,7	85,8	97,3	88,1	74,9	94,7	96,0	105,6	109,1	97,1	270,6	.	.	
Glas-, Porzellanwaren, Hausrat	1928 = 100	"	91,2	51,0	66,8	58,4	72,1	50,2	48,4	44,7	61,5	74,4	66,2	74,2	116,3	.	.	
Beleuchtungs- u. Elektrogeräte	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	.	.	
Einkommen aus Lohn u. Gehalt																		
	Mrd. RM	VS	.	.	8,00	.	.	8,53	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Verbrauch																		
Fleisch ¹⁰⁾ (Neue Reihe ¹¹⁾)	1 000 dz	S	4102	3529	3218	3030	2693	2243	2296	2274	1932	2173	2608	3718	4842	.	.	
Zucker ¹²⁾	"	"	1302	815	789	1109	921	1088	1489	1904	1242	1148	1879	1412	1814	815	.	
Ausland. Gewürze ¹³⁾	"	"	10,6	9,4	10,3	6,2	4,9	5,2	5,8	9,5	7,1	7,2	11,6	11,4	11,3	5,5	.	
Kaffee ¹⁴⁾	"	"	127,9	144,6	84,8	116,1	123,9	128,3	129,3	148,2	113,9	130,0	142,7	132,9	159,0	139,0	.	
Tee ¹⁵⁾	"	"	4,4	4,0	4,2	3,5	3,3	3,7	2,9	3,5	3,3	3,5	4,2	3,9	5,0	3,5	.	
Kakao, roh ¹⁶⁾	"	"	77,4	65,4	67,4	65,9	56,6	54,2	66,5	54,4	54,5	68,4	81,6	70,5	57,0	32,4	.	
Süßfrüchte ¹⁷⁾	"	"	709,5	618,9	809,8	900,0	778,1	518,9	391,4	262,3	189,1	180,7	307,1	415,7	455,4	300,7	.	
Bier ¹⁸⁾	1 000 hl	VS	.	.	841,1	.	1092,1	.	.	.	11286	.	.	.	.	.	.	
Zigaretten ¹⁹⁾	Mill. Stck.	S	2892	2979	2690	3116	3173	3371	3382	3390	3169	3316	3542	3140	2968	2987	.	
Zigarren ²⁰⁾	"	"	717	656	626	673	659	661	663	729	607	721	742	764	735	655	.	
Rauchtabak ²¹⁾	1 000 dz	"	23,8	27,4	25,1	26,9	26,7	27,3	26,8	27,8	26,6	28,3	28,4	25,1	24,4	24,2	.	
Außenhandel²²⁾																		
Einfuhr insgesamt	Mill. RM	S	373	363	334	356	361	337	360	346	346	336	356	356	367	336	.	
Ausfuhr insgesamt	"	"	416	382	374	379	366	372	371	395	409	412	431	422	457	415	.	
Einfuhr- (—) bzw. Ausfuhr- (+) Überschuß	"	"	+43	+19	+40	+23	+5	+35	+11	+49	+63	+75	+75	+66	+90	+79	.	
Einfuhr:																		
Ernährungswirtschaft	"	"	156	136	125	143	130	118	119	105	108	109	126	140	139	116	.	
Gewerbliche Wirtschaft	"	"	217	227	209	213	231	219	241	241	237	227	230	216	228	216	.	
Rohestoffe	"	"	122	138	123	125	140	131	140	139	133	126	127	123	128	131	.	
Halbwaren	"	"	64	61	57	57	61	56	67	68	70	68	61	59	65	58	.	
Fertigwaren	"	"	31	28	29	31	31	32	34	34	35	33	42	35	35	27	.	
Ausfuhr:																		
Ernährungswirtschaft	"	"	11	10	8	9	7	7	6	7	5	5	6	7	9	8	.	
Gewerbliche Wirtschaft	"	"	404	372	365	370	358	365	364	389	404	407	425	414	448	407	.	
Rohestoffe	"	"	40	37	32	31	32	32	34	33	36	38	40	35	40	37	.	
Halbwaren	"	"	39	40	38	39	36	36	35	38	37	40	40	38	43	41	.	
Fertigwaren	"	"	325	295	295	301	290	298	295	318	331	328	346	342	365	330	.	
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mill. RM	E	6373	6092	6196	6266	6350	6438	6351	6447	6538	6653	6711	6646	6964	6724	6738	
Abrrechnungsverk. ¹²⁾	"	S	4964	4962	4577	4824	4989	4849	5203	5371	4815	5288	5928	5089	5834	5405	5018	
Giroverkehr ¹⁷⁾	"	"	28240	32019	28235													

Gegenstand	Einheit*	1935 †)		1936 †)												1937 †)	
		Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	
		25	24	26	25	26	24	24	25	27	26	26	27	24	25	25	
Anzahl der Werktage:																	
Produktion (arbeitsfähig)																	
Indexziffer der Industrieproduktion (ohne Nahrungs- und Genußmittel)	1928 = 100	MD	101,1	97,5	93,5	94,8	101,4	105,7	109,0	109,5	111,1	111,4	114,2	113,8	115,3	113,7	107,1
Produktionsgüter gesamt	"	"	106,7	102,9	95,1	96,0	104,8	111,0	116,2	117,9	118,7	117,8	119,4	119,0	120,4	118,2	112,0
Investitionsgüter	"	"	109,9	104,2	92,1	93,9	106,6	114,8	123,1	125,5	127,9	125,0	125,8	123,1	122,6	118,2	109,0
sonstige	"	"	99,2	102,2	101,0	100,6	100,7	102,0	100,5	100,7	97,9	101,3	105,0	110,1	116,1	119,5	119,2
Kraftstoffe ¹⁾	"	"	103,6	108,1	104,3	102,6	101,7	103,4	100,9	101,6	99,7	103,1	107,4	113,8	118,8	122,2	122,0
Grundstoffe ²⁾	"	"	107,6	102,0	100,5	100,9	103,5	107,6	111,3	111,5	110,2	112,2	113,7	112,6	113,9	109,7	109,2
Konstruktionen ³⁾	"	"	107,4	103,1	87,2	89,6	107,0	116,8	126,3	129,4	130,0	128,1	128,8	126,0	126,0	123,1	109,9
Verbrauchsgüter, elastischer Bedarf	"	"	87,4	84,6	89,5	92,2	93,2	93,0	91,7	89,4	93,9	96,0	101,7	101,4	102,9	102,5	95,4
Eisenerz ⁴⁾	1928 = 100	MD	83,3	83,4	82,5	86,4	88,4	88,8	88,8	84,5	87,7	84,5	87,7	88,7	87,7	87,4	88,7
Großeisen gesamt	"	"	118,6	120,7	120,0	120,1	120,8	124,7	130,4	130,7	129,8	132,1	134,4	132,1	130,1	123,4	125,3
Roheisen ⁵⁾	1 000 t	"	39,9	38,5	41,3	40,4	40,3	40,4	39,6	41,4	42,3	43,9	45,1	44,5	41,9	40,6	41,7
Roheisen ⁶⁾	1928 = 100	"	123,8	119,4	128,1	125,3	125,0	125,3	122,8	128,4	131,2	136,2	139,9	138,0	130,0	125,9	129,3
1 000 t	"	"	59,3	60,1	60,9	59,6	59,9	61,2	65,4	65,3	63,8	66,4	66,3	63,2	62,8	58,9	61,4
Walzwerkserzeugnisse ⁷⁾	1928 = 100	"	125,2	126,9	128,6	125,9	126,5	129,3	138,1	137,9	134,7	140,2	140,0	133,5	132,6	124,2	129,7
1 000 t	"	"	43,4	44,6	43,4	44,1	44,4	46,3	48,4	48,3	48,1	48,3	49,5	49,3	48,7	45,4	46,3
"	1928 = 100	"	115,0	118,2	115,0	116,9	117,7	122,7	128,3	128,0	127,5	128,0	131,2	130,7	129,1	120,3	122,7
Maschinen (Versand)	1928 = 100	MD	86,0	94,6	73,7	81,2	90,8	102,6	106,4	99,4	98,4	102,9	101,6	106,7	120,7	120,7	120,7
Kraftfahrzeuge gesamt	"	"	113,2	130,1	125,2	134,0	148,4	160,1	163,7	158,1	158,1	163,6	134,1	129,4	138,1	140,4	142,5
Personenkraftwagen	"	"	119,2	156,9	139,8	146,8	160,5	175,9	187,5	174,0	176,1	180,6	150,8	142,9	150,2	156,6	154,9
Lastkraftwagen	"	"	148,1	110,4	136,7	140,5	174,3	173,7	168,3	176,4	166,7	184,7	142,1	152,9	165,9	163,1	172,0
Motorräder	"	"	44,2	34,3	45,9	59,5	63,5	73,3	72,2	69,0	67,2	62,3	49,7	41,0	50,4	40,5	51,7
Städtische Bautätigkeit ⁸⁾	1928 = 100	§ MS	104,2	76,0	69,4	62,9	100,8	102,2	110,5	118,3	144,1	133,1	118,4	138,5	156,2	113,8	79,9
Dauervollendungen (Gebrauchsabnahme)	"	"	95,9	94,4	81,2	76,1	93,5	81,9	80,3	85,7	100,9	75,4	95,5	128,7	117,4	119,2	95,7
NE-Metallerze ⁹⁾	1928 = 100	MD	120,1	115,5	126,4	126,1	127,6	116,7	118,9	119,7	133,8	127,3	123,4	137,8	132,7	133,9	128,5
NE-Metalle gesamt	"	"	116,9	120,4	113,1	114,4	117,8	119,0	119,7	119,2	114,9	118,8	124,1	117,6	127,1	126,2	119,1
Kupfer (Baff. u. Elektr.) ¹⁰⁾	t	"	670	583	555	524	600	554	554	569	553	583	611	571	608	577	554
Blei (Hüttenweichblei) ¹¹⁾	1928 = 100	"	203,3	207,9	197,9	186,9	214,0	197,6	197,6	202,9	197,2	207,9	217,9	203,6	210,8	205,8	197,6
t	"	"	359	440	359	362	363	343	384	391	391	354	423	407	500	457	429
Zink (roh) ¹²⁾	1928 = 100	"	123,0	150,8	123,0	124,1	124,4	117,5	131,6	134,0	134,0	121,3	145,0	139,4	171,4	156,6	147,0
t	"	"	359	370	364	361	353	376	380	374	371	370	373	365	387	397	427
"	1928 = 100	"	133,7	137,8	135,6	134,5	131,5	140,0	141,5	139,3	138,2	137,8	138,9	135,9	144,1	147,9	159,0
Metallwalzwerkserzeugnisse ¹³⁾	"	"	102,8	104,9	98,8	102,1	102,4	105,0	106,3	104,9	100,4	104,3	108,2	102,6	110,6	111,6	103,9
Kohle gesamt	1928 = 100	MD	103,4	106,4	102,4	99,2	96,8	97,5	100,6	98,8	98,6	99,0	102,9	109,5	115,7	117,3	118,6
Steinkohle	1 000 t	"	527	544	526	505	495	495	507	492	495	500	513	541	578	587	594
Koks ¹⁴⁾	1928 = 100	"	105,8	109,2	105,6	101,4	99,4	99,4	101,7	98,8	99,5	100,3	103,1	108,5	116,1	117,9	119,7
1 000 t	"	"	88,2	90,8	92,2	94,1	94,1	91,8	94,5	96,9	97,9	96,8	98,7	109,0	109,1	112,0	114,8
Steinkohlenbriketts	1928 = 100	"	95,3	98,1	99,6	101,7	101,7	99,2	102,1	104,7	105,8	104,6	106,7	117,8	117,9	121,0	124,1
1 000 t	"	"	19,1	18,7	17,7	17,2	14,6	16,5	16,5	16,6	17,0	17,2	18,7	24,1	23,6	22,4	23,2
Braunkohle	1928 = 100	"	119,1	116,6	110,3	107,2	91,0	102,9	102,9	103,5	106,0	107,2	116,6	150,2	147,1	139,7	144,6
1 000 t	"	"	550	561	512	497	476	501	525	513	493	496	539	576	613	618	607
Braunkohlenbriketts	1928 = 100	"	101,4	103,4	94,3	91,6	87,8	92,2	96,7	94,6	90,8	91,3	99,3	106,1	113,0	113,8	111,9
1 000 t	"	"	117	120	111	107	102	106	121	124	115	112	125	128	133	135	137
"	1928 = 100	"	89,2	91,6	84,8	81,6	77,6	81,0	92,2	94,6	87,3	85,2	95,1	97,4	101,1	102,8	104,3
Stromerzeugung (122 Werke)	1928 = 100	MD	150,6	163,6	150,4	146,2	144,3	145,7	144,9	141,3	141,3	153,6	155,3	164,5	181,3	184,7	185,1
Gaserzeugung ¹⁵⁾	"	"	97,9	103,1	100,5	101,4	99,2	95,4	96,6	95,2	97,8	100,2	105,0	103,0	104,4	109,9	109,9
Erdölproduktion	"	"	465,4	518,5	499,8	446,8	538,8	483,8	479,9	503,4	535,1	506,2	501,6	544,2	521,3	548,4	521,0
Wasserwerke ¹⁶⁾	"	"	79,8	81,6	66,3	60,2	107,8	83,9	78,5	70,5	79,3	76,8	95,3	137,8	128,5	321,0	321,0
Papier gesamt ¹⁷⁾	1928 = 100	MD	105,7	104,0	105,8	107,6	109,7	109,3	112,9	112,9	110,7	112,0	113,2	114,6	122,5	117,8	119,6
Roheisen	"	"	103,8	103,2	103,9	106,2	107,8	107,9	112,3	111,8	108,1	109,9	111,3	112,6	121,2	118,0	116,3
Pappe	"	"	104,3	98,9	101,0	100,7	102,1	107,5	109,7	112,7	111,9	112,8	113,7	115,6	127,1	119,5	115,9
Chemikalien ¹⁸⁾	1928 = 100	MD	84,9	95,5	89,8	91,8	93,7	92,7	92,1	87,0	86,0	91,0	95,3	101,8	109,9	109,9	109,9
Kali, K ₂ O	1 000 t	"	4,83	4,84	6,03	5,60	5,05	4,50	4,20	3,88	3,77	3,92	4,76	4,78	4,86	5,07	6,17
"	1928 = 100	"	103,6	103,9	129,4	120,2	108,4	96,6	90,1	83,3	80,9	84,1	102,1	102,6	104,3	108,8	132,4
Textilproduktion	1928 = 100	MD	90,9	88,7	93,1	96,5	100,9	101,2	96,8	92,1	97,4	96,7	100,8	100,6	101,3	103,7	92,3
Baumwollindustrie gesamt	"	"	99,6	96,7	100,5	103,2	107,4	107,4	101,2	96,2	98,9	99,0	102,9	100,3	102,7	104,9	95,1
Leinengarn	"	"	123,5	108,7	118,6	108,2	114,2	120,7	117,9	105,6	133,4	135,3	144,0	132,7	128,7	128,2	128,0
Hanf	"	"	100,5	114,3	90,1	86											

