

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

8. JAHRGANG

BERLIN, DEN 21. AUGUST 1935

NUMMER 33

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

Die Erfolge der Arbeitsbeschaffung

Der „Economist“ beschäftigt sich in einem Aufsatz „Germany's Economic Recovery“ eingehend mit der Entwicklung der Beschäftigung und der Arbeitslosigkeit in Deutschland. Er kommt zu dem Ergebnis, daß Ende Juni 1935 in Deutschland neben der amtlich registrierten Arbeitslosigkeit noch eine recht erhebliche „unsichtbare“ Arbeitslosigkeit bestehe. Bei der Bedeutung, die der „Economist“ in der volkswirtschaftlichen Publizistik in der Welt hat, schien es dem Institut für Konjunkturforschung im Interesse einer objektiven Berichterstattung über die wirtschaftlichen Vorgänge in Deutschland zweckmäßig, sich im einzelnen mit den Ausführungen des „Economist“ auseinanderzusetzen.

Die Grundzahlen

Was der Nationalsozialismus in der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit im Verlauf der letzten 2½ Jahre erreicht hat, geht aus den allgemein bekannten Zahlen über die Arbeitslosigkeit und Beschäftigung in Deutschland hervor. Die Zahl der bei den Arbeitsämtern gemeldeten Arbeitslosen ist von 6,01 Millionen Ende Januar 1933 auf 1,75 Millionen Ende Juli 1935 gesunken. Der Rückgang der Arbeitslosigkeit betrug also in dieser Zeit über 4¼ Millionen. Nach den Berechnungen des Instituts für Konjunkturforschung waren Ende Januar 1933 11,73 Millionen Arbeitskräfte „regulär“ und „zusätzlich“ beschäftigt, Ende Juni 1935 dagegen — die Zahlen für Ende Juli liegen noch nicht vor — 16,72 Millionen. Die Beschäftigung ist also in den letzten 2½ Jahren um fast 5 Millionen gestiegen.

Die Rechnung des „Economist“

Immer wieder versucht ein Teil der ausländischen Presse, diese Erfolge zu verkleinern, obwohl man sich sagen müßte, daß eine wirtschaftliche Belebung in Deutschland nicht nur eine innerdeutsche Angelegenheit ist, sondern letztlich zu ihrem Teil auch dazu beitragen wird, die Lage in der gesamten Weltwirtschaft zu verbessern. Häufig wird die Richtigkeit der deutschen Arbeitslosenstatistik mit der Behauptung in Zweifel gezogen, neben der amtlichen registrierten Arbeitslosigkeit bestehe noch eine umfangreiche „unsichtbare“ Arbeitslosigkeit.

Diese Ansicht versucht der „Economist“ in seiner Nummer 4798 vom 10. August 1935 durch eine statistische Berechnung zu erhärten. Die Berechnung des „Economist“ gipfelt in dem Ergebnis, daß in Deutschland Ende Juni 1935 nicht nur 1,88 Millionen registrierte Arbeitslose, sondern außerdem noch 2,42 Millionen

„unsichtbare“ Arbeitslose vorhanden seien. Wie kommt dieses Ergebnis zustande?

Zunächst vergleicht der „Economist“, wie sich die Zahl der Beschäftigten nach der Statistik der Krankenkassen und die Zahl der registrierten Arbeitslosen von Ende Juni 1929 bis Ende Juni 1935 verändert hat und stellt dabei fest, daß die Zahl der Beschäftigten heute noch um 2,135 Millionen niedriger, die Zahl der registrierten Arbeitslosen aber nur um 617 000 höher sei als damals. Daraus ergäbe sich eine „unsichtbare“ Arbeitslosigkeit von rd. 1,5 Millionen Menschen.

In Ergänzung zu dieser Rechnung führt der „Economist“ noch eine weitere Berechnung der „unsichtbaren“ Arbeitslosigkeit für die Zeit von Juni 1933 bis Juni 1935 durch, wobei er sich auf die Ergebnisse der Berufszählung von 1935 stützt. Er kommt dabei zu folgender Aufstellung:

	Juni 1933	Juni 1935
	in 1000	
Bestand an Arbeitnehmern	20700	20800
Beschäftigte nach der Statistik der Krankenkassen	13307	16505
Registrierte und „unsichtbare“ Arbeitslose ...	7393	4295
Registrierte Arbeitslose	4856	1877
„Unsichtbare“ Arbeitslose	2537	2418

Wie haben sich die Umsätze im Welt-handel entwickelt? S. 137 f.

Konjunkturkartei:

Lederindustrie 1. Beilage
Dänemark 1. „

Sonderbeilage:

**Die Kraftverkehrsentwicklung
in der Saison 1935**

Die Fehler dieser Rechnung

Die Berechnung der „unsichtbaren“ Arbeitslosigkeit aus der einfachen Gegenüberstellung von Beschäftigten und registrierten Arbeitslosen geht von der Auffassung aus, die Gesamtzahl oder der Gesamtbestand an Arbeitern und Angestellten sei eine von Jahr zu Jahr unveränderliche Größe. Diese Auffassung ist nicht richtig; nicht nur daß durch den Wandel im Altersaufbau der Bevölkerung dieser Bestand dauernd beeinflußt wird; er schwankt vor allem sehr stark im Auf und Ab der Konjunktur. Die guten Verdienstmöglichkeiten der Hochkonjunktur locken Arbeitskräfte an, die sonst gar nicht daran denken, zu arbeiten. In schlechten Zeiten geben diese Kräfte ihre Beschäftigung wieder auf, ohne daß sie sich selbst nun als Arbeitslose betrachten.

Dieser Zustrom zum Erwerbsleben war in den Jahren 1925 bis 1929 besonders groß; die Inflation hatte viele gezwungen, weiter zu arbeiten oder wieder zu arbeiten, die sich sonst längst zur Ruhe gesetzt hätten. Als sich dann die Wirtschaftslage von Jahr zu Jahr verschlechterte, holten diese Kräfte den Schritt aus dem Erwerbsleben in den Ruhestand nach. Auch haben sich viele Arbeitskräfte in dieser Zeit frühzeitiger zur Ruhe gesetzt als sonst, zumal die „Flucht in die Sozialversicherung“ gesetzlich durch Herabsetzung der Altersgrenze begünstigt wurde. Zahlenmäßig läßt sich das durch die Berufszählungen von 1925 und 1935 nachweisen. Die Zahl der sogenannten berufslosen Selbständigen, das ist die Zahl der Rentempfänger, Pensionäre, von eigenem Vermögen oder von Unterstützungszuwendungen lebenden Personen, war 1935 um fast 2 Millionen größer als 1925.

Eine Reihe von arbeitslosen „Arbeitnehmern“ sind außerdem in der Statistik im Verlauf der Krise zu „Selbständigen“ geworden. Es handelt sich dabei um Arbeiter und Angestellte, die glaubten, daß sie sich als kleine Kaufleute, Hausierer usw. besser durchs Leben schlagen könnten und deshalb ihren Arbeitnehmerberuf aufgegeben haben. Schließlich hat man noch hinzuzurechnen, daß gegenwärtig ein größerer Teil der Bevölkerung durch die Wehrmacht gebunden ist als 1929.

All diese Tatsachen sprechen dafür, die einfache Gegenüberstellung von Beschäftigten und Arbeitslosen für die Jahre 1929 und 1935 nichts über die Größe der „unsichtbaren“ Arbeitslosigkeit aussagen kann.

Besser ist es schon, bei dieser Frage neben den laufenden Statistiken über Arbeitslosigkeit und Beschäftigung auf die umfassende Bestandsaufnahme der Berufszählung zurückzugreifen.

Auch der „Economist“ hat dies, wie erwähnt, getan; leider sind ihm dabei einige für die Ergebnisse entscheidende Fehler unterlaufen.

Der Berufszählung von 1935 entnimmt der „Economist“ die Zahl von 21,681 Millionen Arbeitnehmern, d. h. Arbeitern, Angestellten, Beamten und Hausangestellten zusammen. Um sie den laufend registrierten Arbeitslosen und den Beschäftigten nach der Statistik der Krankenkassen gegenüberzustellen, zieht er von dieser Zahl — ziemlich willkürlich — rund 1 Million Personen ab, von denen er annimmt, daß sie vorübergehend arbeitsunfähig seien oder sich gerade freiwillig nach einer anderen Stelle umsähen. So kommt der „Economist“ für 1935 auf einen Bestand an arbeitslosen oder beschäftigten Arbeitnehmern in Höhe von 20,7 Millionen (für 1935 wird diese Zahl schätzungsweise auf 20,8 Millionen erhöht). Nun hat der „Economist“ dabei ganz übersehen, daß in dieser Zahl auch alle Beamten enthalten sind, die von den laufenden Statistiken weder als

beschäftigt noch als arbeitslos gezählt werden und die daher von der Ausgangszahl abgezogen werden müssen. In der Rechnung des „Economist“ sind deshalb alle Beamten (rd. 1,6 Millionen) als „unsichtbare“ Arbeitslose gezählt.

Aber selbst wenn der „Economist“ die Beamten abgezogen hätte, bleibt seine Rechnung noch fehlerhaft.

Die richtige Rechnung

Die Berufszählung vom 16. Juni 1935 unterscheidet folgende Gruppen:

	in 1000
Selbständige	5303
Mithelfende Familienangehörige	5312
Beamte und Angestellte	5517
Arbeiter	14946
Hausangestellte	1218
Erwerbspersonen zusammen	32296
Berufslose Selbständige	5822
Angehörige ohne Hauptberuf	27100
Gesamte Bevölkerung	65218

Beamte, Angestellte, Arbeiter und Hausangestellte machen zusammen 21,681 Millionen aus. Rechnet man zu dieser Zahl der Arbeitnehmer noch rund 28 000 leitende Beamte und rund 61 000 leitende Angestellte, zusammen also 89 000, hinzu, die die Berufszählung zu den Selbständigen zählt, so erhöht sich dieser Posten auf 21,77 Millionen. Bevor man diese Zahl mit den laufenden Statistiken über Arbeitslosigkeit und Beschäftigung vergleicht, müssen unbedingt zuerst alle Beamten — 1,577 Millionen — abgezogen werden, will man nicht den Fehler des „Economist“ verfallen. Wir erhalten dann 20,193 Millionen Arbeiter und Angestellte¹⁾.

Wie gliedert sich dieser Bestand nun nach Beschäftigten und Arbeitslosen?

Zur Zeit der Berufszählung, also am 16. Juni 1935 wurden bei den Arbeitsämtern 5,056 Millionen Arbeitslose gezählt. In dieser Zahl sind etwa 135 000 Freiwillige im Arbeitsdienst enthalten, die damals noch als arbeitslos gezählt worden sind, die man heute aber zur „zusätzlichen“ Beschäftigung rechnet. Es bleiben also 4,921 Millionen registrierte Arbeitslose. Darüber hinaus erfaßte die Berufszählung 799 000 „unsichtbare“ Arbeitslose. Die gesamte Arbeitslosigkeit betrug im Juni 1935 also 5,72 Millionen.

Beschäftigte Arbeiter und Angestellte
in 1000

Gliederung der Beschäftigung	Mitte Juni 1933	Ende Juni 1935	Veränderung
„Reguläre“ und „zusätzliche“ Beschäftigung	13 560	16 720	+ 3 160
Kranke Arbeiter und Angestellte	329	496	+ 167
Leitende Angestellte	61	61	± 0
Sonstige Angestellte mit höherem Einkommen	200	250	+ 50
Mönche und Nonnen	100	100	± 0
Sonstige nicht erfaßte Arbeiter und Angestellte	223	223	± 0
Insgesamt	14 473	17 850	+ 3 377

Diesen Arbeitslosen stehen die Beschäftigten gegenüber. Wie die Zahlenübersicht zeigt, muß man bei dieser Gegenüberstellung vor allem auch die Kranken berücksichtigen, die in den Zahlen der „regulären“ und „zusätzlichen“ Beschäftigung nicht enthalten sind und auch nicht als Arbeitslose gezählt werden. Ferner sind noch 261 000 leitende und sonstige Angestellte hinzuzurechnen, die von der laufenden Statistik nicht erfaßt werden, weil sie ihrer höheren Einkommen wegen nicht mehr versicherungspflichtig sind

¹⁾ Die Zahl der Beamten allein ist freilich der Berufszählung selbst nicht zu entnehmen, da sie nur Beamte und Angestellte zusammen ausweist. Aus den Statistiken über den Personalbestand der öffentlichen Verwaltung ist jedoch die Zahl der Beamten ziemlich genau zu ermitteln.

(Grenze 1933: 8400 *R.M.*). Berücksichtigt man dann noch 100 000 Mönche und Nonnen, so entsteht zwischen den ergänzten Zahlen der laufenden Statistik und dem Bestand nach der Berufszählung eine Lücke von 223 000. Hierbei handelt es sich um Arbeiter und Angestellten mit kleineren Einkommen, die von der Versicherung aus irgendwelchen Gründen nicht erfaßt werden.

Um nun festzustellen, wie sich die „unsichtbare“ Arbeitslosigkeit seit 1933 entwickelt hat, müssen die entsprechenden Zahlen auch für Juni 1935 ermittelt werden. Auf Grund des veränderten Altersaufbaus der Bevölkerung kann man (nach den Vorausberechnungen des Statistischen Reichsamts) die Gesamtzahl der Arbeiter und Angestellten, die 1933 20,195 Millionen betrug, für Juni 1935 auf 20,449 Millionen schätzen. Die übrigen Zahlen, die sich nicht aus der laufenden Statistik ergeben, sind hier gegenüber 1933 nur in einem Punkt geändert worden: Da die Grenze der Versicherungspflicht der Angestellten für die Arbeitslosenversicherung von 8400 *R.M.* jährlichem Einkommen auf 7200 *R.M.* gesenkt worden ist, haben wir die Gruppe der Angestellten außerhalb der Grenze der Versicherungspflicht um 50 000 auf 250 000 erhöht.

Die richtigen Zahlen — entsprechend der Anordnung des „Economist“ — lauten folgendermaßen:

	Arbeitslosigkeit und Beschäftigung 1933 und 1935		Veränderung
	in 1000		
	Mitte Juni 1933	Ende Juni 1935	
Bestand an Arbeitern und Angestellten	20193	20449	+ 256
Beschäftigte Arbeiter und Angestellte ¹⁾	14473	17850	+ 3377
Gesamtzahl der Arbeitslosen	5720	2599 ²⁾	- 3121
Die Arbeitslosen bei den Beamten	4921	1877	- 3044
„Unsichtbare“ Arbeitslosigkeit	799 ³⁾	722 ³⁾	- 77

¹⁾ Einschl. Kranke. — ²⁾ Nach der Berufszählung vom 16. 6. 33. — ³⁾ Einschließlich der Zahl der Soldaten, um die die Wehrmacht gegenwärtig höher ist als 1933.

Das Ergebnis unserer Rechnung ist, daß die „unsichtbare“ Arbeitslosigkeit in Deutschland von 1933 bis 1935 von 799 000 auf 722 000 gesunken ist. Diese 722 000 „unsichtbare“ Arbeits-

lose sind aber nur das Ergebnis unserer statistischen Rechnung. In Wirklichkeit ist die „unsichtbare“ Arbeitslosigkeit sehr viel kleiner. Denn in dieser Zahl sind auch alle die Soldaten enthalten, um die die Wehrmacht heute größer ist als 1933.

Die Einkommensrechnung des „Economist“

Die mangelnde Kenntnis der deutschen Statistik spielt übrigens dem „Economist“ in dem gleichen Aufsatz noch einmal einen Streich. Er behauptet, daß das Einkommen des einzelnen Arbeiters und Angestellten seit 1935 im Durchschnitt gesunken ist. Vom ersten Vierteljahr 1933 bis zum ersten Vierteljahr 1935 sei das Einkommen aus Lohn und Gehalt um 20 v. H., die Zahl der Beschäftigten aber um 28 v. H. gestiegen. Da sowohl bei den Beschäftigtenzahlen wie bei den Einkommenszahlen die Beamten, wie der „Economist“ meint, mit enthalten seien, das Beamteneinkommen sich aber nicht verändert habe, müsse das übrige Lohn- und Gehaltseinkommen im Durchschnitt jetzt niedriger sein als damals.

Wie schon erwähnt, sind in Wirklichkeit die Beamten in der „regulären“ und „zusätzlichen“ Beschäftigung *nicht* mitenthalten. Will man also die Zunahme des Einkommens aus Lohn und Gehalt mit der Steigerung der Beschäftigung vergleichen, so muß man das Einkommen der Beamten von der Gesamtsumme des Lohn- und Gehaltseinkommens abziehen. Es zeigt sich dann, daß das Einkommen aus Lohn und Gehalt ausschließlich der Beamteneinkommen, also das Einkommen der Arbeiter und Angestellten allein, um 28,4 v. H., die Beschäftigung dagegen nur um 25,5 v. H. gewachsen ist.

Demnach hat das Durchschnittseinkommen nicht abgenommen, es ist vielmehr leicht gestiegen. Dem konjunkturpolitischen Kurs der Reichsregierung entsprechend sind zwar seit 1933 die einzelnen Lohn- und Gehaltssätze annähernd stabil geblieben. Die Arbeitszeit hat sich aber erhöht, und einzelne Arbeiter und Angestellte sind wohl auch in höhere Lohn- und Gehaltsstufen aufgerückt.

Wie haben sich die Umsätze im Welthandel entwickelt?

Zur Problematik der Berechnung der Welthandelswerte

Die Berechnung der Welthandelsumsätze aus den Handelsstatistiken der einzelnen Länder erfolgt meist in der Weise, daß die Werte der Ein- und Ausfuhr über die Wechselkurse in Einheiten einer bestimmten Goldwährung ausgedrückt werden. So berechnet der Völkerbund die Welthandelswerte in Golddollar alter Parität, das Statistische Reichsamt in Reichsmark, wobei also die Außenhandelswerte der einzelnen Länder zum jeweiligen Durchschnittskurse umgerechnet werden. Es liegt auf der Hand, daß die so gewonnenen Zahlen — so wertvoll sie für die Betrachtung bestimmter Probleme sein mögen — die tatsächliche Entwicklung des Welthandels seit einiger Zeit nicht mehr richtig wiederzugeben vermögen, da ja die Außenhandelsumsätze der wenigsten Länder sich zu den alten Paritäten gegenüber dem Golde vollziehen. Die Länder, bei denen das noch der Fall ist (vor allem Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweiz, Polen) haben insgesamt nur einen Anteil von etwas über 20 v. H. am Welthandel. Die Umsätze des weitaus größten Teils der Welt werden durch die Umrechnung in Gold verzerrt oder, konkret

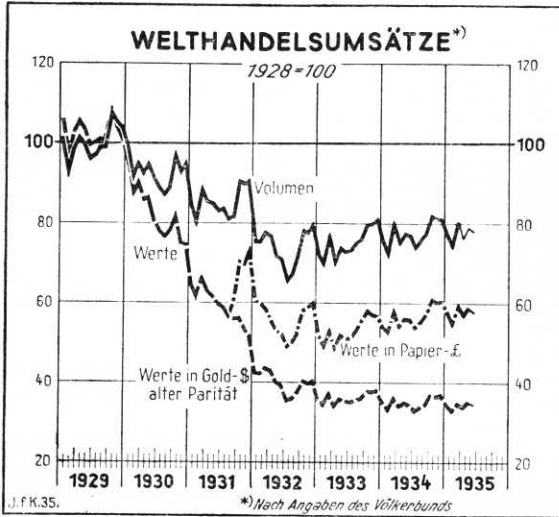
gesprochen, verringert. Die Folge davon ist, daß die Welthandelswerte nach dieser Berechnung dauernd weiter sinken. Das steht in offenbarem Widerspruch zu den Tatsachen, da in der überwiegenden Mehrzahl der Länder die Außenhandelsumsätze etwa seit Ende 1932 steigen.

Neben der Berechnung in Gold wird der Welthandel mitunter (so auch vom Völkerbund) in Pfund Sterling berechnet. Diese Berechnung bringt die tatsächliche Entwicklung des Welthandels im jetzigen Zeitraum zumindest der Bewegung nach richtiger zum Ausdruck als die fiktive Berechnung in Gold. Denn in dem größten Teil der Weltwirtschaft werden die Welthandelsumsätze entweder unmittelbar auf Pfundbasis oder doch zu Valutakursen gefügt, die vom Pfundkurs weit weniger abweichen als von den alten Goldparitäten. Andererseits werden hierdurch die Außenhandelsumsätze der Länder mit fester Währung zu hoch eingeschätzt, so daß besonders in der Zeit vor 1933, als die Vereinigten Staaten noch zu diesen Ländern gehörten, die Welthandelswerte zu groß erscheinen.

Beide Berechnungen der Welthandelswerte, sowohl die in alten Golddollar wie die in Papierfund, werden also durch die Veränderungen der Wechselkurse beeinträchtigt. Um diese Fehlerquellen (soweit dies überhaupt möglich ist) auszuschalten, wurde versuchsweise folgendes Verfahren angewandt: Aus den

untenstehende Zahlenübersicht). Auf diese Weise ergibt sich folgender Index der Welthandelsumsätze:

1. Halbjahr 1929	100,0
1. „ 1930	90,4
1. „ 1931	63,8
1. „ 1932	48,2
1. „ 1933	43,4
1. „ 1934	48,7
1. „ 1935	52,6



Dieser Index, der die Außenhandelswerte der einzelnen Länder (entsprechend ihrer relativen Bedeutung) ohne Berücksichtigung der Währungsveränderungen zusammenfaßt, ist zwar auch nicht frei von gewissen Fehlern. Seine Hauptschwäche besteht darin, daß er mit konstanten Anteilsverhältnissen arbeitet, die in den Anteilsverhältnissen der einzelnen Länder seit 1929 eingetretenen Verschiebungen also nicht berücksichtigt; allerdings setzen sich bedeutendere Veränderungen hierbei meist nur in einer längeren Zeitspanne durch. Ferner hat eine Zusammenfassung der Außenhandelszahlen in Landeswährung nur solange einen Sinn, als die Entwicklung der Umsätze in den einzelnen Ländern nicht etwa durch inflatorische Preissteigerungen verzerrt wird. Das ist bisher trotz der starken Entwertungen gegenüber dem Golde noch kaum der Fall gewesen (mit Ausnahme etwa von Chile und wahrscheinlich auch Brasilien).

Außenhandelswerten (in Landeswährung) von 28 der wichtigsten Welthandelsländer, die im Jahre 1929 rd. 84 v. H. des gesamten Welthandelsumsatzes umfaßten, wurde ein Gesamtindex errechnet. Dabei wurden die Reihen der einzelnen Länder nach dem Anteil an der Welt-Ein- bzw. Ausfuhr des Jahres 1929 gewogen. (Vgl. die

Im großen und ganzen dürfte also der Index ein zuverlässigeres Bild von der Welthandelsentwicklung unter den gegenwärtigen Währungsverhältnissen geben als die üblichen Berechnungen in Gold oder in Papierfund.

Die Entwicklung des Außenhandels wichtiger Länder seit 1929¹⁾

Land	Einfuhrwerte						Ausfuhrwerte							
	Anteil an der Welt-einfuhr 1929 v. H.	1. Halbjahr 1929 = 100						Anteil an der Welt-ausfuhr 1929 v. H.	1. Halbjahr 1929 = 100					
		1. Hj. 1930	1. Hj. 1931	1. Hj. 1932	1. Hj. 1933	1. Hj. 1934	1. Hj. 1935		1. Hj. 1930	1. Hj. 1931	1. Hj. 1932	1. Hj. 1933	1. Hj. 1934	1. Hj. 1935
Industriestaaten														
Deutsches Reich	9,09	83,6	55,8	35,0	30,6	33,7	31,2	9,89	96,5	74,2	46,5	37,0	32,4	31,0
Vereinigte Staaten v. Amerika ..	12,25	81,3	49,5	33,4	26,5	37,3	44,2	15,89	79,4	50,0	31,8	25,5	39,5	38,7
Großbritannien (einschl. Nordirld.)	15,31	90,5	70,2	60,9	54,4	61,4	61,0	10,92	85,0	55,5	52,1	48,9	52,9	57,6
Frankreich	6,47	87,6	75,7	49,9	49,3	41,2	34,6	6,05	91,7	65,7	40,8	36,3	35,6	32,1
Japan	3,57	73,6	53,2	62,8	78,2	89,2	103,4	3,65	72,0	56,8	54,1	81,6	98,6	115,3
Italien	3,30	80,0	55,0	39,6	32,9	34,2	31,8	2,46	86,5	67,4	45,8	41,4	35,1	32,2
Belgien-Luxemburg	2,80	96,2	72,6	48,5	43,2	40,2	41,9	2,73	84,6	73,3	48,7	43,7	42,6	43,1
Niederlande	3,13	96,3	74,5	51,1	42,4	40,6	34,3	2,46	91,6	70,5	43,5	37,0	35,3	33,2
Norwegen	0,81	98,7	80,0	64,8	61,2	71,2	72,4	0,61	98,5	64,5	75,0	73,8	78,5	79,1
Österreich	1,30	89,7	70,8	48,8	35,1	36,8	36,3	0,95	90,4	65,2	37,1	33,7	40,0	41,3
Schweden	1,36	100,7	82,8	68,1	61,6	74,1	82,2	1,50	96,3	64,1	54,9	56,9	74,4	74,5
Schweiz	1,46	90,7	84,8	69,2	55,7	51,3	44,9	1,23	91,1	70,0	41,1	35,9	34,6	35,3
Tschechoslowakei	1,67	82,4	56,0	39,5	26,3	30,7	29,1	1,87	91,3	67,9	39,9	28,4	34,0	35,4
Europäische Agrarstaaten														
Dänemark	1,30	102,2	84,6	70,1	69,2	72,3	77,0	1,33	97,6	82,5	67,6	71,5	70,6	74,5
Irischer Freistaat	0,83	95,6	82,5	80,1	57,5	64,8	63,3	0,70	106,2	83,8	71,5	43,7	43,2	45,6
Polen-Danzig	0,99	69,2	48,6	26,2	22,8	23,8	25,1	0,97	100,9	77,6	44,0	35,6	38,6	36,2
Spanien ²⁾	1,50	110,2	111,2	101,2	76,9	90,0	88,9	1,25	133,0	150,2	145,0	117,3	111,4	102,8
U. d. S. S. R.	1,29	141,9	132,1	103,5	47,5	28,2	28,6	1,46	114,5	90,2	67,9	52,7	44,6	36,7
Überseelsche Agrarstaaten														
Ägypten	0,76	103,4	58,3	52,0	49,1	52,7	54,6	0,80	66,2	45,9	49,5	47,3	58,5	59,8
Südafrikanische Union	1,07	79,2	65,0	39,4	52,7	73,4	87,6	0,70	77,8	53,3	42,1	48,9	59,2	64,5
Kanada	3,59	81,7	53,3	36,4	25,3	37,2	39,5	3,59	75,7	50,6	38,6	35,7	50,2	53,6
Australischer Bund	1,96	79,9	37,0	39,7	45,6	54,3	66,9	1,80	64,4	61,4	67,7	69,0	70,1	70,3
Neuseeland ³⁾	0,66	102,7	61,1	52,8	55,9	60,8	73,0	0,80	79,6	57,7	57,4	62,5	84,5	71,5
Britisch Indien	2,58	85,0	58,9	51,7	44,0	45,7	52,4	3,60	85,5	51,1	38,8	41,3	44,9	47,7
Britisch Malaya ⁴⁾	1,41	87,1	54,3	43,6	37,4	47,2	58,2	1,64	80,3	69,2	35,3	35,4	54,1	73,2
Argentinien	2,33	91,4	68,3	42,1	44,8	52,5	58,1	2,80	65,3	61,7	62,1	47,6	58,8	67,7
Brasilien ⁵⁾	1,19	70,1	51,5	44,8	54,4	62,2	95,0	1,40	85,6	89,8	78,4	72,2	88,6	95,3
Chile	0,56	98,6	65,9	20,5	24,4	23,8	76,8	0,87	54,9	41,1	21,5	28,6	42,0	72,1
Gesamtindex (28 Länder⁶⁾) ...	84,54	95,0	64,4	49,2	43,7	48,6	54,5	83,92	85,7	63,1	47,2	43,1	48,8	50,6

¹⁾ Den Berechnungen wurden die Außenhandelswerte in Landeswährung zugrunde gelegt und zwar, soweit nicht anders vermerkt, der Spezialhandel ohne Edelmetalle. — ²⁾ Wegen der Umstellung der spanischen Handelsstatistik auf deklarierte Werte mußten die Außenhandelswerte für 1929 und 1930 geschätzt werden. — ³⁾ Einschl. Gold-Ein- und -Ausfuhr. — ⁴⁾ Generalhandel. — ⁵⁾ Der Gesamtindex ist errechnet als Durchschnitt aus den gewogenen Einzelreihen; die Gewichtung erfolgte nach dem Anteil der einzelnen Länder an der Welt-Ein- bzw. -Ausfuhr des Jahres 1929. — *Geschätzte bzw. vorläufige Zahlen sind kursiv gesetzt.*

Konjunktur-Kartei

Deutschland

Lederindustrie

21. 8. 35. (31. 10. 34)

Der *Geschäftsgang* der Lederindustrie (Ledererzeugung und -verarbeitung, ohne Schuhindustrie) verlief während der letzten Monate

Ledererzeugende Industrie

Zeit	Beschäftigung		Rohstoffversorg.	Großhandelspreise		
	Besetzte Arbeiterplätze	Geleist. Arbeiterstunden		Mehreinfuhr v. Kalbfellen u. Rindshäuten (maß u. trocken)	Ochsen- u. Kuhhäute, gesalz., Berlin	Kalbfelle, gesalz., Berlin	Rinds- häute, trocken, Buenos Aires
	in v. H. der Kapazität		1 000 dz	ℛℳ je 1/2 kg		
1934 M.-D.	69,3	65,7	109	0,24	0,34	0,36
1934 Jan.	65,4	61,8	116	0,24	0,38	0,42
Febr.	66,5	62,3	119	0,24	0,34	0,39
März	67,2	64,1	119	0,23	0,30	0,37
April	68,3	65,5	114	0,24	0,33	0,38
Mai	69,2	67,7	130	0,24	0,35	0,35
Juni	69,9	66,0	108	0,24	0,35	0,34
Juli	70,4	66,1	80	0,24	0,33	0,33
1935 Jan.	71,2	65,3	155	0,24	0,33	0,36
Febr.	70,6	64,9	108	0,23	0,33	0,32
März	70,6	65,2	115	0,21	0,32	0,31
April	71,3	66,9	79	0,23	0,34	0,34
Mai	72,1	69,0	93	0,24	0,35	0,35
Juni	.	.	101	0,24	0,35	0,35
Juli	.	.	91	0,34	0,35	0,34

in erster Linie aus jahreszeitlichen Gründen verhältnismäßig ruhig; bis zur Mitte des Jahres hat die Beschäftigung nur wenig zugenommen. Im ganzen hielt sich die Kapazitätsausnutzung im Juni mit 54,2 v. H. der Arbeiterplätze, bzw.

50,5 v. H. der Arbeiterstunden etwa auf der Höhe des Vorjahrs (54,0 bzw. 50,7 v. H.).

In der *Ledererzeugung* ist die Produktion seit März wieder gestiegen; gemessen an der Arbeiterstundenkapazität wurde im Mai bereits wieder der Produktionsumfang von Ende 1934 erreicht. Der entsprechende Vorjahrsstand wurde damit um rd. 2 v. H. überschritten. In gewissem Umfang dürfte gegenwärtig bereits die übliche jahreszeitliche Belebung der Geschäftstätigkeit eingesetzt haben, soweit die Häuteversorgung dies gestattet.

Die *Häuteversorgung* hat sich, soweit sie von der Einfuhr abhängig ist, im Mai und Juni wieder gebessert. Immerhin macht die Häutemehreinfuhr im ersten Halbjahr nur rd. 92 v. H. der in der gleichen Zeit im Jahr 1934 für die inländische Verarbeitung eingeführten Häutemenge aus. Demgegenüber ist die verarbeitete Häutemenge im gleichen Zeitraum im laufenden Jahr rd. 3 v. H. größer gewesen als im Vorjahr. Soweit nicht ein Ausgleich durch die stärkere Verwendung einheimischer Häute stattfinden konnte — dies ist in erster Linie eine Qualitätsfrage —, mußten daher teilweise die Vorräte an Rohhäuten angegriffen werden. Im Zusammenhang mit dieser Entwicklung haben die inländischen Häutepreise, die im Frühjahr stellenweise leicht gesunken waren, fast durchweg wieder das gesetzliche Höchstpreinsniveau erreicht. Daneben zeigen auch die internationalen Häutepreise seit dem Frühjahr wieder eine leicht steigende Tendenz; für den Bezug ausländischer Häute dürfte dies jedoch kaum von Bedeutung sein.

Ausland

Dänemark

21. 8. 35. (11. 4. 34)

Die Einseitigkeit des dänischen Wirtschaftsaufschwungs — starker Industrieaufschwung bei langsamer Erholung der Landwirtschaft — tritt immer noch stark hervor.

Die Rentabilität in der Landwirtschaft hat sich zwar wie in den Vorjahren weiter langsam gebessert, hat aber die Vorkrisenhöhe noch lange nicht erreicht. Die landwirtschaftliche Ausfuhr geht mengenmäßig (mit Ausnahme der Rindvieh- und Eieraufsuhr) immer noch zurück; ihr Wert (in Kronen) ist jedoch seit Anfang des Jahres nicht weiter gefallen. Die in England erzielten Baconpreise sind nach wie vor sehr hoch; die Butterpreise haben sich etwas erholt.

Die dänische Industrie hat unter dem Schutz der Kronenabwertung (gegenwärtig rd. 51 v. H.) und der Einfuhrdrosselung durch das Valutakontor einen starken Aufschwung erlebt; die Produktion hat den letzten konjunkturellen Höhepunkt (1930) überschritten. Das Rückgrat dieses Aufschwungs, die starke Bautätigkeit, beruhte nicht nur auf industriellen Investitionen, sondern auch auf einer Zunahme des Wohnungsbaues und der öffentlichen Bautätigkeit. Sie wurde ermöglicht durch die Expansionspolitik der dänischen Notenbank, die bis Ende 1934 zu einer starken Verflüssigung der Kreditmärkte führte. Die Zuspitzung der Devisenlage infolge der stark erhöhten Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten hat seit Anfang 1935 nicht nur zu einer Verschärfung der Devisenkontrolle geführt, sondern auch die Notenbank veranlaßt, die Binnenkonjunktur und besonders die Bautätigkeit etwas zu bremsen. Die Bautätigkeit ist jedoch trotz erschwelter

Finanzierungsmöglichkeiten immer noch sehr lebhaft; der davon ausgehende Kapitalbedarf hat zusammen mit der zurückhaltenden Notenbankpolitik seit Anfang des Jahres zu einer leichten Anspannung auf den Kreditmärkten geführt, die zur Zurückstellung weiterer Konversionspläne zwingt.

Dänemark

Zeit	Großhandelspreise, gesamt	Arbeitslosigkeit ¹⁾	Außenhandel (Spezialhandel)				Effektenkurse	
			Einfuhr, gesamt ²⁾	Ausfuhr, gesamt ²⁾	Ausfuhr von Bacon	Ausfuhr von Butter	Obligationen	Industrieaktien
1929 M.-D.	150	15,5	141,3	134,2	20,7	13,2	93,9	97,0
1930 "	130	13,7	136,4	126,5	25,5	14,0	97,9	91,5
1931 "	114	18,0	116,0	105,0	31,3	14,3	94,9	82,8
1932 "	117	31,7	91,0	90,5	32,5	13,1	85,3	72,6
1933 "	125	28,9	101,3	96,6	24,4	12,6	96,7	80,6
1934 "	132	22,2	107,8	97,8	19,5	12,5	101,3	93,3
1934								
1. Vj. M.-D.	130	31,4	95,7	86,2	21,0	12,0	100,0	88,9
2. "	128	18,0	98,5	93,4	20,4	14,9	100,6	92,5
3. "	133	15,7	115,5	102,2	19,5	12,4	101,7	95,1
4. "	135	23,6	121,5	106,2	16,9	11,0	102,9	96,8
1935								
1. Vj. M.-D.	134	26,7	106,3	94,7	16,3	10,7	100,3	95,3
April	132	18,3	92,9	91,5	16,3	11,0	97,8	91,9
Mal	131	14,4	113,8	99,6	16,7	12,4	98,0	93,9
Juni	130	12,6	94,6	102,7	16,5	14,4	97,3	95,1
Juli	131	13,3	.	.	.	.	97,0	95,7

¹⁾ In v. H. der Gewerkschaftsmitglieder. — ²⁾ Abztgl. Wiederausfuhr. — ³⁾ Nur einheimische Waren.

Die Propaganda für eine weitere Kronenabwertung fällt in der gekennzeichneten Lage auf einen nicht ungünstigen Boden, da hierdurch sowohl die (Kronen-) Erlöse der Landwirtschaft gebessert, wie der Druck auf das Valutakontor gemildert werden könnte.

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1934										1935								
		Jan.	Febr.	März	April	May	June	July	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	May	June	July
		24	26	26	27	25	27	25	24	26	24	26	24	25	24	27				
Verkehr																				
Reichsbahn: Wagentstellung, arbeitstäg.	1 000	D	116,7	116,4	113,2	115,6	122,7	129,6	136,7	119,5	105,4	107,4	117,2	119,6	125,5	125,4	.	.	.	
Beförderte Güter ²⁾	1 000 t	S	23532	25866	250,5	26887	26920	31605	31574	25810	25744	24221	28580	25645	28118	27099	.	.	.	
Binnenwasserstraßen ³⁾	"	"	10954	10544	10655	10913	10584	11553	10874	10495	8547	7524	9684	10272	11866	10999	.	.	.	
Seeverkehr mit dem Ausland ⁴⁾	"	"																		
Ankunft	"	"	2059	1992	1995	1861	1932	2052	2162	2354	⁵⁾ 1841	1385	2002	1692	2008	1831	.	.	.	
Abgang	"	"	967	802	786	958	1179	1132	1186	1141	⁵⁾ 1137	1121	1116	1032	1012	914	.	.	.	
Reichspost (arbeitstäg.)	1928 = 100	D	53,5	48,0	48,2	48,2	52,0	48,5	42,9	47,7	37,5	40,3	43,0	50,6	47,2	49,6	46,3	.	.	
Aufgebene Telegramme	"	"	96,8	93,4	87,6	87,1	92,5	96,5	96,9	96,8	95,0	96,5	97,5	102,0	99,9	97,8	.	.	.	
Fernsprechnahverkehr ⁶⁾	"	"	92,4	90,5	90,2	89,9	92,6	90,9	87,6	87,4	82,6	86,3	89,7	95,0	94,0	95,8	.	.	.	
Beförderte Pakete ⁷⁾	"	"	93,0	84,2	77,9	80,0	89,4	95,3	104,2	130,5	77,5	84,6	89,8	100,5	95,8	87,0	80,0	.	.	
Eingezahlte Postanweisungen und Zahlkarten:	"	"																		
Anzahl	"	"	99,9	97,3	98,3	90,6	93,2	100,7	104,2	120,0	97,9	98,8	97,4	108,1	102,6	102,4	.	.	.	
Betrag	"	"	71,0	70,1	71,0	66,3	71,6	71,9	71,7	84,3	68,6	68,3	69,4	77,6	70,9	76,6	.	.	.	
Binnenhandel (Umsätze)																				
Einkaufsgenossenschaften:																				
Kolonialwarenhändler																				
Edeka-Zentrale	1928 = 100	S	119,1	168,2	196,5	160,5	139,8	185,4	144,7	222,9	77,8	105,6	116,3	145,9	109,1	164,6	.	.	.	
Edeka-Genossenschaften	"	"	108,6	118,8	120,0	111,4	104,6	115,3	113,7	113,3	90,7	90,0	100,9	104,5	108,2	107,2	.	.	.	
Drogerien	"	"	112,5	96,0	93,6	90,2	91,4	105,4	100,1	91,1	91,8	80,9	94,8	102,2	110,8	108,0	.	.	.	
Hausratgeschäfte	"	"	55,4	53,3	50,1	43,1	46,4	53,5	63,6	75,3	65,9	41,7	46,4	55,0	56,0	.	.	.		
Uhrengeschäfte	"	"	44,9	44,2	22,8	47,6	98,1	91,2	95,1	101,2	56,0	59,1	66,5	64,1	.	.	.	.	.
Bäcker-Lokalgenossenschaften	"	"	90,0	83,0	81,9	91,8	72,5	89,6	81,9	75,9	72,1	71,8	81,8	82,6	88,2	78,4	.	.	.	
Schneider	"	"	82,4	78,0	71,6	73,7	85,2	114,5	87,1	87,9	55,2	47,1	57,1	62,6	71,8	48,4	.	.	.	
Schuhmacher	"	"	57,1	61,6	55,5	53,9	52,9	60,4	57,2	56,2	58,5	49,9	52,3	53,8	59,2	52,1	.	.	.	
Sattler und Polsterer	"	"	62,8	67,4	68,0	72,5	66,3	81,1	64,2	64,9	53,5	51,4	91,9	65,2	73,6	54,1	.	.	.	
Malerei	"	"	77,1	75,3	66,6	64,7	63,3	61,4	41,3	32,5	28,7	37,3	62,2	69,2	89,0	80,2	.	.	.	
Holzverarbeitende Gewerbe	"	"	69,9	80,7	80,5	82,1	72,0	79,2	77,4	51,5	47,8	54,2	63,1	52,6	58,7	53,8	.	.	.	
Metallverarbeitende Gewerbe	"	"	70,1	81,9	79,5	73,4	91,0	79,1	78,0	71,7	61,3	68,4	79,4	84,6	92,0	85,0	.	.	.	
Einzelhandel insgesamt																				
Nahrungs- und Genußmittel	1928 = 100	S	66,4	62,9	60,7	62,2	62,9	71,5	66,9	99,2	58,6	57,3	84,8	71,8	66,4	64,0	.	.	.	
Textilien und Bekleidung	"	"	67,6	68,2	66,9	69,6	67,5	72,7	69,6	99,6	69,0	65,9	73,7	76,8	70,5	70,4	.	.	.	
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	68,0	58,2	55,8	54,9	58,2	80,8	67,9	111,5	54,0	53,2	59,7	72,8	67,8	64,0	.	.	.	
Warenhäuser insgesamt	1931 = 100	S	66,3	60,6	61,1	61,3	58,2	73,4	70,5	120,3	55,2	54,6	58,4	79,9	61,8	58,6	.	.	.	
Nahrungs- und Genußmittel	"	"	54,8	49,7	44,5	50,2	49,2	58,7	64,5	96,8	47,5	54,5	56,7	62,3	50,7	43,3	.	.	.	
Textilien und Bekleidung	"	"	74,8	66,5	68,1	63,9	58,3	82,0	72,2	113,1	55,7	52,9	53,1	85,8	68,2	69,1	.	.	.	
Hausrat und Möbel	"	"	66,2	59,4	62,4	73,7	71,3	82,0	74,5	120,0	59,2	65,4	65,0	84,1	63,9	51,1	.	.	.	
Sonstiges	"	"	55,4	59,5	61,4	61,0	57,0	64,7	75,0	186,1	53,8	45,5	63,2	76,3	54,6	56,8	.	.	.	
Kaufhäuser insgesamt	1931 = 100	S	78,9	70,3	67,3	65,3	67,7	93,8	81,7	127,4	54,9	53,6	63,1	81,6	77,7	73,2	.	.	.	
Textilien und Bekleidung	"	"	86,0	73,0	71,9	65,2	68,8	100,1	83,0	122,4	55,0	54,0	64,2	84,6	83,8	77,5	.	.	.	
Hausrat und Möbel	"	"	80,4	66,4	67,7	80,7	80,8	97,5	89,1	140,4	61,8	62,2	75,6	83,1	83,5	61,7	.	.	.	
Sonstiges	"	"	34,7	54,4	41,1	53,8	49,1	47,5	65,8	148,7	48,3	41,5	47,9	58,7	36,2	52,8	.	.	.	
Fachgeschäfte des Einzelhandels:																				
Lebensmittel u. Kolonialwaren:																				
Gemischwaren (vorrw. Lebensm.)	1928 = 100	S	66,4	67,8	67,0	69,1	67,4	72,6	71,5	103,3	69,8	65,9	73,5	76,2	69,8	69,9	.	.	.	
Drogen ⁸⁾	"	"	78,5	81,5	83,2	87,3	81,6	86,2	83,1	114,1	77,8	77,3	84,8	90,9	81,9	86,2	.	.	.	
Textil- und Manufakturwaren	"	"	72,1	70,6	70,9	66,6	66,8	65,3	62,3	89,6	57,9	54,4	60,7	72,4	75,0	74,1	.	.	.	
Herren- und Knabenkleidung	"	"	69,0	59,0	56,2	55,9	59,8	82,7	69,4	115,1	55,9	55,3	62,0	73,9	69,3	65,3	.	.	.	
Schuhwaren ⁹⁾	"	"	78,8	58,9	64,2	52,7	60,2	95,1	76,1	97,0	49,5	42,6	66,7	97,3	76,2	67,1	.	.	.	
Möbel	"	"	78,2	69,8	51,8	62,4	65,2	80,1	61,2	97,4	49,6	47,9	49,1	74,8	65,4	85,2	.	.	.	
Beleuchtungs- u. Elektrogeräte	"	"	96,5	91,9	82,5	84,1	89,6	92,5	78,8	80,6	49,9	57,6	74,9	75,7	77,5	70,8	.	.	.	
	"	"	39,6	43,7	38,3	51,8	55,4	57,2	56,1	96,6	48,6	65,1	55,7	60,1	43,3	41,2	.	.	.	
Einkommen aus Lohn u. Gehalt																				
	Mrd. RM	VS	7,50	.	.	7,62	.	.	7,51	.	.	7,31	.	7,75	.	.	.	.	.
Verbrauch																				
Lebensmittel	1 000 dz	VS	8156	.	.	8476	.	.	10102	.	.	9133	.	8143	.	.	.	.	.
Zucker ¹⁰⁾	"	S	1131	1443	1730	1145	1073	1352	1311	1220	811	814	950	998	1146	1290	.	.	.	
Ausländ. Gewürze ¹¹⁾	"	"	7,4	12,5	13,3	9,1	8,8	13,8	10,7	13,0	5,9	9,0	5,4	4,4	8,0	4,4	5,7	.	.	
Kaffee ¹²⁾	"	"	115,7	134,6	195,9	109,6	88,1	136,5	105,7	140,0	91,8	117,3	112,6	145,0	130,1	112,7	128,1	.	.	
Tee ¹³⁾	"	"	3,6	3,2	5,8	3,5	4,8	4,7	3,2	4,5	2,9	3,7	3,0	3,5	3,3	3,5	3,5	.	.	
Kakao, roh ¹⁴⁾	"	"	69,2	98,1	133,9	74,2	74,3	71,7	75,7	85,7	60,2	67,7	59,3	61,1	64,0	46,9	48,0	.	.	
Süßfrüchte ¹⁵⁾	"	"	599,5	355,1	306,4	213,2	225,4	235,8	359,7	707,4	766,8	785,7	788,1	591,4	324,4	272,0	176,0	.	.	
Bier ¹⁶⁾	1 000 hl	VS	10127	.	.	10598	.	.	8438	.	.	7542	.	10732	.	.	.	.	.
Zigaretten ¹⁷⁾	Mill. Stck.	S	3152	3306	2894	3185	3091	3257	3075	2945	2923	2485	2712	2909	3679	2931	.	.	.	
Zigarren ¹⁸⁾	"	"	605	632	619	630	625	699	725	803	555	699	673	498	622	599	.	.	.	
Rauchtabak ¹⁹⁾	1 000 dz	"	28,1	31,4	27,6	27,1	25,5	29,1	27,0	23,6	23,4	26,4	23,5	24,5	27,1	24,4	.	.	.	
Außenhandel²⁰⁾																				
Einfuhr insgesamt	Mill. RM	S	380	375	363	342	352	349	346	399	404	359	353	359	333	318	331	.	.	
Ausfuhr insgesamt	"	"	337	339	321	334	350	366	356	354	299	302	365	340	337	318	359	.	.	
Einfuhr- (-) bzw. Ausfuhr- (+) Überschuß	"	"	-42	-36	-42	-8	-2	+17	+10	-45	-105	-57	+12	-19	+4	±0	+28	.	.	
Einfuhr:																				
Lebensmittel und Getränke	"	"	76	84	99	81	76	101	98	118	103	89	87	84	69	67	70	.	.	
Rohstoffe u. halbfertige Waren	"	"	240	224	199	195	200	186	186	212	233	209	212	221	219	203	213	.	.	
Fertige Waren	"	"	61	64	62	64	75	61	59	67	66	58	49	52	42	44	46	.	.	
Ausfuhr:																				
Lebensmittel und Getränke	"	"	11	12	9	7	7	8	9	7	6	5	5	6	5	6	7	.	.	
Rohstoffe u. halbfertige Waren	"	"	61	60	62	64	66	68	62	62	59	61	67	59	62	57	60	.	.	
Fertige Waren	"	"	265	267	250	262	278	290	285	285	234	237	292	275	270	255	291	.	.	
Zahlungsverkehr																				
Geldumlauf	Mill. RM	E	5596	5775	5706	5768	5805	5728	5750	5972	5667	5718	5836	5841	5892	5968	5941	.	.	
Abrechnungsbilanz ²¹⁾ Reichsbank Giroverkehr ²²⁾	"	S	4563	5085	5023	4826	4798	5233	4921	5086	5085	4466	4980	4885	4790	4712	5067	.	.	
Spargiroverkehr ²³⁾	1 000 St.	"	21305	23806	23292	2256														

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 8. Jahrgang, Nr. 33, vom 21. August 1935

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

Die Kraftverkehrsentwicklung in der Saison 1935

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Das wichtigste und empfindlichste Meßinstrument für die Entwicklung der Motorisierung, die Statistik der neu in den Verkehr gestellten Kraftfahrzeuge, verzeichnete auch im laufenden Jahre einen ununterbrochenen und gegenüber den zwei ersten Aufschwungsjahren nach der Krise beschleunigten Anstieg.

Zulassungen fabrikneuer Kraftfahrzeuge
(arbeitstäglich; Stück)

Zeit	Personen- ¹⁾ Kraftwagen	Lastkraft- ²⁾ wagen	Großkraft- räder	Kleinkraft- ³⁾ räder
M.-D. 1932..	133,9	22,9	47,0	136,8
„ 1933..	269,7	38,1	58,8	131,5
„ 1934..	430,1	77,4	92,2	203,6
1933 April ..	320,6	37,1	106,7	210,2
Mai ...	378,6	47,6	119,3	215,6
Juni ...	382,8	46,0	100,0	201,2
Juli ...	371,4	45,3	91,1	190,5
1934 April ..	502,7	72,1	163,8	322,2
Mai ...	593,0	82,2	176,8	383,7
Juni ...	612,9	78,8	127,7	319,0
Juli ...	559,5	81,8	129,2	266,3
1935 April ..	694,8	132,0	178,0	464,6
Mai ...	728,3	126,8	197,4	576,2
Juni ...	725,2	138,3	180,5	587,0
Juli ...	712,6	..	..	..

¹⁾ Einschl. Dreiradwagen für Personenbeförderung; bis 1934 einschl. über 350 kg Eigengewicht, seit 1935 über 200 ccm Hubraum. —
²⁾ Einschl. Dreiradwagen für Lastbeförderung; bis 1934 einschl. über 350 kg Eigengewicht, seit 1935 über 200 ccm Hubraum. —
³⁾ Einschl. Kleinkrafträder mit Tretkurbel und Dreiradfahrzeuge unter 350 kg Eigengewicht, bzw. seit 1935 unter 200 ccm Hubraum.

Immer deutlicher zeigt sich, daß die zum Teil schon mehr als zwei Jahre zurückliegenden Maßnahmen der Reichsregierung zur Ankurbelung des Kraftverkehrs mehr gebracht haben als eine einmalige stoßweise Ausweitung des Kraftfahrzeugabsatzes, daß vielmehr einem neuen, dem Umfang nach noch nicht zu übersehenden, strukturellen Ausbau des deutschen Kraftverkehrs

das Tor geöffnet wurde. Maß und Dauer dieses Ausbaus hängt entscheidend von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ab, von der Produktionssteigerung, der Besserung der Rentabilitätsverhältnisse, dem Beschäftigungsgrad, der Kaufkraftentwicklung usw.

Alle diese Faktoren begünstigten bis in die letzte Zeit die Kraftfahrzeugkonjunktur. *Im ersten Halbjahr 1935 war der Absatz fabrikneuer Kraftwagen etwa viereinhalb mal so groß wie in den ersten sechs Monaten 1932. Im gleichen Zeitraum haben sich die Zulassungen von Kraftfahrzeugen etwa verdoppelt.* Auch im laufenden Jahr wurden selbst die optimistischsten Vorausschätzungen der Absatzsteigerung von der Wirklichkeit wieder übertroffen.

Wie hat sich nun die dreijährige starke Steigerung der Neueinstellungen von Kraftfahrzeugen seit 1933 ausgewirkt? Wie steht es heute — im Vergleich zu 1932 — um die Ausrüstung Deutschlands mit Kraftfahrzeugen und wie steht es mit dem Umfang und der Dichte des Kraftverkehrs?

Es kann nachgewiesen werden:

1. daß die Zunahme der Kraftfahrzeugbestände in den letzten zwei Jahren ein Tempo angenommen hat, wie es selbst in den Jahren vor Ausbruch der großen Krise nicht erreicht wurde.

2. daß sich die Qualität des gesamten Kraftverkehrsapparates verbessert hat, da ein Teil der überalterten Fahrzeuge, die nach der Krise

zurückblieben, zum Teil schon ausgeschieden wurde, daß sich also der Bestand verjüngt hat.

3. daß auch der Verkehr als solcher seit 1933 langsam aber stetig stieg.

Die Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes

Die Bestandszunahme näherte sich in den letzten zwei Jahren immer stärker dem Absatz an. Noch 1933 dienten die eingestellten Fahrzeuge hauptsächlich dem Ersatz ausscheidender, meist überalterter Wagen; seither kann ein immer größerer Teil des Absatzes auch als zusätzlicher Bestand verbucht werden.

a) Personenkraftwagen

Mitte 1932 waren in Deutschland etwa 486 000 Personenkraftwagen im Verkehr. Der Zuwachs der letzten drei Jahre beträgt schätzungsweise 240 000 bis 250 000 Einheiten, das sind rd. 50 v. H.



des Ausgangsbestandes. Bleiben die Neueinstellungen nur auf der gegenwärtigen Höhe, so wird in etwa zwei Jahren die erste Million Personenkraftwagen im Verkehr sein; setzt sich die Absatzsteigerung in dem derzeitigen Tempo fort, so können wir schon 1936 an die Millionengrenze ziemlich nahe herankommen.

Personenkraftwagen, Zulassungen und Bestandsentwicklung¹⁾

1931/32 ²⁾ nahm d. Best. bei	41 079	Neuzulassungen um	25 000	ab
1932/33 ²⁾ nahm d. Best. bei	56 344	Neuzulassungen um	24 346	zu
1933/34 ²⁾ nahm d. Best. bei	106 747	Neuzulassungen um	86 491	zu
1934/35 ²⁾ nahm d. Best. bei	159 810	Neuzulassungen um	130-140 000	zu ³⁾

¹⁾ Nur im Verkehr befindliche Fahrzeuge, ohne Reichspost. —
²⁾ Jeweils Jahresmitte. — ³⁾ Bestand am 1. Juli 1935 geschätzt.

Die vorstehende Übersicht zeigt, wie die Absatzsteigerung in den letzten zwei Jahren fast gleichbedeutend war mit einer entsprechenden

Zunahme der Bestände. Dabei ist die Bestandszunahme von 1934 bis 1935 allerdings geschätzt. Für diese Schätzung gaben die Zulassungen und die Entwicklung der Bestände in Berlin (vgl. Schaubild) einen Anhalt.

b) Lastkraftwagen

Ähnlich verlief die Entwicklung bei den Lastkraftwagen. Mitte 1932 fuhr in privater Regie — also im Werkverkehr und im Betrieb privater Fuhrunternehmer oder Spediteure — fast 144 000 Lastkraftwagen. Auch hier begann der Bestand erst im Jahre 1933/34 stärker zu steigen. Der Zuwachs in den letzten drei Jahren kann auf etwa 41 000 Einheiten veranschlagt werden, das sind fast 30 v. H. des Ausgangsbestandes.

Lastkraftwagen, Zulassungen und Bestandsentwicklung¹⁾

1931/32 ²⁾ nahm d. Best. bei	8 179	Neueinstellungen um	8 846	ab
1932/33 ²⁾ nahm d. Best. bei	8 291	Neueinstellungen um	2 806	zu
1933/34 ²⁾ nahm d. Best. bei	15 423	Neueinstellungen um	13 541	zu
1934/35 ²⁾ nahm d. Best. bei	28 240	Neueinstellungen um	25 000	zu ³⁾

¹⁾ Nur im Verkehr befindliche private Fahrzeuge, ohne Reichspost usw. — ²⁾ Jeweils Jahresmitte. — ³⁾ Bestand am 1. Juli geschätzt.

Auch die in obigen Zahlen nicht enthaltenen Bestände der Reichsbahn und Reichspost sind in den letzten Jahren stärker vermehrt worden. Der Kraftwagenpark der Reichspost stieg vom März 1932 bis März 1935 um etwa 1000 auf 14 374 Einheiten, von denen nicht ganz ein Drittel Lastkraftwagen darstellt. Die Lastkraftwagenbestände der Reichsbahn waren mit 174 Einheiten im Dezember 1932 noch belanglos; Ende 1934 waren bei der Reichsbahn aber schon fast 1300 Lastkraftwagen vorhanden.

c) Krafträder

Von Mitte 1932 bis Mitte 1935 wurden fast 243 000 Krafträder neu in den Verkehr gestellt. Danach dürfte der Bestand — der im Juli 1932 rd. 820 000 Einheiten betrug — in diesem Jahr erheblich über die erste Million hinausgehen.

Wenn auch bei den Krafträdern das Tempo des Auf- und Ausbaues der Bestände in den letzten Jahren stark zugenommen hat, so bleibt hier die Entwicklung doch noch immer erheblich hinter dem Wachstum der Jahre 1928 und 1929 zurück. Die Einkommen der breiten Bevölkerungsschichten, die für den Kraftradabsatz entscheidend sind, steigen nur langsam; auch verlagert sich die Nachfrage — wie an anderer Stelle schon festgestellt¹⁾ — in gewissem Umfang vom Kraftrad- zum Kleinwagenmarkt.

¹⁾ Vgl. Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, 10. Jahrg. Heft 1, Teil B., S. 47.

Der Altersaufbau der Kraftwagenbestände in Deutschland und das Problem des Volkswagens

Die Belegung des Kraftwagenabsatzes in den letzten Jahren zeigt sich in einer stärkeren Besetzung der jüngeren Jahresklassen bei den Personen- wie bei den Lastkraftwagenbeständen. Auf der anderen Seite dürfte ein nicht unbedeutender Teil der überalterten Fahrzeuge in den letzten Jahren abgebaut worden sein.



Die schon im Jahre 1930 vom Institut für Konjunkturforschung aufgenommene Statistik der Zulassungen ermöglicht es, in Verbindung mit zuverlässigen Anhaltspunkten für den Absatz in den Jahren 1928 und 1929 ein ungefähres Bild von dem Altersaufbau des Kraftwagenbestandes zu entwerfen, indem man die Zahl der jedes Jahr neu in den Verkehr gestellten Wagen übereinander schichtet. Man kann annehmen, daß ein Personenkraftwagen im Durchschnitt etwa sieben bis acht Jahre, ein Lastkraftwagen neun Jahre gefahren wird, ehe er technisch unbrauchbar geworden ist. Würde dies für alle Fahrzeuge ohne Ausnahme gelten, so würde unser Bild völlig exakt sein. Freilich wird ein nicht näher zu bestimmender Teil der Fahrzeuge schon früher als nach sieben bis acht, oder, soweit es sich um Lastkraftwagen handelt, neun Jahren verschrottet. Aus diesem Grund ist wohl der tatsächliche Bestand der drei bis sieben Jahre alten Wagen und zwar mit zunehmendem Alter auch zunehmend geringer, als die Berechnung ergibt,

und der „Bodensatz“ d. h. die (nicht mehr nach dem Alter aufzuteilenden) Fahrzeuge über sieben Jahre, entsprechend zahlreicher. Trotz dieser Mängel dürfte die berechnete Altersgliederung der Bestände der Wirklichkeit verhältnismäßig nahe kommen.

Der Altersaufbau der deutschen Kraftfahrzeugbestände spiegelt den Einfluß der „fetten und mageren“ Jahre des letzten Konjunkturzyklus wider. Die älteren Jahresklassen aus der Zeit des Aufschwungs von 1927 bis 1929 bilden zusammen mit den überalterten Fahrzeugen eine verhältnismäßig breite Basis. Die mittleren Jahresklassen aus der Krisis und Depression sind nur schwach besetzt. Über diese lagern sich breit und breiter die letzten drei Jahresklassen, das Ergebnis des Wiederaufbaues seit 1935.

Bei den *Personenkraftwagen* machen die jüngsten, nach der Krisis zugelassenen drei Jahresklassen rd. 40 v. H. des Gesamtbestandes aus. Weitere 40 v. H. der Wagen sind mehr als drei Jahre, aber nicht mehr als sieben Jahre alt. 20 v. H. der Wagen sind älter als sieben Jahre und damit im Durchschnitt ersatzreif oder sogar überaltert.

Ein großer Teil der heute sechs bis sieben Jahre alten Wagen — das sind etwa 125 000 Stück oder fast 16 v. H. des Gesamtbestandes — wird noch 1935/36 nach und nach ersatzreif.

Aus dem derzeitigen Altersaufbau des Bestandes an Personenkraftwagen ergibt sich demnach, daß schon heute und noch mehr in der nächsten Zukunft der Ersatzbedarf besonders groß ist. Unbestimmt bleibt, in welchem Umfang dieser Ersatzbedarf effektiv wird, da die Lebensdauer der Kraftwagen, wie besonders die Krisenjahre gelehrt haben, nicht starr begrenzt ist.

Trotzdem wird das Ersatzproblem für den deutschen Personenkraftwagenmarkt in den nächsten zwei oder drei Jahren von besonderer Bedeutung sein. Es ist zu bedenken, daß die mehr oder weniger ersatzreifen Wagen zum großen Teil in zweiter und dritter Hand sind, also bei Besitzern mit verhältnismäßig geringer Kaufkraft. Wenn hier in den nächsten Jahren die Wagen „zu Ende gefahren“ sind, so ergibt sich die Frage, ob für ihren Ersatz ein ausreichendes, billiges Angebot, in erster Linie gebrauchter Wagen, vorhanden ist. Die mittleren Jahres-

klassen des gegenwärtigen Bestandes sind aber — wie schon gesagt — verhältnismäßig schwach besetzt. Das brauchbare Altwagenangebot wird deshalb knapp sein, und auf dieses Angebot sind jene Kraftfahrer weitgehend angewiesen.

Für die Einführung des in Aussicht genommenen *Volkswagens* eröffnen sich hier besonders günstige Aussichten: Wird der Volkswagen in den nächsten ein bis zwei Jahren herausgebracht, so könnte er in großem Umfang dazu dienen, den dann vorhandenen großen Ersatzbedarf zu decken, ganz abgesehen von den Möglichkeiten, die sich durch die fortschreitende Motorisierung ergeben.

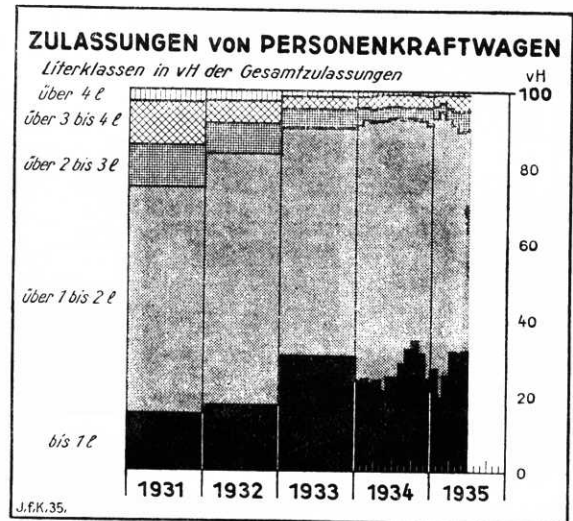
Ganz allgemein zeigt der Altersaufbau des Personenkraftwagenbestandes — so wenig genau das Bild sein mag —, daß mindestens in den nächsten zwei Jahren besonders große Absatzreserven vorhanden sind.

Andererseits werden in drei bis vier Jahren Jahrgänge ersatzreif, die nur schwach besetzt sind, ein Tatbestand, dessen Folgen angesichts der sehr schnell fortschreitenden Motorisierung heute noch nicht zu übersehen sind.

Der *Altersaufbau der Lastkraftwagen* kann ebenfalls nur bis zu den sieben Jahre alten Fahrzeugen zurückverfolgt werden. Da die Lebensdauer der Lastkraftwagen im Durchschnitt auf neun Jahre veranschlagt werden kann, ist hier der „Bodensatz“ der über sieben Jahre alten Fahrzeuge anteilmäßig erheblich größer als die Gruppe der über sieben Jahre alten Personenkraftwagen. Bei den Lastkraftwagen sind es etwa 40 v.H. gegen 20 v.H. bei den Personenkraftwagen. Trotz der höheren Lebensdauer der Lastkraftwagen scheint die Überalterung bei diesen Fahrzeugen aber noch immer erheblich größer zu sein als bei den Personenkraftwagen. Für die weitere Entwicklung des Lastkraftwagenabsatzes gilt deshalb das Gleiche, was oben für die Personenkraftwagen gesagt wurde: der Absatz für Ersatzzwecke kann in der nächsten Zukunft sehr erheblich steigen. Da der überwiegende Teil der Lastkraftwagen im Werkverkehr gefahren wird, bleibt die Frage, wie weit dieser Ersatzbedarf befriedigt werden kann und wird, im wesentlichen von der Rentabilitätsentwicklung und davon abhängig, wie weit die deutsche Wirtschaft in den nächsten Jahren Investitionen vornehmen kann.

Umschichtung zum Kleinfahrzeug

Neben der Verjüngung ist aber noch eine zweite wichtige Umschichtung in der Zusammensetzung des deutschen Kraftwagenbestandes im Gange, nämlich eine *Steigerung des Anteils der Kleinwagen* am Gesamtbestand. 1929 waren von 100 im Verkehr befindlichen Personenkraftwagen etwa 55 Kleinwagen mit einem Hubraum von nicht mehr als 2 Litern, 1932 schon fast 64 und 1934 sogar etwa 73. Besonders stark hat seit 1932 der Anteil der Wagen mit nicht mehr als 1,5 Litern Hubraum zugenommen, und zwar von 41 auf fast 50 v.H. des Gesamtbestandes. Im Jahre 1934/35 hat sich diese Entwicklung fort-



gesetzt. Es sind weiter schwerere Wagen aus dem Verkehr gezogen und verschrottet worden, während umgekehrt überwiegend Kleinwagen eingestellt wurden (vgl. Schaubild). Mitte 1935 werden schätzungsweise schon mehr als drei Viertel des Personenkraftwagenbestandes Kleinwagen unter 2 Litern Hubraum sein.

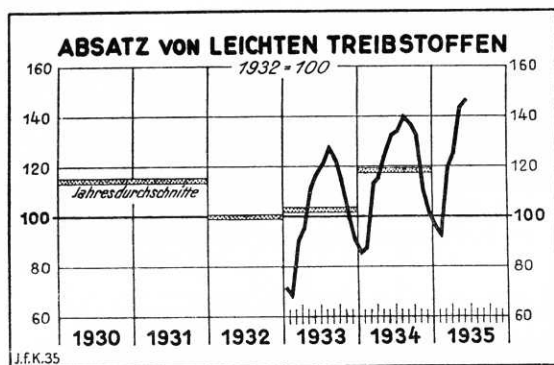
Auch in der Zusammensetzung des *Lastkraftwagenbestandes* haben sich seit einigen Jahren ähnliche, wenn auch nicht gleich starke Umschichtungen vollzogen. Der Anteil der Lieferwagen und leichten Lastkraftwagen bis 1 t Eigengewicht am Gesamtbestand blieb zwar mindestens seit 1929 ziemlich konstant; dagegen war die Gruppe der mehr als eine bis drei Tonnen schweren Wagen 1929 mit nur 53, 1934 aber mit 61 v.H. am Gesamtbestand beteiligt; während der Anteil der schwereren Wagen von mehr als drei Tonnen von 34,5 v.H. auf 22,8 v.H. zurückgegangen ist.

Allerdings sind besonders in diesem Jahre die Neueinstellungen schwererer Lastkraftwagen

auch anteilmäßig wieder gestiegen. Vielleicht bahnt sich hier eine grundsätzliche Wendung an. Die schweren Lastkraftwagen sind durch die Ergänzungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz von Anfang des Jahres gegenüber den leichteren Wagen steuerlich erheblich begünstigt worden. Freilich sind wohl die Kleinwagen im Preise noch immer überlegen.

Verkehrsintensität und Treibstoffverbrauch

Die Umschichtung im Kraftwagenbestand zum kleineren Fahrzeug brachte es mit sich, daß der Treibstoffverbrauch — und das ist das einzige Barometer für den Verkehrsumfang — hinter der Zunahme des Bestandes zurückblieb.



Es wurde gezeigt, daß die Zahl der im Verkehr stehenden Personenkraftwagen seit 1932 bis Mitte des Jahres um etwa die Hälfte gestiegen ist, die der Lastkraftwagen weniger, aber doch um fast ein Drittel. Die Zunahme der Krafträder mag bei 25 bis 30 v. H. liegen.

Demgegenüber hat der Verbrauch leichter Treibstoffe seit 1932 vielleicht um 30 v. H. zu-

Anteil der Dieselfahrzeuge am Lastkraftwagenabsatz im zweiten Halbjahr 1934

Lastkraftwagen	Gesamtzulassungen Stück	davon mit Dieselmotor	
		Stück	v. H.
bis 1 t Nutzlast	5 480	5	0,1
über 1—2 t „	2 454	248	10,1
„ 2—3 t „	4 181	1 898	45,4
„ 3—4 t „	1 990	1 059	89,0
„ 4—5 t „	529	461	87,1
„ 5 t „	169	156	92,3
Zusammen	14 003	3 827	27,4
Omnibusse	431	250	58,0

genommen. Allerdings spielen die mit schweren Treibstoffen angetriebenen Dieselfahrzeuge im Lastkraftwagenverkehr eine immer größere

Rolle. Im zweiten Halbjahr 1934 waren schon mehr als 27 v. H. aller neu zugelassenen Nutzfahrzeuge und etwa 90 v. H. aller über 3 t schweren, neu in den Verkehr gestellten Lastkraftwagen mit Dieselmotoren ausgerüstet.

Für den Gasölverbrauch liegen keine Statistiken vor. Die Einfuhr war aber im ersten Halbjahr 1935 doppelt so hoch wie in den ersten sechs Monaten 1932. Doch wird der größte Teil des Gasöls noch immer von ortsfesten Motoren und landwirtschaftlichen Maschinen verbraucht.

Die oben durchgeführte Analyse des deutschen Kraftwagenbestandes zeigte, daß in der näheren Zukunft eine große Anzahl alter und meist schwerer Wagen aus dem Verkehr ausscheiden und durch kleinere Fahrzeuge ersetzt werden wird, die pro Kilometer einen erheblich geringeren Treibstoffverbrauch haben. Dadurch wird die Steigerung des Treibstoffverbrauchs weiter hinter der Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes zurückbleiben. Die Gefahr, daß die Kraftfahrzeugkonjunktur durch das Treibstoff- bzw. Devisenproblem gehemmt werden könnte, ist also geringer, als es angesichts der schnell steigenden Neueinstellungen erscheinen mag.

Hinzu kommt, daß die *Versorgung aus heimischen Rohstoffen* schrittweise weitergetrieben wird. 1934 wurden schon 37,7 v. H. des Bedarfs an leichten Treibstoffen durch die inländische Erzeugung gedeckt. 1935 stieg die Erdölgewinnung in Deutschland auf fast 219 000 t; das sind 65 v. H. mehr als im ersten Halbjahr 1934. Über die noch wichtigere synthetische Erzeugung liegen keine Angaben vor, doch sind wohl auch hier weitere Fortschritte gemacht worden.

Für die Abhängigkeit der deutschen Kraftfahrzeugkonjunktur von der Rohstoffeinfuhr kommt weiter in Betracht, daß die deutsche Kraftfahrzeugausfuhr im ersten Halbjahr 1935 26,1 Mill. *R.M.* Devisen brachte gegen 18,8 Mill. *R.M.* in der ersten Hälfte des Vorjahres. Rechnet man die Einfuhr von Kraftfahrzeugen und Teilen gegen die Ausfuhr auf, so bleibt in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres immer noch ein Ausfuhrüberschuß von 18,1 Mill. *R.M.* gegen 12,5 Mill. *R.M.* im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Aussichten der Kraftfahrzeugkonjunktur im 2. Halbjahr 1935

Anfang dieses Jahres hat das Institut für Konjunkturforschung für den Kraftfahrzeugabsatz die folgende Prognose gestellt¹⁾: „Im Jahre 1934 sind rd. 150 000 Personen- und Lastkraftwagen in den Verkehr gestellt worden. Es steht zu erwarten, daß diese Zahl in der Kraftfahrzeugsaison 1935 erheblich überschritten wird. Wahrscheinlich ist es, daß der Absatz näher bei 200 000 als bei 150 000 Wagen liegen wird.“

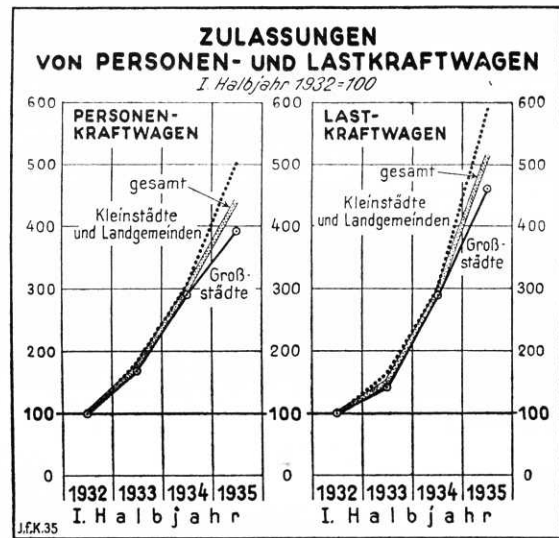
Diese Prognose kann nach dem bisherigen Verlauf der Saison durchaus aufrechterhalten werden. Wahrscheinlich wird der Absatz sogar über 200 000 hinausgehen.

In den ersten 6 Monaten wurden auf dem deutschen Markt 89 140 Personenkraftwagen und 16 408 Lastkraftwagen, zusammen 105 548 Automobile untergebracht, gegen nur rd. 70 000 im ersten Halbjahr 1934. Um die Mitte des Jahres lagen die Zulassungen von Personenkraftwagen noch immer um 20 v.H. über dem Vorjahrsstand, die der Lastkraftwagen um 70 bis 75 v.H. Nimmt man an, daß dieser Vorsprung gegenüber dem Vorjahre gehalten werden kann, so würden im 2. Halbjahr 1935 noch etwa 85 000 Personen- und 20 000 bis 25 000 Lastkraftwagen, also im ganzen 105 000 bis 110 000 Fahrzeuge in den Verkehr kommen; das Jahresergebnis würde bei 210 000 bis 215 000 Wagen liegen.

Nun mag, soweit der Absatz von den städtischen, besonders aber von den großstädtischen Käufern abhängt, manches dafür sprechen, daß unter Umständen in der Aufwärtsentwicklung eine gewisse Verlangsamung eintritt. Dafür wird aber in den agrarischen Gebieten das Aufschwungstempo wahrscheinlich noch zunehmen. Mit der Verwertung der gegenüber

¹⁾ „Das zweite Jahr“ herausgegeben vom Institut für Konjunkturforschung im Auftrage des Reichsverkehrsministers, S. 16.

dem Vorjahr günstigeren Ernte wird die Landwirtschaft in den nächsten Monaten über Mittel zu größeren Anschaffungen verfügen. Schon im ersten Halbjahr 1935 hat sich in den Kleinstädten und ländlichen Gemeinden der Absatz — das gilt für Personen- wie für Lastkraftwagen — noch erheblich günstiger entwickelt als in den Groß- und Mittelstädten. Der Anteil der Kleinstädte und Landgemeinden an den Gesamtzulassungen stieg im ersten Halbjahr 1935 bei Personen- wie bei Lastkraftwagen auf etwa 48 v.H. gegen nur 43 v.H. im ersten Halbjahr 1934.



In den agrarischen Gebieten ist das Bedürfnis nach Kraftwagenverkehr erheblich stärker als in den Städten. Ferner ist der Kreis der konkurrierenden Bedürfnisse bei der ländlichen Bevölkerung geringer als bei der städtischen. Die Folge davon ist, daß, bezogen auf die Einkommen, der Motorisierungsgrad in den landwirtschaftlichen Gebieten schon 1929 erheblich höher war als in den Städten. Heute wirkt sich aus den gleichen Gründen die Kaufkraftsteigerung der Landwirtschaft auf den Automobilabsatz schneller und nachhaltiger aus als die Kaufkraftsteigerung der übrigen Bevölkerung.