

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

8. JAHRGANG

BERLIN, DEN 27. NOVEMBER 1935

NUMMER 47

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

Neue Preisrelationen?

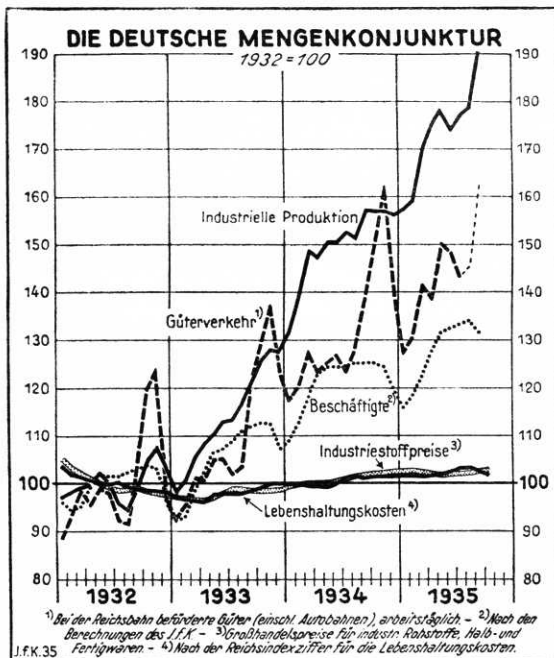
Im Vergleich zu der starken Belebung der Güterseite der Wirtschaft, d. h. der Produktion, der Beschäftigung, des Verkehrs usw., hat sich das Preisniveau — sowohl im Einzel- wie im Großhandel — seit 1933 verhältnismäßig wenig erhöht. Eine Reihe von Preisen ist weiter zurückgegangen, andere sind gleichgeblieben.

Die aktive Konjunkturpolitik der Regierung, die sowohl Maßnahmen zur Belebung der Güterseite der Wirtschaft als auch eine systematische Preisüberwachung umfaßt, beeinflusst naturgemäß die Höhe und die Reagibilität der Preise entscheidend.

Zweifellos fanden Verlagerungen im Preisgefüge statt: Die Verbesserung der Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse im Verhältnis zu denen der Industriestoffe, die geringen Erhöhungen der Preise der Produktionsmittel im Vergleich zu den Erhöhungen der Konsumgüterpreise, die Steigerung der Kosten für Ernährung und Kleidung bei fast unverändert gebliebenen Kosten für Wohnung, Heizung und Beleuchtung und „Sonstiges“. All dies zeigt, daß in den letzten Jahren das Preisgefüge wieder in Bewegung geraten ist.

Das Strahlenbündel der Preise

Einen ersten Überblick über die Preisbewegung auf den beiden wichtigsten Warenmärkten — im Großhandel und im Einzelhandel —, er-



Soweit Preissteigerungen eingetreten sind, sind sie entweder mit der Preisbewegung auf den internationalen Warenmärkten oder mit dem notwendigen Ausgleich zwischen Kosten und Preisen, der in der Krise gestört war, oder schließlich mit der erforderlichen Anpassung an die gegenwärtige Wirtschaftslage gerechtfertigt worden.

Für die Beurteilung dieser Preissteigerungen ist es von Bedeutung, ob innerhalb des Preisgefüges wesentliche Verlagerungen vor sich gegangen sind, d. h. ob sich die Preisrelationen zwischen wichtigen Waren und Warengruppen grundsätzlich verschoben haben. Allerdings hat sich das Wesen der Preise in den letzten 3 Jahren einschneidend geändert.



Zur Lage der deutschen Schuhwirtschaft

(vgl. auch 1. Beilage) S. 193 f.

Sonderbeilage:

Zur Lage der Kraftverkehrswirtschaft Ende 1935

Konjunkturkartei:

Ungarn 1. Beilage

laubt das „Strahlenbündel der Preise“, das die verschiedenartige Ausschlagsintensität wichtiger Preisgruppen in den einzelnen Phasen anzeigt. Nach den heftigen Schwankungen in den Jahren 1926 bis 1932 bahnte sich in den letzten Jahren ein ruhiger, stetiger und leichter Anstieg an. Rückgang und Anstieg dieser Preisgruppen vom konjunkturellen Höhepunkt 1928 bis heute ergibt sich aus folgender Tabelle:

■ Rückgang und Anstieg wichtiger Preisindexziffern

Indexziffer	Rückgang von September 1928 bis September 1933 in v. H. des Höhepunkts	Anstieg von September 1933 bis September 1935 in v. H. des Tiefpunkts
Reagible Warenpreise	— 56,0	+ 17,8
Großhandelspreise gesamt	— 32,2	+ 7,8
Lebenshaltungskosten (ohne Wohnung)	— 25,3	+ 4,9

Hieraus folgt, daß sich die bisher beobachtete Reagibilität der Preise im Konjunkturanstieg wieder durchgesetzt hat: die in der Krise stärker gefallenen Preise sind im Aufschwung stärker gestiegen.

Rückgang und Anstieg der Preise

Die Bewegung im Strahlenbündel der Preise deutet demnach eine Tendenz zur Wiederherstellung der früheren Relationen zwischen Großhandels- und Einzelhandelspreisen insgesamt an. Gilt dies auch für die Preise einzelner Waren und Warengruppen?

Vergleicht man, wie in folgender Übersicht, Rückgang und Anstieg der Preise von 1928 bis heute, so zeigt sich tatsächlich ein klarer Zusammenhang:

Starken Preisrückgängen in der Krise entsprechen starke Preissteigerungen im Konjunkturanstieg;

Rückgang und Anstieg der Preise seit September 1928

Der Preisrückgang von Sept. 1928 bis Sept. 1933 betrug in v. H. der Preise von Sept. 1928	Weiterer Preisrückgang seit Sept. 1933	Der Preisrückgang vom Sept. 1928 bis Sept. 1933 wurde bis September 1935 aufgeholt:			
		bis zu 10 v. H.	zwischen 10 und 25 v. H.	zwischen 25 und 50 v. H.	über 50 v. H.
bis 10 v. H.	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> — <i>Einzelhandel und Verbrauchswirtschaft:</i> Wohnung, Heizung und Beleuchtung, Verkehr	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> — <i>Einzelhandel und Verbrauchswirtschaft:</i> „Bildung und Unterhaltung“, Tageszeitungen			<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> Kraft- u. Schmieröle; <i>Einzelhandel:</i> —
zwischen 10 und 25 v. H.	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> Rohstoffe: Kohle, künstl. Dünger, Chemikalien; Fertigwaren: Produktionsmittel , gewerbl. Betriebseinrichtungen, Arbeitsmaschinen, Last- und Personenkraftwagen, Maschinenges., landw. Maschinen u. Inventar, Handwerkszeug, Kleiseisenwaren; <i>Einzelhandel:</i> Weizenkleingebäck, Weizen Grieß, Weizenmehl, Graupen, Mühlenfabrikate, Salzheringe	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> Eisen, Baueisen, Inlandsbestimmte Rohstoffe , Hausgerät; <i>Einzelhandel und Verbrauchswirtschaft:</i> Kohlen, Kino, „Sonstiges“	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> — <i>Einzelhandel und Verbrauchswirtschaft:</i> Lebenshaltungskosten insgesamt		
zwischen 25 und 40 v. H.	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> — <i>Einzelhandel:</i> Nudeln, Roggen- und Mischbrot	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> Industrielle Rohstoffe und Halbwaren , Baukosten, Steine und Erden, Hausrat. <i>Einzelhandel und Verbrauchswirtschaft:</i> „Reinigung und Körperpflege“, Schuhe u. Besohlen, Vollmilch	<i>Landwirtschaft:</i> Roggen; <i>Großhandel:</i> Großhandelspreise insgesamt , Baustoffe, ind. Fertigwaren; Leibwäsche, Kleidung und Schuhzeug, ind. Konsumgüter ; <i>Einzelhandel:</i> Ernährungskosten , Haferflocken, Butter, Milch und Milcherzeugnisse, Reis, Fleisch, Schweine- und Rindfleisch, Bekleidungskosten , Textilwaren, Einrichtung	<i>Landwirtschaft:</i> Hafer, Gerste, Getreide, pflanzl. Erzeugnisse , Eier; <i>Großhandel:</i> Agrarstoffe , pflanzl. Nahrungsmittel, Vieherzeugnisse, Futtermittel; Fertigwaren: Textilwaren, Männer- und Frauenkonfektion, Stoffe; <i>Einzelhandel:</i> Kalb- und Hammelfleisch , Eier	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> — <i>Einzelhandel:</i> Margarine
über 40 v. H.	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> Rohstoffe: NE-Metalle, Häute u. Leder; <i>Fertigwaren:</i> — <i>Einzelhandel:</i> —	<i>Landwirtschaft:</i> — <i>Großhandel:</i> Auslandsbestimmte Rohstoffe , Möbel, Schuhzeug; <i>Einzelhandel:</i> —	<i>Landwirtschaft:</i> Butter; <i>Großhandel:</i> Kolonialwaren ; Textilien, Kautschuk, Papier, reagible Warenpreise ; Wirkwaren; <i>Einzelhandel:</i> Gemüse	<i>Landwirtschaft:</i> Schweine, Schlachtvieh, Vieh- und Vieherzeugnisse ; <i>Großhandel:</i> Schlachtvieh, Schnittholz; <i>Einzelhandel:</i> Bohnen, Kartoffeln	<i>Landwirtschaft:</i> Kälber, Rinder, Schafe, Kartoffeln. <i>Großhandel:</i> — <i>Einzelhandel:</i> Erbsen

Anm.: Die unter *Landwirtschaft* genannten Preise sind „Preise ab Erzeugerstation“, sie sind der „Preisindexziffer der aus der Landwirtschaft zum Verkauf gelangenden Erzeugnisse“ entnommen; die unter *Großhandel* genannten Preise sind die der „Reichsindexziffer der Großhandelspreise“; die unter *Einzelhandel* genannten Preise sind die, die der „Reichsindexziffer der Lebenshaltungskosten“ zugrunde liegen. In den Fällen, in denen die Preise schon vor September 1933 gestiegen sind, geht die Berechnung von September 1932 aus.

geringen Preisrückgängen entsprechen entweder weitere Preisrückgänge oder geringe Preissteigerungen.

Bei dieser Gegenüberstellung muß man beachten, daß ein Preisrückgang (gemessen in v. H. des Höhepunkts) von z. B. 50 v. H. erst durch eine Preissteigerung von 100 v. H. (gemessen in v. H. des Tiefpunkts) voll aufgeholt wird.

Preisrückgang in v. H. des Höhepunkts	Preissteigerung in v. H. des Tiefpunkts holt den Rückgang um			
	1/10	1/4	1/2	voll
	auf			
10	1,1	2,8	5,5	11,1
20	2,5	6,2	12,5	25
30	4,3	10,7	21,4	42,9
40	6,7	16,7	33,3	66,7
50	10	25	50	100

Sieht man von einigen Ausnahmen, auf die wir noch zurückkommen, ab, so läßt sich die Preisbewegung seit 1928 wie folgt beschreiben:

1. Preise, deren Rückgang seit 1928 weniger als 10 v. H. betragen hat, sind im allgemeinen weiter zurückgegangen oder nur geringfügig gestiegen (der Preisrückgang wurde nirgends um mehr als 10 v. H. aufgeholt). Zu dieser Gruppe gehören vor allem die Wohnungsmieten, die Preise für Heizung, Beleuchtung, für Gas und Strom, Verkehr, Tageszeitungen usw.

2. Preise, deren Rückgang zwischen 10 und 25 v. H. liegt, sind im allgemeinen noch weiter zurückgegangen; zu dieser Gruppe gehören wichtige inlandsbestimmte Rohstoffe, wie Kohle, Chemikalien, die wichtigsten Produktionsmittel, wie Maschinen, Last- und Personenkraftwagen usw. sowie eine Reihe wichtiger Kleinhandelswaren, wie Kleingebäck, Mühlenfabrikate. In den Fällen, in denen eine Preissteigerung zu beobachten war, erreichte sie fast nirgends mehr als 10 v. H. des Preisrückgangs. Hierzu gehören z. B. Eisen, sowie die in der Reichsindexziffer für Lebenshaltungskosten erfaßten „sonstigen“ Ausgaben.

3. Preise, die in der Krise um 25 bis 40 v. H. zurückgegangen waren, sind im allgemeinen gestiegen. Der Preisrückgang wurde bis zu 25 v. H. bei den wichtigsten Baustoffen sowie bei den wichtigsten Konsumgütern (Nahrungsmittel und Bekleidung) aufgeholt. Eine Ausnahme bilden

die Preise für Roggen- und Mischbrot, die weiter zurückgegangen sind.

4. Preise, deren Rückgang in der Krise größer als 40 v. H. war, sind durchweg gestiegen, und zwar soweit, daß der Rückgang im allgemeinen um 25 v. H. aufgeholt werden konnte. Hierzu hören in erster Linie wichtige Agrarstoffe, vor allem die Preise für Vieh und Vieherzeugnisse sowie die Gruppe besonders konjunktur reagibler Warenpreise.

5. Die wichtigsten Ausnahmen von dem hier festgestellten Zusammenhang zwischen Preisrückgang und Preisanstieg bilden in erster Linie die Waren und Rohstoffe, deren Preisbildung auf den internationalen Märkten erfolgt. Hierzu gehören Nichteisenmetalle, Häute und Leder, Kraft- und Schmieröle sowie Kautschuk. Hier ist im allgemeinen — mit Ausnahme der Kraft- und Schmieröle — keine dem Rückgang entsprechende Preissteigerung zu beobachten.

* * *

Aus all dem scheint zu folgen, daß nicht nur insgesamt, sondern auch im einzelnen die Tendenz zur Wiederherstellung der Preisrelationen der Hochkonjunktur besteht. Dieses Ergebnis ist jedoch nur mit gewissen Einschränkungen richtig.

Zunächst ist zu beachten, daß sich die Bedeutung der einzelnen Preise sowohl quantitativ wie auch qualitativ geändert hat. Man braucht hierbei nur auf gewisse heimische Rohstoffe und neue Werkstoffe zu verweisen, deren Erzeugung und Bedeutung heute einen viel größeren Raum einnehmen als in den früheren Jahren.

Zieht man weiter in Betracht, wie sehr sich durch die Wirtschaftspolitik der letzten 3 Jahre das Wesen der Preise verändert hat — worauf oben bereits hingewiesen wurde —, so ist von vornherein nicht zu erwarten, daß sich genau dieselben Preisrelationen wie in der früheren Hochkonjunktur mechanisch wieder herstellen werden. Es ist vielmehr mit einer Anpassung der wichtigsten Preisrelationen an die veränderte Struktur der Volkswirtschaft zu rechnen¹⁾.

¹⁾ Über den Zusammenhang zwischen Preisgefüge und Volkswirtschaft vgl. „Preisstruktur und Preisbewegung“, Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, 10. Jahrgang, Heft 1, Teil A, Neue Folge, Seite 30 ff.

Zur Lage der deutschen Schuhwirtschaft

Im Zusammenhang mit einigen Zahlungseinstellungen im Schuhgewerbe und im Schuhhandel während der letzten Monate sind da und dort übertriebene Befürchtungen über die weitere Entwicklung der Schuhwirtschaft geäußert worden. Diese werden im folgenden auf ihr richtiges Maß zurückgeführt.

Absolut betrachtet, ist die Zahl der Zahlungseinstellungen in der Schuhwirtschaft — trotz einer leichten Steigerung gegenüber 1934 — sehr gering gewesen. Die Konkursziffern erreichen bei weitem nicht den Stand der Krisenjahre 1931/32. Bezieht man sie auf die rd. 160 000 Betriebe im Schuhgewerbe und die 14 000 Niederlassungen des Schuheinzelhandels, die es in Deutschland gibt, so verlieren sie noch mehr an Bedeutung: In einer arbeitsteiligen Marktwirtschaft, die zumindest in diesem Bereich auf der Initiative der privaten Unternehmer beruht, sind finanzielle Spannungen in gewissem Umfang stets unvermeidlich.

Von Januar bis Oktober 1935 wurden in Schuhindustrie und Schuhmacherhandwerk zusammen 46 Konkurse und 17 Vergleichsverfahren eröffnet, gegenüber 36 Konkursen und 11 Vergleichsverfahren in der gleichen Zeit des Vorjahrs. Im Schuhgroßhandel wurden bis Oktober 1935

2 Konkurse und 2 Vergleichsverfahren gezählt, gegenüber 1 Konkurs und 1 Vergleichsverfahren in den ersten zehn Monaten 1934. Im Schuheinzelhandel ist die Zahl der Konkurse von 28 auf 35 gestiegen; Vergleichsverfahren wurden sogar weniger eröffnet als im Vorjahr (15 gegenüber 16).

Worauf sind nun die gegenwärtigen Einzelerscheinungen zurückzuführen?

Der Schuhverbrauch

In den Jahren 1926 bis 1933 hatten sich die Umsätze des Schuheinzelhandels im Gleichtakt mit dem Einkommen entwickelt.

Am deutlichsten kommt dies in der Zeit von 1928 bis 1933 zum Ausdruck: Im Jahre 1933 erreichten Schuhumsätze und Einkommen beide rd. 62 v. H. des Standes von 1928. Seither wurde der enge Zusammenhang jedoch gestört.

— Von 1933 auf 1934 ist das Einkommen um 12,7 v. H., der Einkauf von Schuhen aber nur um 5,5 v. H. gestiegen. Von 1934 bis 1935 wird das Einkommen noch um einige Prozent zunehmen; der Umsatz des Einzelhandels in Schuhen aber dürfte etwas kleiner sein als im

Einkommen und Umsätze im Schuheinzelhandel
1928 = 100

Jahr	Einkommen ¹⁾	Umsätze in den Fachgeschäften des Einzelhandels ²⁾
1926.....	83,2	83,5
1927.....	93,9	91,4
1928.....	100,0	100,0
1929.....	100,7	98,6
1930.....	93,1	87,1
1931.....	76,3	72,8
1932.....	60,1	59,4
1933.....	61,7	62,2
1934.....	69,6	65,7
1935.....	(73)	(65)

¹⁾ Nach den amtlichen Zahlen des Volkseinkommens. — ²⁾ Werts.

Vorjahr. Der Schuhumsatz ist im Endergebnis dieses Jahres also um gut 10 v. H. niedriger, als auf Grund der Einkommensentwicklung hätte angenommen werden können. 1934 und 1935 zusammengenommen, ist der Schuhumsatz um mindestens 10 Millionen Paar hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

Diese Zurückhaltung beruht in der Hauptsache auf folgenden Gründen:

1. Der Gleichtakt zwischen Einkommen und Schuhverbrauch muß keineswegs immer so eng sein, daß einer bestimmten prozentualen Steigerung des Einkommens eine *gleich starke* Steigerung des Schuhverbrauchs entspricht. Daß im Aufschwung der Jahre 1926/29 der Schuhabsatz mit der Einkommenssteigerung Schritt hielt, hatte wohl seinen Grund in der Produktionsumstellung der Schuhwirtschaft: Damals ging man gerade, z. T. angeregt durch die ausländische Konkurrenz, dazu über, leichteres und billigeres Schuhwerk herzustellen; der Verbrauch wurde dadurch wirksam angeregt. Im gegenwärtigen Aufschwung fehlt ein solcher „Motor“ im Bereich der Schuhwirtschaft; zumindest ist er bisher noch nicht zu erkennen. Der allgemein zu beobachtende Übergang zu einfacherer Lebensführung scheint den ausgesprochenen „Modebedarf“ an besonders leichten und „kurzlebigen“ Damenschuhen (Ballschuhe!) eher einzuschränken; die Einkäufe an Opanken und dgl. bieten dafür keinen Ausgleich. Soweit aber in den vergangenen Jahren Damenschuhe von längerer Lebensdauer (etwa Schlangenschuhe) bevorzugt wurden, bilden sie jetzt vielfach noch eine „Bestandsreserve“ der Konsumenten.

2. Zum Bedarf an neuen Schuhen sind im letzten Jahr eine ganze Reihe *anderer Waren* und Warengruppen verschärft in Konkurrenz getreten. Die Hamsterkäufe der Verbraucher in Textilwaren haben im vergangenen Jahre sicherlich auch solche Einkommensteile mit Beschlag belegt, die ursprünglich für den Kauf von Schuhen vorgesehen waren. Im laufenden Jahr ist daneben die Differenzierung der Verbrauchsausgaben von Bedeutung gewesen: Während die Preise für Nahrungs- und Genußmittel sowie für Textilien gestiegen sind, haben sich die Schuhpreise kaum verändert. Wenn von

einem gegebenen Einkommen mehr für Lebensmittel und Textilien aufgewendet werden muß, bleibt entsprechend weniger für andere Gebrauchsgegenstände, also auch für Schuhe übrig.

3. Schließlich ist der Absatz des Einzelhandels an Schuhen nur ein Symptom für die Entwicklung des „privaten“ Verbrauchs, d. h. für die Einkäufe der einzelnen privaten Haushaltungen. Seit 1933 hat daneben in Schuhen der *Verbrauch der Verbände und neuerdings der Wehrmacht* eine gewisse Bedeutung erlangt, der zum Teil nicht über den Schuheinzelhandel geht. Man darf aber diesen „organisierten“ Bedarf nicht überschätzen — er reicht unter gar keinen Umständen auch nur entfernt an die oben genannte Ziffer von 10 Millionen Paar heran.

Im ganzen ist der (private und öffentliche) Verbrauch von Schuhen also etwas höher, als der Umsatz des Einzelhandels allein erkennen läßt, er ist andererseits aber doch etwas niedriger als nach der Einkommensentwicklung allein zu erwarten gewesen wäre. Einen indirekten Beweis hierfür bietet die Stockung in der Schuhfabrikation.

Schuhproduktion und -verbrauch

Die Schuhproduktion war in jedem Monat dieses Jahres niedriger als in der entsprechenden Vorjahrszeit. Nach der bisherigen Entwicklung wäre damit zu rechnen, daß 1935 nur etwa 66 Millionen Paar Schuhe, d. h. rund 7 Millionen Paar weniger als im Vorjahr, hergestellt werden. Entsprechend hält sich die Beschäftigung der Schuharbeiter um rd. 8 bis 10 v. H. unter Vorjahrsstand. Wenn auch seit Juli Produktion und Beschäftigung saisonmäßig zunehmen, sind beide doch noch nicht an den Stand des Jahres 1934 wieder herangekommen.

Den Grund für diese Stockung haben wir oben in dem „Zurückbleiben“ des Verbrauchs gefunden: Im vergangenen Jahr eilte die Produktion der Nachfrage voraus mit dem Ergebnis, daß die Läger des Handels zum Teil stärker gefüllt wurden, als es dem laufenden Umsatz entsprechen hätte. Vereinzelt und in bestimmten Sorten vollzog sich dieser Vorgang auch in der Industrie. Diese „Überdisposition“ — die man den privaten Unternehmern übrigens nicht zum Vorwurf machen kann, denn die Verlangsamung in der Zunahme des Verbrauchsvolumens war nicht voll voraussehen — wird allmählich überwunden: In roher Schätzung kann man annehmen, daß die Erzeugung, verglichen mit dem Verbrauch, um etwa 10 v. H. überhöht war; die Schuhproduktion im laufenden Jahr aber wird, wie schon gesagt, um etwa 10 v. H. kleiner sein als 1934.

Nun besagt diese „bilanzielle“ Betrachtung natürlich nicht, daß jede einzelne Schuhfirma diesen Angleichungsprozeß schon vollendet hätte. Die Dispositionen einiger großer Handelsfirmen nehmen zu; hier wird bereits wieder eine gewisse Anreicherung der Bestände angestrebt. Die kleineren Firmen scheinen ihre Bestände noch abzubauen. Im Durchschnitt der Branche nähern wir uns aber jedenfalls rasch dem Punkt, an dem Verbrauch und Erzeugung wieder in Einklang stehen.

(Schluß siehe 1. Beilage)

Anschrift des Herausgebers: Berlin W 8, Unter den Linden 12/13; Fernsprecher: Sammelnummer A 1 Jäger 6455 — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36. Ausgabe — Versandort: Berlin — Preis gesetzlich für die Redaktion verantwortlich: Dr. Willy Bauer, Berlin — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM 90.— bzw. bei vierteljährlicher Zahlung) RM 7.75 je Vierteljahr — Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt G.m.b.H., Berlin N 65

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 8. Jahrgang, Nr. 47, vom 27. November 1935

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

Zur Lage der Kraftverkehrswirtschaft Ende 1935

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Die Konjunktur des Kraftfahrzeugmarktes hält weiter an

In dem letzten an dieser Stelle veröffentlichten Bericht über die Kraftverkehrsentwicklung in der Saison 1935¹⁾ wurde der Kraftwagenabsatz in Anbetracht der unverändert günstigen Automobilkonjunktur für das zweite Halbjahr 1935 auf 105- bis 110 000 Einheiten veranschlagt. Damit wurde die vom Institut für Konjunkturforschung zu Anfang des laufenden Jahres aufgestellte Vorausschätzung des Automobilabsatzes, die schon mit einer erheblichen Absatzsteigerung gerechnet hatte, „nach oben“ korrigiert.

Zur Entwicklung des Automobilabsatzes (Zulassungen) im Jahre 1935

Vorausschätzungen und Ergebnisse	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen	Zusammen
Erste Vorausschätzung des Automobilabsatzes für 1935 im Januar 1935 ..			175—200 000
Absatz in den ersten sechs Monaten des Jahres 1935	89 140	16 408	105 548
Hieraus ergab sich die zweite korrigierte Vorausschätzung des Automobilabsatzes für 1935 im August	174 000	36—40 000	210—215 000
Absatz Januar bis Oktober 1935	151 500	31 212	182 712
Vorausschätzung des Automobilabsatzes für die Monate November und Dezember 1935	22 000	rd. 6 000	28 000
Wahrscheinliches Ergebnis	173 500	37 212	210 712

Die im Hochsommer gehegten Erwartungen sind demnach nicht enttäuscht worden. Nachdem jetzt auch die Zulassungsergebnisse der Monate Juli bis Oktober vorliegen, kann mit einiger Gewißheit festgestellt werden, daß der Kraftwagenabsatz in diesem Jahr etwa 210 000 Einheiten erreichen wird; das wären 60 000 Fahrzeuge mehr als im Jahre 1934. Im einzelnen kann mit einem Absatz von 173- bis 174 000

Personenkraftwagen und etwa 37 000 Lastkraftwagen gerechnet werden.

Im August schien im Personenkraftwagengeschäft ein über das „Saisonübliche“ hinausgehender Abstieg einzusetzen. Hier und da auftauchende Befürchtungen, der konjunkturelle Auftrieb könnte den Höhepunkt bereits überschritten haben, schienen auf den ersten Blick nicht unbegründet.

Bei dem fortgeschrittenen Stadium, in dem sich die Automobilkonjunktur bereits befindet, verdient naturgemäß jede Abschwächung der Aufwärtsentwicklung erhöhte Aufmerksamkeit. An anderer Stelle wurde schon vor einigen Wochen — vgl. Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, 10. Jahrgang, 1935, Heft 3, Teil B, S. 152 ff. — festgestellt, daß der Rückgang der Neueinstellungen im August wahrscheinlich die Folge einer stärkeren Zusammenballung des Absatzes in den Hauptmonaten der Saison gewesen sei.

Im September fing sich dann auch die Abwärtsbewegung wieder; der Oktober brachte ein für die vorgeschrittene Jahreszeit recht günstiges Ergebnis. Im Durchschnitt der Monate Juli bis Oktober lagen die Zulassungen von Personenkraftwagen immer noch um etwa 18 v. H. über dem Vorjahr. Die Neuzulassungen von Lastkraftwagen, die auch saisonmäßig noch nicht zurückgegangen sind, hielten sich im Durchschnitt dieses Zeitraums um 57 v. H. über dem Vorjahr.

Kraftfahrzeugkonjunktur und Motorisierungsfortschritt

Die Ergebnisse der um die Mitte des Jahres durchgeführten Bestandserhebung zeigen, wie der seit drei Jahren ununterbrochen ansteigende Absatz immer mehr als Bestandszuwachs in Erscheinung tritt.

Seit Mitte 1932 sind der deutsche Personenkraftwagenbestand von 561 000 auf 810 000, der Bestand an Lastkraftwagen von 174 000 auf 214 000 und der Bestand an Kraftträdern von 870 000 auf 1 100 000 gestiegen. In der zweiten Hälfte des

¹⁾ Vgl. Wochenbericht Nr. 33 vom 21. 8. 35.

laufenden Jahres ging der Aufbau etwa im gleichen Tempo weiter. Hierfür sprechen nicht nur die Zulassungsergebnisse, sondern auch die Entwicklung des Treibstoffabsatzes und die sehr hohe Zahl der Führerprüfungen.

Im Durchschnitt des laufenden Jahres dürfte der Absatz leichter Treibstoffe um 12 bis 13 v. H. über 1934 und um 33 bis 34 v. H. über 1932 liegen. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß durch das Vordringen des Dieselmotors und die Zunahme des Kleinwagenanteils am Gesamtbestand der Verbrauch an leichten Treibstoffen beeinträchtigt wird.

Besonders interessant ist, daß sich der Kreis derer, die das Fahren erlernen, zur Zeit sehr viel schneller erweitert als der Fahrzeugbestand. In den ersten neun Monaten des Jahres legten mehr als 350 000 Personen die Führerprüfung ab. Man vergleiche damit, daß 1934/35 in zwölf Monaten die Zahl der Kraftwagen nur um 158 000 und die der schweren Räder nur um etwa 10 000 Einheiten zugenommen hat.

Betrachtet man den Motorisierungsfortschritt des letzten Jahres im großen Zug der Entwicklung, so zeigt sich, daß 1934/35 bei den Personenkraftwagen die Zunahme des Bestandes über das hinausging, was in der Nachkriegszeit je erreicht wurde. In dem günstigsten Jahre des letzten Konjunkturzyklus — 1928/29 — nahm der Personenkraftwagenbestand um 82 000 Fahrzeuge zu, im letzten Jahre um 125 000. Bei den Lastkraftwagen kam die letztjährige Zunahme um fast 20 000 Fahrzeuge schon der des Hochkonjunkturjahres 1928/29 mit rd. 22 000 Einheiten ziemlich nahe. Auch im Bereich des Güterverkehrs wird das Motorisierungstempo im Jahre 1935/36 wahrscheinlich über das des letzten Konjunkturzyklus hinausgehen.

Geringere Fortschritte hat bisher die Bestandsentwicklung der Kraffrader gemacht. Einem Bestandszuwachs von rd. 170 000 Einheiten im Jahre 1928/29 und von rd. 123 000 Einheiten im Jahre 1929/30 steht im letzten Jahr nur ein Plus von etwa 100 000 Einheiten gegenüber. Nun boten sich in den Jahren 1928 bis 1930 aus verschiedenen Gründen dem Kleinraffrad besondere Absatzmöglichkeiten, Auchsetzte die gegenwärtige Kraffradkonjunktur erst im Jahre 1934, also ein Jahr später, ein als die Konjunktur des Kraftwagenmarktes; erst im laufenden Jahr kam sie stärker zur Entfaltung. Trotzdem dürfte im Jahre 1935/36 das Aufbautempo auch hier an das der besten Nachkriegsjahre herankommen.

Reichen nun die Fortschritte, die zur Zeit gemacht werden, aus, um den Abstand aufzuholen oder wenigstens zu vermindern, mit dem die Motorisierung Deutschlands hinter der anderer wichtiger politischer und wirtschaftlicher Großmächte zurückbleibt?

Internationale Vergleiche zur Marktentwicklung

Im laufenden Jahr hat die deutsche Kraftfahrzeugkonjunktur — auch international gesehen — einen neuen wichtigen Entwicklungsabschnitt erreicht. Zum ersten Mal lagen die Zulassungsziffern für Personen- wie für Lastkraftwagen über denen Frankreichs. Höhere Absatzziffern wurden nur noch in den Vereinigten Staaten und in Großbritannien erzielt.

Dabei muß man aber berücksichtigen, daß Frankreich den Weg aus der Wirtschaftskrisis noch immer nicht gefunden hat und die Umsätze daher hier konjunkturbedingt besonders niedrig liegen. Der deutsche Automobilabsatz wird noch weiter steigen müssen, um den Platz vor Frankreich auch dann zu halten, wenn sich mit einem neuen Anstieg der Konjunktur in diesem Land auch der Krafffahrzeugmarkt wieder belebt.

Wie hat sich nun das deutsche Automobilgeschäft im Vergleich zu den Umsätzen solcher Länder entwickelt, in denen die Wirtschaftskrise etwa zur gleichen Zeit überwunden wurde

wie in Deutschland? In Großbritannien, das für einen solchen Vergleich vor allem in Betracht kommt, haben sich die Zulassungen von Personenkraftwagen seit 1932 etwa verdoppelt, in Deutschland aber mehr als vervierfacht. Ähnliche Entwicklungsunterschiede können im Lastkraftwagengeschäft festgestellt werden.

In Großbritannien ging aber der allgemeine Anstieg seit 1933 von einem sehr viel höheren Stand aus als in Deutschland. Der Konjunkturrückschlag von 1929 bis 1932 hielt sich dort in verhältnismäßig engen Grenzen. Demzufolge waren die Zulassungen von Krafffahrzeugen von 1929 bis 1932 nur wenig zurückgegangen, während in Deutschland die Neueinstellungen von Personenkraftwagen in den Krisenjahren auf etwa ein Drittel und die Zulassungen von Lastkraftwagen auf etwa ein Viertel zusammengeschrumpft waren. Aufschlußreich kann also

Zur Absatzentwicklung in wichtigen Automobilländern

Jan./Sept.	Zulassung von Personenkraftwagen				
	Vereinigte Staaten v. Amerika	Großbritannien	Frankreich	Deutschland	Italien
	Stück				
1929.....	3 296 198	141 819	.	81 565	.
1932.....	1 096 500	110 308	107 138	32 351	12 059
1933.....	1 493 800	135 926	118 641	62 526	21 412
1934.....	1 888 600	168 393	122 480	101 439	23 288
1935*)....	2 200 000	rd. 210 000	113 000	138 804	21 305
	1932 = 100				
1929.....	300,6	128,6	.	252,1	.
1932.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1933.....	136,2	123,2	110,7	193,3	177,6
1934.....	172,2	152,7	114,3	313,6	198,1
1935*)....	200,2	190,4	105,5	429,1	176,7
Jan./Sept.	Zulassung von Lastkraftwagen				
	Vereinigte Staaten v. Amerika	Großbritannien	Frankreich	Deutschland	Italien
	Stück				
1929.....	420 252	30 821	.	22 075	.
1932.....	179 400	38 129	21 788	5 178	2 539
1933.....	249 700	45 717	22 124	8 285	3 048
1934.....	404 000	58 035	19 290	15 974	2 909
1935*)....	400 000	60 500	16 000	27 270	3 448
	1932 = 100				
1929.....	234,3	104,4	.	426,3	.
1932.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1933.....	139,2	119,9	101,8	160,0	120,0
1934.....	225,2	152,2	88,7	308,5	114,6
1935*)....	223,0	158,7	73,6	526,7	135,0

*) Zum Teil geschätzt.

ein Vergleich zwischen Großbritannien und Deutschland nur dann sein, wenn man weiter zurückgreift und die Entwicklung seit dem letzten konjunkturellen Höchststand ins Auge faßt. Es zeigt sich dann, daß in Großbritannien der Absatz bei einer stetigen, von schweren Einbrüchen verschonten Entwicklung seit 1929 sehr viel stärker gestiegen ist als der Absatz in Deutschland, wo die sprunghafte Entwicklung der letzten Jahre zunächst einmal die Krisenverluste ausgleichen mußte. Ganz besonders kraß tritt dies bei den Lastkraftwagen hervor. In Großbritannien wurden in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres schon mehr als 60 000 Lastkraftwagen abgesetzt gegen rd. 40 000 im Jahr 1929, während in Deutschland im gleichen Zeitraum die Umsätze von Nutzfahrzeugen nur von rd. 22 000 auf rd. 27 000 gestiegen sind.

Schließlich muß auch in diesem Zusammenhang betont werden, daß die deutsche Kraftfahrzeugkonjunktur der letzten Jahre eine Sonderkonjunktur war: sie wurde durch eine Reihe staatlicher Maßnahmen eingeleitet und derart gefördert, daß sie weit über den all-

gemeinen konjunkturellen Anstieg hinauseilte. In Großbritannien hat man gleichfalls versucht, durch Steuersenkungen dem Kraftfahrzeugmarkt einige Anregungen zu geben, aber man ging hier nicht annähernd so weit wie in Deutschland. Auch zielte die 25 prozentige Steuersenkung in England weniger auf eine *allgemeine* Steigerung des Automobilabsatzes. Sie sollte vielmehr in erster Linie die Produktion mittelschwerer Wagen anregen, um die Konkurrenzlage der Fahrzeuge dieser Gewichtsklasse gegenüber den amerikanischen Wagen zu verbessern.

Der Motorisierungsfortschritt in den Vergleichsländern

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugabsatzes ist allein noch kein ausreichendes Barometer für den Fortschritt der Motorisierung. Dies gilt besonders bei einem Vergleich von Ländern mit verschieden hohen Automobilbeständen.

Ein Fortschritt der Motorisierung ist erst gewährleistet, wenn der Absatz ausreicht, um die vorhandenen Fahrzeuge entsprechend dem allmählichen Verschleiß zu ersetzen und darüber hinaus den vorhandenen Bestand zu vermehren. Der zahlenmäßige Ausdruck hierfür ist das Verhältnis von Neueinstellungen zum jeweiligen Bestand. Er soll im folgenden als die *Entwicklungszahl* bezeichnet werden.

Zur Entwicklung der Motorisierung in verschiedenen wichtigen Automobilländern 1934/35

	Bestand	Neuzulassungen	Zulassungen in v. H. des Bestandes (Entwicklungszahl)
	in 1000 Stck.		
A. Personenkraftwagen			
Deutschland ¹⁾	rd. 675	rd. 160	23,7
Großbritannien ²⁾ ..	rd. 1333	rd. 220	16,5
Frankreich ³⁾	rd. 1430	rd. 153	10,7
B. Lastkraftwagen			
Deutschland ¹⁾	rd. 192	rd. 31	16,0
Großbritannien ²⁾ ..	rd. 421	rd. 67	16,0
Frankreich ³⁾	rd. 458	rd. 24	5,2

¹⁾ Bestand am 1. Juli 1934, Zulassungen im Juli 1934 bis Juni 1935. — ²⁾ Bestand am 1. September 1934, Zulassungen September 1934 bis August 1935. — ³⁾ Bestand am 1. Januar 1934 geschätzt, Zulassungen im Jahre 1934.

In Deutschland liegt diese Entwicklungszahl heute bei etwa 24 bzw. 16 v. H. Bei dem Altersaufbau des deutschen Kraftwagenbestandes ist damit nicht nur ein ausreichender Ersatz gewährleistet, sondern auch ein Fortschritt verbürgt. In Frankreich ist sie bei den Personenkraftwagen noch nicht halb so hoch; für Lastkraftwagen beträgt sie sogar nur 5,2 v. H. Sie ist dort schon seit längerer Zeit unzureichend, d. h. entweder müssen die Bestände zurückgehen oder aber die Fahrzeuge überaltern. Tatsächlich hat sich in Frankreich während der letzten Jahre die Zunahme der Bestände stark verlangsamt; vor allem aber wurde die Verschrottung technisch schon sehr weit abgenutzter Fahrzeuge immer weiter hinausgeschoben. Typisch für die Krise, in der sich Frankreich noch immer befindet, ist, daß dort in den letzten Jahren die Altwagenverkäufe mehr als doppelt so hoch liegen wie die Zulassungen fabrikneuer Fahrzeuge. Es finden sich immer wieder Käufer auch für schon verschrottungsreife Wagen, und zwar besonders in den ländlichen Bezirken.

Erheblich günstiger sind die Verhältnisse in Großbritannien. Bei den Lastkraftwagen kommt die Entwicklungszahl der deutschen gleich. Bei den Personenkraftwagen ist sie gegenwärtig zwar niedriger als die deutsche; sie war aber während der ganzen letzten Jahre verhältnismäßig stabil geblieben. Auch in der Krise ist sie in Großbritannien nicht unter 12 v. H. gesunken. Demgegenüber war die Entwicklungszahl in Deutschland im Jahre 1931/32 bei den Personenkraftwagen bis auf 7 v. H. und bei den Lastkraftwagen auf kaum 6 v. H. zurückgegangen.

Das günstige Verhältnis der Zulassungen zu den Beständen und die derzeitige Höhe des Absatzes in Deutschland ließen an sich erwarten, daß die Bestände schneller zunehmen würden als in den Vergleichsländern. Dies ist im Vergleich zu Frankreich — wie nachstehende Übersicht zeigt — seit zwei Jahren auch der Fall. Dagegen nimmt der Bestand in Großbritannien

bis in die jüngste Zeit noch schneller zu als in Deutschland. Hierbei ist immer wieder zu berücksichtigen, daß in Deutschland während der letzten Jahre zunächst ein großer Teil der während der Krisis überalterten Fahrzeuge ausge-

Zur Motorisierung Großbritanniens

Jahr	Bestand	Zulassungen	Zulassungen in v. H. des Bestandes ^{*)}
A. Personenkraftwagen ¹⁾			
1929.....	998 489	169 355	17,0
1930.....	1 075 181	156 460	14,6
1931.....	1 103 715	144 212	13,1
1932.....	1 149 231	145 874	12,7
1933.....	1 226 541	182 046	14,8
1934.....	1 333 590	219 510	16,5
B. Lastkraftwagen			
1929.....	336 122	53 770	16,0
1930.....	354 948	53 331	15,0
1931.....	367 452	52 751	14,4
1932.....	377 145	46 882	12,4
1933.....	394 770	50 524	12,8
1934.....	420 799	67 349	16,0

¹⁾ Nur im privaten Betrieb befindliche Fahrzeuge, also ohne Droschken und dergl. — ^{*)} Entwicklungszahl.

schieden und ersetzt werden mußte. Infolgedessen blieb die Bestandszunahme geringer, als die Absatzsteigerung an sich erwarten ließ.

Entwicklung des Kraftwagenbestandes Zunahme (+) bzw. Abnahme (—) in Stück

Jahr	Deutschland		Großbritannien		Frankreich	
	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen
1928/29	+ 82 000	+ 22 000	+ 100 000	+ 25 000	+ 115 000	+ 26 000
1929/30	+ 68 000	+ 13 000	+ 80 000	+ 19 000	+ 171 000	+ 34 000
1930/31	+ 12 000	+ 4 000	+ 15 000	+ 13 000	+ 177 000	+ 46 000
1931/32	— 25 000	— 9 000	+ 43 000	+ 10 000	+ 141 000	+ 27 000
1932/33	+ 20 000	+ 222	+ 77 000	+ 18 000	+ 114 000	+ 20 000
1933/34	+ 94 000	+ 18 000	+ 107 000	+ 26 000	+ 44 000	± 0
1934/35	+ 126 000	+ 20 000	+ 165 000	+ 30 000	± 0	wahrscheinl. Abnahme

Faßt man die obigen Untersuchungen über die Absatzentwicklung, über das Verhältnis der Zulassungen zu den vorhandenen Fahrzeugen und die Zunahme der Bestände in den wichtigsten europäischen Automobilländern zusammen, so kommt man zu folgenden Feststellungen:

1. Der Kraftfahrzeugabsatz ist während der letzten Jahre in Deutschland sehr viel schneller gestiegen als in irgendeinem anderen Lande. Er liegt zurzeit höher als der Frankreichs, erreicht aber noch nicht den Großbritanniens.

2. Auch die Entwicklungszahl, d. i. das Verhältnis der Neueinstellungen zu den vorhandenen Beständen, lag in Deutschland im letzten Jahre höher als in den Vergleichsländern. Das heißt aber, daß im Verhältnis zu der gegenwärtigen Ausrüstung des Landes mit Kraftfahrzeugen die Motorisierung in Deutschland die nachhaltigsten Fortschritte macht, wobei die durchgreifende Erneuerung der mehr oder weniger überalterten Fahrzeuge ebenso als Fortschritt anzusehen ist, wie die zusätzliche Einstellung von Fahrzeugen in den Verkehr.

3. Die Bestandszunahme war — wenn man die europäischen Länder vergleicht — absolut im letzten Jahre nur in Großbritannien noch höher als in Deutschland.

4. Hält die Automobilkonjunktur in Deutschland an, so ist zu erwarten, daß der Unterschied in der Motorisierung zwischen Deutschland und Frankreich in den nächsten Jahren

weiter abnimmt; das gilt selbst dann, wenn in Frankreich die Depression überwunden wird und der Absatz steigt. Denn auch dort müssen nach einem Umschwung zunächst vor allem die überalterten Fahrzeuge ausgeschieden und ersetzt werden. Der Vorsprung Großbritanniens kann nur vermindert werden, wenn sich das Motorisierungstempo in Deutschland weiter erheblich steigert.

Die wichtigste Voraussetzung dafür ist die Sicherung der Roh- und Hilfsstoffe für die Produktion und den Betrieb der Kraftfahrzeuge. Obwohl die Eigenversorgung, besonders durch die Entwicklung der heimischen Treibstoffherzeugung, Fortschritte macht, ist Deutschland immer noch weitgehend vom Ausland abhängig. Die für die Rohstoffe erforderlichen Devisen werden aber — wie sich im folgenden zeigt — in steigendem Maße von der Kraftfahrzeugwirtschaft selbst „verdient“.

Ausfuhrkonjunktur der deutschen Kraftfahrzeugindustrie

Die deutsche Kraftfahrzeugausfuhr ist im laufenden Jahr, besonders seit dem Frühsommer, kräftig gestiegen. Im Bereich der Kraftfahrzeugwirtschaft hat sich neben der Binnenkonjunktur nunmehr eine beträchtliche Ausfuhrkonjunktur entwickelt. Gewiß haben hierzu auch die allgemeinen Maßnahmen zur Förderung der deutschen Ausfuhr beigetragen; mindestens so wichtig dürften aber die Rückwirkungen der Inlandskonjunktur (Senkung der fixen Kosten, der Preise usw.) gewesen sein. Dafür spricht schon die verschiedene Bewegung der Fertigwarenausfuhr und der Kraftfahrzeugausfuhr. Während die deutsche Kraftfahrzeugausfuhr im laufenden Jahre um nahezu die Hälfte zugenommen hat, ist die Fertigwarenausfuhr nur um 2 bis 3 v. H. gestiegen.

Kraftfahrzeugausfuhr und Fertigwarenausfuhr

Januar bis September	Fertigwaren		Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile	
	in 1 000 RM	Zu- (+), Abnahme (-) in v. H. des Vorjahrs	in 1 000 RM	Zu- (+), Abnahme (-) in v. H. des Vorjahrs
1932.....	8 359 945	- 39,0	34 042	- 38,9
1933.....	2 810 080	- 16,4	30 691	- 9,8
1934.....	2 395 678	- 14,7	29 316	- 4,5
1935.....	2 455 954	+ 2,5	23 246	+ 47,5

Dabei wurden diese Fortschritte auf den internationalen Märkten zum Teil auf Kosten anderer Ausfuhrländer erzielt. Faßt man die Automobilausfuhr der wichtigsten europäischen Erzeugerländer — das sind Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Italien — zusammen, so war der Anteil Deutschlands in den letzten Jahren bis auf knapp 15 v. H. zurückgegangen. Im laufenden Jahr ist er sprunghaft wieder auf fast 21 v. H. gestiegen.

Dieses Ergebnis konnte erreicht werden, obwohl Deutschland über keinerlei „geschützte“ Märkte, wie Kolonien oder dergleichen, verfügt. Die Ausfuhrerfolge mußten ausschließlich in den von der gesamten Weltkonkurrenz umstrittenen Gebieten, vor allem auf den benachbarten europäischen Märkten, erkämpft werden.

Dagegen hat die Ausfuhr Großbritanniens ihre Hauptstütze in den Empireländern, die Frankreichs in den Kolonien. Auf umstrittenen Märkten setzte Großbritannien in den ersten

neun Monaten des laufenden Jahres nur rd. 12 000 Kraftwagen ab, Frankreich sogar nur rd. 8 500, Deutschland aber etwa 17 600.

Kraftfahrzeugausfuhr der europäischen Automobilländer

Jan.-Sept.	Gesamtausfuhr	Großbritannien	Frankreich	Deutschland	Italien
Stück					
1932.....	50 585	22 660	14 407	8 731	4 787
1933.....	66 914	31 378	19 617	10 293	5 626
1934.....	71 550	34 087	19 955	10 555	6 959
1935.....	84 475 ¹⁾	42 616	14 787	17 572	²⁾ 9 500
in v. H.					
1932.....	100	44,8	28,5	17,3	9,4
1933.....	100	46,9	29,3	15,4	8,4
1934.....	100	47,6	27,9	14,8	9,7
1935.....	100	50,5	17,5	20,8	11,2

¹⁾ Geschätzt nach den Ausweisen für Januar bis August. — ²⁾ Zum Teil geschätzt.

Eine Aufteilung der deutschen Ausfuhr nach Marktgebieten zeigt, daß die Bedeutung Westeuropas für die deutsche Kraftfahrzeugausfuhr auch in diesem Jahre weiter zurückgegangen ist. Dieses Marktgebiet, das wichtigste von allen, nahm im Jahre 1933 über die Hälfte der deutschen Kraftfahrzeugausfuhr auf, im laufenden Jahre aber nur noch etwa ein Drittel. Da in den meisten dieser Länder, vor allem in der Schweiz, aber auch in Belgien und Holland, die Depression noch immer nicht überwunden ist, stagniert der Kraftfahrzeugabsatz dorthin immer noch oder geht sogar noch zurück. Deutschland hat trotzdem seine Ausfuhr auch nach diesen Ländern weiter etwa auf der alten Höhe halten können. In der Schweiz ist der Anteil der deutschen Marken an den Gesamtzulassungen im laufenden Jahre noch gestiegen und erreichte in einzelnen Monaten schon 30 und sogar 33 v. H. In Spanien, das in den letzten Jahren zu dem wichtigsten deutschen Ausfuhrland für Kraftfahrzeuge geworden ist, konnten die deutschen Kraftfahrzeuge ihren Anteil am Gesamtabsatz etwa halten.

Stark an Bedeutung hat der südosteuropäische Markt im laufenden Jahre gewonnen. Er nahm in den ersten neun Monaten schon fast 14 v. H. der deutschen Kraftfahrzeugausfuhr auf, gegen 5,3 v. H. im Vorjahr und nur 3,3 im Jahre 1933. Gestiegen ist vor allem die Ausfuhr nach Ungarn, Bulgarien und Jugoslawien. Eine gewisse Rolle spielt dabei die Notwendigkeit, zu einem Ausgleich der Zahlungsbilanzen zu kommen. Gut entwickelt hat sich auch weiter der Export nach Skandinavien; der Anteil Deutschlands an der Belieferung der nordischen Märkte hat erheblich zugenommen.

Die gesamte Kraftfahrzeugausfuhr dürfte in diesem Jahre etwa 60 Mill. RM erreichen. Seit Mitte des laufenden Jahres ging aber auch die Einfuhr von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen wieder zurück. Im Zuge der Binnenkonjunktur war sie im letzten Jahre noch um 2 Mill. RM gestiegen. Wenn sie im laufenden Jahre auch noch nicht sehr erheblich unter dem Vorjahr liegen wird, so kann doch schon mit einem Ausfuhrsaldo im Betrage von 47,6 Mill. RM gerechnet werden, gegen 26,5 Mill. RM im Jahre 1934. Dies ist der höchste in der Nachkriegszeit erzielte Ausfuhrüberschuß. Er dürfte um so eher auf der gegenwärtigen Höhe zu halten sein, als er auf die wachsende Konkurrenzfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zurückzuführen ist.

Zur Lage der deutschen Schuhwirtschaft

(Fortsetzung von Seite 194 des Hauptblattes)

Kosten- und Rohstoffverhältnisse

Neben der Spannung zwischen Erzeugung und Verbrauch hat die Schuhindustrie im besonderen allerdings noch gewisse Schwierigkeiten in ihren Kosten-Erlös-Relationen zu überwinden: Die Lederindustrie ist in ihrer Rohmaterialversorgung stark vom Ausland abhängig; die Steigerung der internationalen Häutepreise hat daher auch zu Erhöhungen der Lederpreise führen müssen. Dies ist aber in den Schuhpreisen nicht zum Ausdruck gekommen. Dabei stellen die Aufwendungen für Leder in der Kalkulation der Schuhindustrie den wichtigsten Posten dar. Auf Grund der amtlichen Produktionsstatistik kann man annehmen, daß z. B. 1932 in einem Durchschnittserlös von 6,62 RM je Paar Schuhe mehr als $\frac{3}{4}$ RM nur zur Bezahlung der Kosten für Leder dienten.

Nun kann man allerdings nicht erwarten, daß die Schuhpreise jede kleine Regung der Lederpreise wiederholen. Aber auch für größere Preissteigerungen in einzelnen Ledersorten besteht bis jetzt auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen bisher nicht die Möglichkeit, sie in die Schuhpreise anteilmäßig zu übernehmen. Dabei ist für die Gegenwart zu bedenken, daß die fixen Kosten infolge der geringen Ausnutzung der Anlagen höher sind als im Vorjahr, ein Ausgleich von dieser Seite daher in den letzten Monaten nicht zu erreichen war. Die Gewinne müssen sich in der Schuhwirtschaft also ungünstiger entwickelt haben als in den anderen Industriezweigen.

Weiter hat die Frage der Rohstoffversorgung neuerdings größere Bedeutung erlangt: Nicht immer ist es möglich, gerade die benötigten Ledersorten zu erhalten. Etwaige Umstellungen

oder Beschränkungen der Produktion beeinträchtigen aber gleichfalls die Erlöse. Schließlich sind in diesem Zusammenhang gewisse personelle Umstellungen und Besitzverschiebungen zu nennen, die sich erst einspielen müssen.

Die Aussichten

Im ganzen lassen sich die in der Schuhindustrie wirkenden Entwicklungstendenzen etwa wie folgt umschreiben:

1. Für den künftigen Schuhabsatz ist vor allem die Preisentwicklung in den anderen Verbrauchsgüterzweigen (Textilien, Lebensmittel) von Bedeutung. Die Einwirkungsmöglichkeiten der Schuhwirtschaft auf diese Bereiche sind nur gering. Nach der gegenwärtigen Kräftekonstellation wird man sich daher darauf einzustellen haben, daß der Schuhverbrauch nur langsam steigen kann. Für eine langsame Zunahme des Schuhverbrauchs sind die Voraussetzungen aber gegeben.

2. In der Frage der Rohstoffversorgung wird die im gegebenen Rahmen günstigste Lösung am ehesten in verständnisvoller Zusammenarbeit der Häute-, Leder- und Schuhwirtschaft zu finden sein; Umstellungen auf Teilgebieten werden sich allerdings kaum vermeiden lassen.

3. Von einer Häufung der Konkurse in Schuhindustrie und Schuhhandel kann nicht die Rede sein. Die Spannungen zwischen Erzeugung, Lagerbeständen und Verbrauch werden zusehends überwunden. Dieser Prozeß wird durch die winterliche Saisonbelebung wirksam unterstützt.

Konjunktur-Kartei

Ungarn

27. 11. 35 (3. 10. 34)

Die Wirtschaftsbelebung, die im Jahre 1935 einsetzte, schreitet langsam fort. Ähnlich wie in den anderen agrarischen Donauländern liegen auch in Ungarn die hauptsächlichsten Trieb-

fung (Siedlungs- und Straßenbau, Förderung der privaten Bautätigkeit usw.) ist nicht ohne Bedeutung. Dagegen hat sich die Lage der Landwirtschaft noch kaum gebessert.

Die diesjährige Getreideernte (einschließlich Mais) ist infolge von Dürreschäden im ganzen geringer als im Vorjahr und im Durchschnitt des letzten Jahrzehnts; besonders ungünstig ist die Futtermittelerte ausgefallen, während die Ernte an Brotgetreide etwas größer ist als im Vorjahr. Diese Verschlechterung bedeutet, wenn sie auch für die Landwirtschaft einkommensmäßig durch den starken Anstieg der Agrarpreise wahrscheinlich ausgeglichen wird, für die weitere Konjunktur-entwicklung doch eine starke Hemmung: Einmal muß Ungarn zur Deckung seines Futtermittelbedarfs nun größere Mengen von Mais einführen, wodurch seine Handelsbilanz empfindlich belastet wird; zum andern sind auch die Agrarüberschüsse, die für die Ausfuhr zur Verfügung stehen, in diesem Jahr geringer als im Vorjahr. Zur Stützung der Landwirtschaft hat die Regierung kürzlich neue grundlegende Entschuldungsmaßnahmen eingeleitet (Versteigerungsschutz, Zinssenkung, Umwandlung der kurzfristigen Schulden in langfristige usw.).

Die Ausfuhr ist in den ersten zehn Monaten dieses Jahres (in denen sich der schlechte diesjährige Ernteausfall also noch kaum auswirken konnte), verglichen mit der entsprechenden Zeit des letzten Jahres, dem Werte nach um rd. 11 v. H. gestiegen; zugenommen hat dabei vor allem die Ausfuhr von Vieh, Fleisch, Schweinefett, Hülsen- und Ölfrüchten sowie von Industrieerzeugnissen (vor allem von Eisenwaren). Diese Entwicklung wurde im wesentlichen durch die erhöhten Lieferungen nach Italien und Deutschland ermöglicht. Während die italienischen Warenbezüge vor allem im Zusammenhang mit dem Krieg in Afrika sprunghaft zunahm, hat sich in der Ausfuhr nach Deutschland das neue deutsch-ungarische Handelsabkommen günstig ausgewirkt. Deutschland ist gegenwärtig das wichtigste Absatz- und Bezugsland Ungarns. Zur Belebung der Ausfuhr hat schließlich auch die planmäßige Ausfuhrförderung mit Hilfe von Devisenprämien, die in der Hauptsache vom Importhandel aufgebracht werden, beigetragen.

Da die Einfuhr weniger stark stieg als die Ausfuhr, hat sich der Aktivsaldo der Handelsbilanz bedeutend erhöht. Damit hat sich auch die Devisenlage etwas gebessert, zumal die Transferquote für den auswärtigen Schuldendienst in diesem Jahr eingeschränkt wurde.

Auf dem Binnenmarkt hat der industrielle Aufschwung, gefördert durch Einfuhrerschwerungen und erhöhte Ausfuhr, im ganzen angehalten; Produktion und Umsatz nahmen nach vorübergehenden Stockungen zu, die Arbeitslosigkeit ging konjunkturell zurück. Auch die Kreditmärkte haben sich leicht entspannt; der Diskontsatz der Nationalbank wurde am 29. 8. von 4,5% auf 4% herabgesetzt, die Depositen bei den Kreditinstituten haben weiter langsam zugenommen. Die Aktienkurse, die zu Beginn des Jahres stiegen, sind unter dem Einfluß der internationalen Spannungen erneut gesunken.

Ungarn

Zeit	Pengokurs in London	Gold- u. Devisenbestand ¹⁾	Aktienkurse	Großhandelspreise		Industrielle Produktion ²⁾	Außenhandel ³⁾	
				Gesamt	Landwirtschaftliche Produkte		Einfuhr	Ausfuhr
1920 M.-D.	99,8	211,7	144,4	94,1	94,6	103,2	88,6	86,5
1930 ..	100,1	187,7	119,9	79,3	74,1	96,8	68,6	76,0
1931 ..	99,2	135,7	101,1	73,6	68,5	90,2	45,0	47,5
1932 ..	74,5	110,0	87,6	67,3	60,0	79,4	27,4	27,9
1933 ..	72,1	106,1	79,1	60,3	49,9	86,6	26,1	32,6
1934 ..	68,5	92,9	73,1	63,4	53,7	100,6	28,7	33,8
1934								
1. Vj. M.-D.	71,5	93,5	78,9	61,5	50,2	96,0	24,9	32,1
2. „ ..	68,7	90,1	72,4	62,8	53,0	101,6	29,6	29,0
3. „ ..	67,8	92,8	67,4	63,8	54,5	96,7	27,9	32,0
4. „ ..	66,1	95,2	73,6	65,5	57,2	108,0	32,6	42,0
1935								
1. Vj. M.-D.	61,5	99,4	93,1	66,7	59,8	109,5	28,0	33,2
2. „ ..	60,1	99,4	105,1	67,0	58,6	105,6	29,8	30,9
Juli	64,7	96,1	96,8	70,2	63,0	.	31,1	32,3
August		96,1	99,8	69	63	.	30,0	32,0
September ..	64,4	94,1	94,0	72	65	.	33,0	42,4
Oktober ..	64,5	102,1	93,8	74	.	.	39,2	53,4

¹⁾ Ungarische Nationalbank; Monatsende. — ²⁾ Saisonschwankungen ausgeschaltet. — ³⁾ Ohne Gold und Silber.

kräfte der Belebung in der Steigerung der Ausfuhr sowie in der zunehmenden Industrialisierung; aber auch die staatliche Arbeitsbeschaf-

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		1.-6. Okt. 1934	8.-13. Okt. 1934	15.-20. Okt. 1934	22.-27. Okt. 1934	29. Okt. bis 3. Nov. 1934	5.-10. Nov. 1934	12.-17. Nov. 1934	19.-24. Nov. 1934	30. Sept. bis 5. Okt. 1935	7.-12. Okt. 1935	14.-19. Okt. 1935	21.-26. Okt. 1935	28. Okt. bis 2. Nov. 1935	4.-9. Nov. 1935	11.-16. Nov. 1935	18.-23. Nov. 1935
		40	41	42	43	44	45	46	47	40	41	42	43	44	45	46	47
1. Tätigkeitsgrad																	
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000					2267,7								*) 1828			
darunter:																	
Hauptunterstützungsempfänger ¹⁾ in der Arbeitslosenversicherung	"					327,8								*) 306			
in der Krisenunterstützung	"					736,3								*) 645			
Wohlfahrtserwerbslose	"					638,7								*) 336			
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ²⁾	"				2110,6							1916,4					
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	294,7	311,8	303,7	309,9	310,8	328,7	320,8	343,6	320,5	324,4	332,7	342,7	347,0	351,6	359,5	
— in Deutsch-Oberschlesien	"	59,8	62,7	64,2	63,9	66,1	67,3	69,9	67,8	64,2	66,9	66,2	68,7	69,3	71,1	72,5	
Kokszeugung im Ruhrrevier	"	53,5	53,9	54,1	54,6	55,6	55,7	56,5	56,6	63,6	64,2	64,4	64,6	64,9	65,4	64,8	
Steinkohle, Großbritannien ³⁾	"	748,7	753,1	739,8	743,1	731,6	774,5	775,1	785,3	741,4	753,2	737,1	762,8	777,8	820,1		
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	121,9	126,2	131,0	138,1	136,7	136,2	136,2	139,3	132,6	133,8	141,5	143,1	143,2	145,5	146,1	
Kreditsicherheit																	
Vergleichsverfahren	Anzahl	5	23	19	26	19	10	16	14	12	9	9	11				
Erfolgte Konkurse	"	48	52	77	55	61	39	52	42	72	55	51	50				
Notenbanken⁴⁾																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	156		157	159	160	155	156	156	173	172	167	166	166	166	167	
davon Reichsbank	"	82		84	85	87	82	82	83	100	99	94	93	93	93	94	
Wechsel- und Lombardkredite	"	3892		3703	3613	3954	3813	3723	3667	4328	4083	3977	3804	4247	4025	3866	
davon Reichsbank	"	3758		3571	3481	3820	3684	3593	3537	4257	4012	3906	3793	4176	3955	3795	
Bestand der Reichsbank an deckungsfähigen Wertpapieren	"	493		494	435	435	434	434	433	346	347	347	346	345	345	345	
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	915		892	1048	976	1048	994	1062	798	709	720	753	747	711	686	
davon Reichsbank	"	798		773	921	856	927	870	935	774	690	702	734	728	692	667	
Bundes-Reserve-Banken U. S. A. diskontierte Wechsel	Mill. \$	15,3	12,0	11,7	10,9	11,0	10,7	9,1	10,7	10,5	9,6	9,4	6,7	6,1	6,8	9,1	5,4
Regierungssicherheiten	"	2431,2	2430,2	2430,3	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	5692		5569	5317	5728	5518	5454	5337	6258	6084	5964	5751	6259	6026	5925	
davon Reichsbanknoten	"	3765		3689	3527	3815	3644	3606	3518	4140	4002	3925	3783	4155	3976	3903	
Postscheckverkehr ⁵⁾	"	1199	1206	1170	1186	1202	1236	1187	995	1312	1343	1269	1221	1334	1346	1334	
Postscheckguthaben (Bestände)	"	508	550	536	581	552	553	550	548	617	606	580	628	585	599	603	
2. Wertbewegung																	
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Debetzinsen ⁶⁾	"	7	7	7	7	7	7	7	7	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
Tagesgeld	"	4,66	4,59	4,62	4,46	4,68	4,44	4,37	4,38	3,81	3,62	3,52		3,76	3,14	3,08	2,77
Monatsgeld	"	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	3,75	3,75	3,75	3,25	3,25	3,13	3,13	3,13
Privatdiskont	"	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,63	3,53	3,13	3,04	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Warenwechsel mit Bank giro	"	4,18	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13
Normale Spareinlagen	"	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Rendite der 4 1/2 %-Pfandbriefe ⁸⁾	"	6,57	6,50	6,48	6,46	6,45	6,47	6,47	6,45	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70
Call money New York	"	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,25	0,25	0,25	0,25	0,58	0,75	0,75	0,75
Privatdiskont London	"	0,84	0,82	0,78	0,73	0,56	0,47	0,41	0,41	0,58	0,66	0,62	0,62	0,59	0,56	0,56	0,56
Zürich	"	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	2,25	2,25	2,63	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44
Amsterdam	"	0,46	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,47	5,58	5,50	4,73	3,76	3,68	3,31	3,15	2,96
Effektmarkt																	
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere ⁹⁾	v. H.	90,41	91,39	91,79	92,20	92,35	92,07	92,07	92,33	94,94	94,93	94,88	94,92	94,95	94,96	94,92	94,91
—, Pfandbriefe	"	91,39	92,32	92,62	92,86	93,04	92,79	92,79	93,04	95,79	95,77	95,69	95,71	95,72	95,74	95,69	95,66
—, Kommunal-Obligationen	"	88,34	89,65	90,21	90,81	90,98	90,71	90,70	90,99	93,72	93,62	93,59	93,59	93,56	93,50	93,51	93,52
—, Öffentliche Anleihen ¹⁰⁾	"	87,43	88,47	89,11	90,03	90,10	89,70	89,88	90,23	92,21	92,39	92,43	92,69	92,92	93,01	92,87	92,94
6% Industrie-Obligationen	"	91,72	92,25	92,70	93,26	93,30	92,96	92,70	92,76	101,14	101,42	101,30	101,52	101,49	101,42	101,51	101,60
Aktienindex, gesamt	= 100	84,0	83,5	83,1	82,8	82,1	80,8	80,1	80,0	91,0	91,5	90,7	91,0	90,8	89,7	88,9	89,5
—, Bergbau und Schwerindustrie	"	90,7	89,6	89,0	88,6	87,5	86,2	85,5	85,4	98,6	99,4	98,6	98,8	98,4	96,8	96,0	96,7
—, Verarbeitende Industrie	"	78,5	77,9	77,5	77,1	76,3	75,2	74,5	74,2	83,8	84,3	83,6	83,9	83,7	82,6	81,8	82,4
—, Handel und Verkehr	"	87,6	87,5	87,5	87,4	87,0	85,5	85,1	85,0	96,5	96,7	96,0	96,2	96,1	95,4	94,8	95,3
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je \$	2,4742	2,4722	2,4690	2,4837	2,4890	2,4905	2,4913	2,4900	2,4890	2,4880	2,4880	2,4880	2,4880	2,4880	2,4880	2,4880
London	RM je £	12,19	12,13	12,18	12,34	12,38	12,43	12,44	12,44	12,20	12,20	12,22	12,23	12,23	12,25	12,24	12,26
Paris	RM je 100 fr	16,42	16,41	16,41	16,40	16,40	16,40	16,40	16,40	16,39	16,40	16,40	16,40	16,40	16,39	16,39	16,38
Warenpreise																	
Indexziffern	1913=100																
Reagible Waren ¹¹⁾	"	64,9	64,7	63,4	63,5	63,7	63,8	63,7	63,9	71,9	73,7	74,4	74,0	73,7	73,6	73,8	73,9
Großhandelspreise (gesamt)	"	100,8	101,2	101,2	101,2	101,3	101,4	101,4	101,3	102,5	102,8	102,9	102,8	102,9	103,0	103,1	103,0
Agrarstoffe	"	100,7	101,5	101,6	101,5	101,6	102,2	101,8	101,4	104,0	104,3	104,4	104,3	104,4	104,8	104,8	104,7
Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren	"	92,2	92,2	92,0	92,0	92,0	91,7	91,8	91,9	92,2	92,4	92,6	92,6	92,6	92,6	92,7	92,7
Fertigwaren	"	117,3	117,6	117,8	118,1	118,4	118,4	118,6	118,7	119,2	119,2	119,2	119,2	119,2	119,2	119,3	119,3
darunter: Produktionsgüter	"	114,0	114,0	114,0	114,0	114,0	114,0	114,0	114,0	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	113,1	113,1
Verbrauchsgüter	"	119,8	120,4	120,6	121,2	121,8	122,0	122,0	122,2	123,9	123,9	123,9	123,9	123,9	123,8	124,0	124,0
Großhandelsindex:																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	79,7	79,1	79,0	78,8	78,7	78,9	79,0	78,9	85,6	85,8	85,5	85,3	85,0	85,0	85,0	*) 85,0
Großbritannien (Fin. Times)	1913=100	91,1	90,8	91,2	90,9	91,1	90,8	91,2	91,2	95,3	96,5	97,1	97,9	97,8	97,4	97,7	97,8
Großhandelspreise																	
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	162,0	162,0	162,0	162,0	162,0	164,0	164,0	164,0	165,0	155,0	165,0	165,0	165,0	167,0	167,0	167,0
Binder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	33,7	34,6	34,8	34,2	34,9	35,6	34,6	35,3	41,7	41,7	41,8	41,8	42,0	42,0	42,0	42,0
Rindshäute, südam. ¹²⁾ , Hamburg	je 1/2 kg	0,37	0,36	0,35	0,36	0,35	0,36	0,36	0,36	0,42	0,43	0,44	0,44	0,47	0,47	0,48	0,48
Maschinengubbruch, Düsseldorf ¹³⁾	je t	54,0	54,0	55,0	55,0	54,0	54,0	54,0	54,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	53,0	53,0
× Baumwolle, New York loco	cts je lb	12,40	12,65	12,55	12,55	12,25	12,40	12,55	12,55	11,30	11,30	11,15	11,35	11,40	11,55	12,20	*) 12,20
× Weizen, New York, hardw. loco	cts je 60 lbs	111,63	117,00	114,88	112,25	112,75	114,25	116,63	113,50	142,00	140,12	135,90	133,62	130,62	127,62	125,12	*) 125,87
× Kautschuk, First crepe, London	d je lb	7	6 1/16	6 1/8	6 1/16	6 1/8	6 1/16	6 1/8	6 1/16	5 1/4	6	6 1/8	6 1/8	6 1/8	6 1/16	6 1/16	6 1/

Gegenstand	1934					1935									
	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.*
Anzahl der Werktage:	27	25	27	25	24	26	24	26	24	25	24	27	27	25	27
I. Beschäftigung und Arbeitslosigkeit, Stand am Monatsende															
Beschäftigung (in 1000)															
Zahl der Beschäftigten nach der Krankenkassenstatistik.	15559	15621	15636	15476	14873	14409	14688	15279	15930	16386	16504	16640	16690	16634	16501
Gesamtzahl der beschäftigten Arbeiter und Angestellten nach den Berechnungen des I. f. K.	15850	15900	15900	15770	15160	14700	14980	15540	16220	16670	16770	16910	16960	16890	
davon															
„Reguläre“ Beschäftigung	15150	15260	15300	15140	14540	14120	14350	14870	15530	16040	16170	16350	16400	16360	
„Zusätzliche“ Beschäftigung ¹⁾	700	640	600	630	620	580	630	670	690	630	600	560	560	530	
Arbeitslosigkeit (in 1000)															
Zahl der Arbeitslosen bei den Arbeitsämtern ²⁾	2398	2282	2268	2353	2605	2974	2764	2402	2233	2019	1877	1754	1706	1714	1828
davon															
in der Arbeitslosenversicherung	310	298	328	388	585	808	719	458	386	277	251	233	292	239	306
in der Fürsorge	783	757	736	735	765	814	821	815	738	739	716	671	648	636	645
Wohlfahrtserversetzte ³⁾	728	679	639	627	643	682	645	567	516	466	421	386	362	345	336

II. Beschäftigung der Industrie (Ergebnisse der Industrieberichterstattung⁴⁾)
1. Zahl der beschäftigten Arbeiter in v. H. der Arbeiterplatzkapazität

Gesamte Industrie	61,0	62,1	62,6	62,8	61,8	59,1	59,3	61,3	63,3	64,7	65,2	66,1	66,2	66,3	66,0
Produktionsgüterindustrien ⁵⁾	61,2	62,6	63,0	63,0	61,8	57,7	58,2	61,7	64,9	67,2	68,4	69,7	70,0	69,9	69,2
Verbrauchsgüterindustrien	60,7	61,5	62,1	62,6	61,8	60,8	60,8	60,8	61,2	61,4	61,2	61,4	61,4	61,7	61,9
Bergbau	63,6	63,9	63,9	64,1	64,3	64,6	64,7	64,8	65,2	65,5	65,6	65,7	65,7	65,9	
Eisen- und Metallgewinnung	69,1	69,5	70,0	70,2	72,0	72,8	73,3	74,3	75,7	77,3	78,1	79,7	80,8	81,9	82,1
Eisen- und Stahlwarenindustrie	59,2	59,5	60,1	61,2	61,3	61,3	61,6	62,2	63,1	63,4	63,5	64,0	64,3	64,2	64,6
Maschinenbau	62,5	63,2	64,7	65,7	66,2										
Fahrzeugbau ⁶⁾	63,8	62,9	62,6	63,2	64,5	67,0	69,6	74,7	75,8	77,5	77,9	78,6	79,2	77,1	75,8
Elektroindustrie	67,8	70,3	70,6	70,2	68,9	67,7	68,0	68,1	68,6	69,4	70,3	72,2	74,2	75,2	
Feinmechanik und Optik	59,4	60,4	61,3	62,2	63,0	63,7	65,1	66,7	69,3	69,1	69,9	71,4	72,5	72,9	73,8
Baustoffindustrien	65,0	63,7	60,3	56,4	52,6	45,6	45,4	51,7	58,7	63,7	66,0	66,8	66,7	66,2	64,0
Bauindustrie	55,8	62,5	64,1	64,6	58,6	37,7	37,1	47,7	57,8	65,0	68,4	71,2	72,2	71,5	69,4
Holzverarbeitende Industrien	50,8	52,5	53,5	53,6	52,1	50,2	49,5	48,6	49,0	49,7	50,6	51,1	51,4	51,9	51,3
Textilindustrie	72,4	72,4	73,0	73,5	72,9	72,7	72,5	72,4	72,9	73,0	72,6	72,5	72,0	71,2	71,3
Bekleidungsindustrie	59,6	59,9	59,6	59,6	59,2	59,1	59,6	60,0	60,6	60,5	58,6	57,9	57,7	57,3	57,1
Nahrungsmittelindustrie	66,7	69,7	71,8	72,5	69,2	65,5	65,8	65,6	63,5	63,6	65,5	66,5	67,3	70,8	72,0
Genüßmittelindustrie	76,3	76,7	77,3	78,0	78,3	77,7	77,5	77,6	77,9	78,2	78,3	78,3	77,9	78,0	78,0

2. Zahl der geleisteten Arbeiterstunden in v. H. der Arbeiterstundenkapazität

Gesamte Industrie	55,0	56,6	57,8	59,0	57,0	53,2	53,4	55,5	58,3	60,7	59,3	59,2	59,6	61,3	61,1
Produktionsgüterindustrien ⁵⁾	56,9	58,5	59,3	60,5	58,3	53,9	54,5	58,1	62,0	65,1	65,2	65,4	65,9	67,2	66,2
Verbrauchsgüterindustrien	52,4	54,2	55,6	57,0	55,4	52,2	52,0	52,2	53,6	54,9	51,6	51,2	51,5	53,9	54,5
Bergbau ⁶⁾	57,7	59,8	61,2	64,6	64,4	62,9	61,2	60,0	61,3	62,3	61,3	59,5	59,8	63,2	
Eisen- und Metallgewinnung	63,2	63,3	64,5	65,0	66,6	66,8	67,8	69,2	71,1	74,7	73,2	74,1	75,4	77,7	78,4
Eisen- und Stahlwarenindustrie	53,9	54,4	55,7	57,3	58,4	57,5	57,7	59,1	60,6	62,4	60,4	59,8	60,1	61,2	61,9
Maschinenbau	58,6	59,7	61,5	63,6	66,0										
Fahrzeugbau ⁶⁾	60,2	54,3	54,3	56,1	58,0	62,4	60,8	70,4	71,4	74,5	72,1	72,8	70,1	71,1	64,4
Elektroindustrie	61,7	64,7	66,1	67,6	65,2	62,7	63,5	63,9	62,7	66,9	63,5	66,2	69,2	71,9	
Feinmechanik und Optik	53,2	55,1	58,6	59,7	59,6	59,2	60,9	63,6	65,2	69,1	66,1	66,5	68,2	70,5	72,8
Baustoffindustrien	60,0	58,5	55,4	52,1	47,7	39,8	38,3	44,2	52,6	58,8	60,1	60,6	59,9	60,8	57,6
Holzverarbeitende Industrie	47,3	49,8	52,1	52,9	49,2	44,1	42,1	41,6	43,7	47,0	46,0	45,6	46,4	48,8	48,7
Textilindustrie	58,9	58,8	60,5	62,2	62,6	60,6	60,3	60,7	61,6	62,1	57,2	59,2	58,5	59,0	59,4
Bekleidungsindustrie	51,5	53,6	53,3	53,7	51,6	49,7	50,1	50,5	52,3	53,9	47,3	45,0	45,2	48,4	48,6
Nahrungsmittelindustrie	60,2	64,0	66,7	68,3	65,0	58,2	58,6	59,1	58,1	58,5	60,4	58,3	60,1	64,6	66,7
Genüßmittelindustrie	70,9	72,0	72,3	75,3	75,3	72,3	72,0	72,1	72,1	72,2	72,2	69,9	70,5	71,8	71,3

3. Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Arbeiter in Stunden⁷⁾

Gesamte Industrie	7,31	7,38	7,47	7,60	7,48	7,25	7,25	7,34	7,45	7,59	7,34	7,23	7,27	7,44	7,47
Produktionsgüterindustrien ⁵⁾	7,48	7,51	7,59	7,71	7,61	7,43	7,44	7,58	7,65	7,77	7,64	7,54	7,58	7,69	7,67
Verbrauchsgüterindustrien	7,09	7,22	7,33	7,46	7,32	7,01	7,01	7,03	7,19	7,36	6,96	6,83	6,87	7,12	7,21
Bergbau ⁶⁾	7,58	7,55	7,65	7,72	7,69	7,67	7,68	7,74	7,80	8,02	7,70	7,70	7,74	7,77	7,84
Eisen- und Metallgewinnung	7,49	7,47	7,59	7,71	7,73	7,58	7,61	7,70	7,78	7,98	7,69	7,54	7,55	7,69	7,75
Eisen- und Stahlwarenindustrie	7,78	7,80	7,82	7,88	7,90										
Maschinenbau	7,56	7,06	7,19	7,45	7,55	7,53	7,74	7,75	7,78	7,94	7,63	7,57	7,31	7,56	7,13
Fahrzeugbau ⁶⁾	7,28	7,38	7,47	7,70	7,61	7,42	7,48	7,50	7,70	7,71	7,16	7,30	7,43	7,61	
Elektroindustrie	7,24	7,33	7,70	7,74	7,62	7,49	7,53	7,70	7,64	8,10	7,69	7,53	7,61	7,80	7,95
Feinmechanik und Optik	7,42	7,39	7,68	7,71	7,48	7,21	6,92	7,11	7,45	7,67	7,59	7,56	7,47	7,71	7,50
Baustoffindustrien	7,48	7,64	7,81	7,88	7,67	7,14	6,99	7,00	7,24	7,65	7,39	7,28	7,39	7,70	7,76
Holzverarbeitende Industrie	6,72	6,74	6,85	7,01	7,08	6,90	6,89	6,94	6,99	7,06	6,45	6,60	6,60	6,71	6,76
Textilindustrie	7,15	7,32	7,26	7,31	7,09	6,85	6,86	6,89	7,07	7,33	6,76	6,47	6,50	6,95	7,06
Bekleidungsindustrie	7,50	7,66	7,75	7,88	7,82	7,41	7,45	7,52	7,65	7,66	7,69	7,28	7,47	7,67	7,81
Nahrungsmittelindustrie	7,30	7,43	7,40	7,71	7,71	7,37	7,35	7,13	7,34	7,35	7,32	7,05	7,18	7,31	7,25
Genüßmittelindustrie															

4. Zahl der beschäftigten Angestellten in v. H. der Angestelltenplatzkapazität

Gesamte Industrie	69,9	70,6	71,1	71,6	72,0	71,8	72,3	72,9	73,9	74,6	75,0	75,6	76,2	76,7	77,0
Produktionsgüterindustrien ⁵⁾	68,5	69,5	70,3	71,1	71,6	71,6	72,3	73,4	74,5	75,5	76,1	77,2	78,2	78,9	79,2
Verbrauchsgüterindustrien	71,9	72,0	72,1	72,4	72,5	72,1	72,4	72,3	73,0	73,3	73,4	73,4	73,6	73,9	74,0
Bergbau	77,6	77,8	78,0	78,5	78,8	79,5	79,7	80,0	80,4	80,8	80,9	81,3	81,6	81,9	82,1
Eisen- und Metallgewinnung	71,2	71,7	72,4	73,1	73,6	74,5	75,1	76,1	77,8	78,8	79,6	81,0	85,4	85,0	85,1
Eisen- und Stahlwarenindustrie	73,9	74,2	74,5	74,8	75,5	76,0	76,6	77,0	78,5	79,4	79,8	80,4	80,7	81,3	81,3
Maschinenbau	66,1	66,7	68,1	69,1	69,7										
Fahrzeugbau ⁶⁾	68,3	70,2	71,0	71,9	72,5	74,6	77,1	80,0	82,8	84,2	85,2	85,9	87,1	87,6	88,1
Elektroindustrie	70,5	71,8	72,5	73,4	74,0	74,7	75,7	76,4	77,6	78,7	79,6	80,6	81,6	82,4	
Feinmechanik und Optik	66,4	67,0	67,7	68,1	68,4	69,3	70,2	71,2	72,9	73,6	74,1	74,8	75,4	76,0	76,4
Baustoffindustrien	69,6	63,6	62,1	62,5	63,1	62,0	62,5	65,0	65,9	66,4	67,5	68,0	67,9	69,1	69,8
Bauindustrie	60,8														