

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

9. JAHRGANG

BERLIN, DEN 13. MAI 1936

NUMMER 19

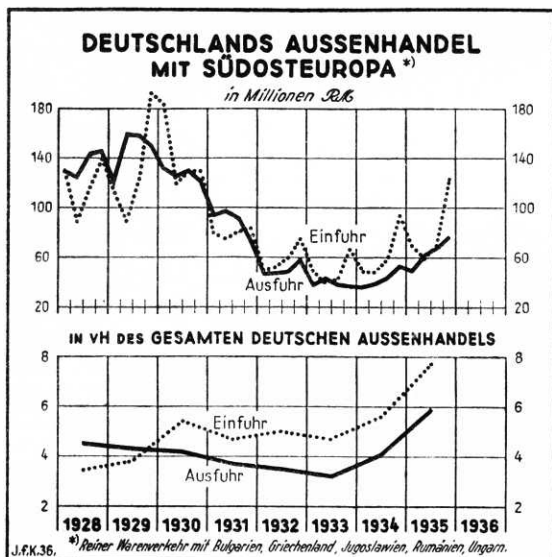
Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische
Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Südosteuropa

Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und den südosteuropäischen Agrarländern hat sich im Gegensatz zum gesamten deutschen Außenhandel in den letzten zwei Jahren stark belebt. Von 1933, dem Jahr, in dem die beiderseitigen Handelsumsätze ihren Tief-

2. auf eine erfolgreiche *Handelspolitik*, der es gelang, die im Verlauf der Krise entstandenen Handelserschwerungen durch ein System von zweiseitigen Handelsverträgen wenigstens zum Teil zu überwinden.

Als hochentwickeltes Industrieland ist Deutschland nicht nur imstande, den Einfuhrbedarf Südosteuropas an Industrieerzeugnissen jeder Art zu befriedigen; es vermag auch — und das im Gegensatz zu vielen anderen Handelspartnern Südosteuropas — einen sehr beträchtlichen Teil der Überschüsse dieses Gebietes an Nahrungsmitteln und vor allem an Rohstoffen aufzunehmen. Aus dieser gegenseitigen Ergänzung erklärt sich die hervorragende Rolle, die Deutschland seit Jahren im Außenhandel Südosteuropas spielt. Der Austausch von Nahrungsmitteln und Rohstoffen (wie Fleisch, Fette, Südfrüchte, Futtermittel, Rohtabak, Erdöl u. a.) gegen hochwertige industrielle Fertigwaren ist trotz der Bestrebungen in Deutschland, die Ernährung auf dem heimischen Boden zu sichern, und trotz der Fortschritte der Industrialisierung in Südosteuropa auch heute noch für den deutsch-südosteuropäischen Handelsverkehr kennzeichnend. Der Warenaustausch zwischen Deutschland und Südosteuropa könnte durch gewisse Produktionsanpassungen ohne allzu große Schwierigkeiten noch weiter ausgebaut werden; die im Gange befindliche, vielfach von deutscher Seite angeregte Umstellung der Agrarproduktion Südosteuropas von Getreide auf die dem deutschen Einfuhrbedarf besser entsprechende Erzeugung von Futtermitteln und Industriepflanzen (Ölsaaten, Sojabohnen u. a. m.) stellt bereits den Beginn einer solchen Entwicklung dar.



punkt erreicht hatten, bis 1935 ist die deutsche Ausfuhr nach Südosteuropa dem Werte nach um rd. 64 v.H., die deutsche Einfuhr aus diesem Gebiet um rd. 61 v.H. gestiegen. Damit ist die Bedeutung Südosteuropas im Rahmen des deutschen Außenhandels stark gewachsen. Mit einem Anteil von 7,7 v.H. an der deutschen Einfuhr und 5,9 v.H. an der deutschen Ausfuhr im Jahre 1935 bilden die südosteuropäischen Agrarländer heute ein wichtiges und vor allem ausbaufähiges Absatz- und Bezugsgebiet Deutschlands.

Grundlagen des gegenseitigen Güter-austausches

Diese günstige Entwicklung ist im wesentlichen auf zwei Faktoren zurückzuführen:

1. auf die verschiedene *Wirtschaftsstruktur* der beiden Handelspartner, die eine „natürliche“ gegenseitige Ergänzung ermöglicht;

Die Umsätze der deutschen Verbraucher-genossenschaften im Jahre 1935 . . . S. 76

Sonderbeilage:

Die Kraftfahrzeugkonjunktur im vierten Aufschwungsjahr

Konjunkturkartei:

Zuckerindustrie 1. Beilage
Kolumbien 1. „

Wenn damit auch die natürlichen Voraussetzungen für einen regen deutsch-südosteuropäischen Gütertausch günstig sind, so war es doch angesichts der im Krisenverlauf entstandenen Handelshindernisse (vor allem der Devisenschwierigkeiten, mit denen sowohl Deutschland als auch die Agrarstaaten Südosteuropas zu kämpfen hatten) für die Handelspolitik nicht leicht, die Wege zu finden, die zu einer Intensivierung der Handelsbeziehungen führen konnten. Der im Jahre 1932 unternommene Versuch, durch Präferenzverträge unter regionalen oder großraumwirtschaftlichen Gesichtspunkten den Handel mit Südosteuropa zu beleben, scheiterte an dem vielfachen, nur teilweise wirtschaftlich bedingten Widerstand anderer in Südosteuropa interessierter Staaten. Dagegen hat sich der Weg der zweiseitigen Handels- und Verrechnungsabkommen, den die deutsche Handelspolitik im Verkehr mit den einzelnen Südoststaaten seit 1934 eingeschlagen hat, hierfür als geeignet erwiesen.

Der erste grundsätzliche Schritt in dieser Richtung wurde mit dem Abschluß des *deutsch-ungarischen Handelsabkommens* vom 21. Februar 1934 (2. Zusatzabkommen zum Handelsvertrag vom 18. Juli 1931) getan. Neben der Verpflichtung, den gegenseitigen Warenaustausch im Rahmen der Kompensations- und Clearingvereinbarungen zu fördern, wurde in diesem Abkommen zum erstenmal vereinbart, die ungarische Agrarproduktion an den deutschen Einfuhrbedarf anzupassen (*Leinsaatabkommen*). Ein Novum bedeutete auch die Schaffung von gemischten Regierungsausschüssen, deren Aufgabe es ist, etwaige Störungen im beiderseitigen Handels- und Zahlungsverkehr zu beseitigen. Dadurch wurde eine besonders enge handelspolitische Zusammenarbeit gewährleistet. Auf denselben Grundlagen wurde am 1. Mai 1934 der *deutsch-jugoslawische* und am 23. März 1935 der *deutsch-rumänische Handelsvertrag* abgeschlossen. In ähnlicher Weise wurde durch zusätzliche Vereinbarungen der am 24. Juni 1932 zwischen Deutschland und *Bulgarien* abgeschlossene Handelsvertrag ergänzt, während im Handelsverkehr mit *Griechenland* hauptsächlich das Verfahren der Zusatzkontingente angewandt wurde. Verschiedentlich konnte im Anschluß an die neuen Abkommen auch der beiderseitige Zahlungsverkehr, der sich gegenwärtig durchweg im Wege der Verrechnung vollzieht, zum Teil durch Einführung

des Privatclearings (Clearingschecks, Kompensationsprämien), vervollkommen oder erleichtert werden.

Diese auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit aufgebauten Verträge haben zur Belebung des deutsch-südosteuropäischen Handelsverkehrs in den letzten zwei Jahren erheblich beigetragen. Wenn auch solche zweiseitigen Handelsbindungen an sich kaum ein

Die deutsche Einfuhr aus Südosteuropa *) nach Haupt-Warengruppen (reiner Warenverkehr)

Warenbezeichnung	Einfuhr aus Südosteuropa in Mill. R.M.		in v. H. der deutschen Gesamteinfuhr	
	1934	1935	1934	1935
Insgesamt	248.2	319.1	5.6	7.7
Lebende Tiere	7.3	11.6	21.9	25.7
Lebensmittel und Getränke	95.4	119.7	8.9	12.0
Fleisch, Speck, Fleischwürste	15.3	32.1	36.8	58.5
Mais, Datteln	9.4	8.0	39.5	43.0
Eier	14.7	15.7	19.9	25.3
Wein und Most	4.3	4.5	18.0	24.3
Speisebohnen, Erbsen, Linsen	6.1	5.3	26.1	21.6
Obst	14.0	19.4	12.9	20.0
Weizen	1.9	1.6	3.1	10.9
Südfrüchte	11.2	12.2	8.0	8.5
Küchengewächse (Gemüse u. dgl.)	2.1	2.5	3.9	5.8
Gerste	5.7	0.5	15.4	4.1
Rohstoffe und halbfertige Waren	138.3	177.0	5.2	6.9
Federn und Borsten	10.2	11.2	30.7	45.6
Rohtabak	52.5	49.9	42.4	42.0
Nichtölhaltige Sämereien	10.7	10.1	34.1	35.9
Mineralöle	13.7	37.3	10.0	22.6
Steine und Erden ¹⁾	4.7	8.3	11.2	18.7
Bau- und Nutzholz	6.6	14.1	4.9	9.4
Kupfer	5.0	5.8	5.2	7.2
Fertige Waren	9.4	11.2	1.3	2.0

*) Bulgarien, Griechenland, Jugoslawien, Rumänien, Ungarn. —

¹⁾ Ohne Mineralphosphate und Zement.

handelspolitisches Ideal darstellen, so haben sie sich jedenfalls im Verkehr mit Südosteuropa, wie die tatsächliche Entwicklung zeigt, durchaus bewährt.

Für Deutschland ist der Ausbau seines Handelsverkehrs mit Südosteuropa schon aus Gründen der Rohstoffversorgung von erheblicher Bedeutung. Diese deutsche „Expansion nach dem Südosten“, wie der Aufschwung des deutsch-

Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Südosteuropa

Anteil Deutschlands am Außenhandel Südosteuropas in v. H. der Gesamtein- bzw. -ausfuhr ¹⁾														
Länder	Einfuhr							Ausfuhr						
	1928	1929	1931	1932	1933	1934	1935	1928	1929	1931	1932	1933	1934	1935
Bulgarien	21,2	22,2	23,3	25,9	38,2	40,1	53,5	27,9	29,9	29,5	26,0	36,0	42,7	48,0
Griechenland	8,6	9,4	12,2	9,7	10,2	14,7	18,9	26,9	23,2	14,1	14,5	17,9	23,0	29,0
Jugoslawien	13,6	15,6	19,3	17,7	13,2	13,9	16,2	12,1	8,5	11,3	11,3	13,9	15,4	18,7
Rumänien	23,7	24,1	29,6	23,7	18,6	15,5	24,4	18,4	27,6	11,5	12,3	10,6	16,6	16,5
Ungarn	19,5	20,0	24,4	22,4	19,7	18,3	22,6	11,8	11,7	12,7	14,8	11,2	22,2	23,9
Anteil Südosteuropas am Außenhandel Deutschlands in v. H. der Gesamtein- bzw. -ausfuhr ²⁾														
Bulgarien	0,4	0,4	0,7	0,7	0,7	0,8	1,0	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,9
Griechenland	0,7	0,8	1,0	1,3	1,3	1,3	1,4	0,5	0,6	0,6	0,4	0,4	0,7	1,1
Jugoslawien	0,5	0,4	0,6	0,6	0,8	0,8	1,5	1,0	1,1	1,0	0,8	0,7	0,7	0,9
Rumänien	1,3	1,6	1,5	1,6	1,1	1,3	1,9	1,4	1,2	1,0	1,1	0,9	1,2	1,5
Ungarn	0,5	0,7	0,8	0,8	0,8	1,4	1,9	1,3	1,1	0,9	0,8	0,8	0,9	1,5

¹⁾ Nach der Außenhandelsstatistik der betr. Länder. — ²⁾ Nach der deutschen Außenhandelsstatistik.

¹⁾ Nach der Außenhandelsstatistik der betr. Länder. — ²⁾ Nach der deutschen Außenhandelsstatistik.

südosteuropäischen Handels in der Auslands-
presse vielfach bezeichnet wird, liegt aber nicht
allein im Interesse Deutschlands. Noch größ-
eres Interesse haben die südosteuropäischen
Agrarländer selbst an einer derartigen Zusam-
menarbeit.

Die Bedeutung des deutsch-südost- europäischen Handels für Südosteuropa

Die Bedeutung des Handelsverkehrs mit
Deutschland für die Wirtschaftsentwicklung in
Südosteuropa geht aus dem hohen Anteil, den
Deutschland am Außenhandel aller südost-
europäischen Länder hat, ohne weiteres her-
vor. Deutschland nahm im Jahre 1935

etwa die Hälfte der bulgarischen,
fast ein Drittel der griechischen,
ein Viertel der ungarischen,
fast ein Fünftel der jugoslawischen und
rumänischen

Gesamtausfuhr ab. Bei einzelnen wichtigen Spe-
zialerzeugnissen dieser Länder ist die Bedeu-
tung des deutschen Absatzmarktes für Süd-
osteuropa noch größer. So gingen z. B. im
Jahre 1935 bei Bulgarien etwa 50 v. H. und bei
Griechenland über 40 v. H. der Tabakausfuhr,
bei Ungarn 80 v. H. der Fleisch-, 56 v. H. der
Schweinefett-, 73 v. H. der Ölsaaten- und 62
v. H. der Obstausfuhr nach Deutschland. Die
erhöhten Absatzmöglichkeiten in Deutschland
sind daher für den konjunkturellen Anstieg
im südosteuropäischen Agrarraum eine wichtige
Stütze. Gerade in den letzten zwei Jahren,
also gleichzeitig mit der Belebung des deutsch-
südosteuropäischen Handelsverkehrs, hat die
Erholung in diesem von der Krise besonders
stark betroffenen Wirtschaftsgebiet deutlich
Fortschritte gemacht; hierfür war die Zunahme
der Ausfuhr ausschlaggebend. Dabei haben
freilich neben den Lieferungen nach Deutsch-
land vorübergehend auch die erhöhten
Käufe *Italiens* infolge des abessinischen
Feldzuges eine Rolle gespielt. Als je-
doch die Ausfuhr einiger dieser Länder (vor
allem Jugoslawiens und Rumäniens) nach Italien
infolge der *Sanktionen* gegen Ende 1935 scharf
zurückging, war es die steigende Ausfuhr nach
Deutschland, die die Wirtschaft dieser Länder
vor stärkeren Rückschlägen bewahrte. Der

wachsende Absatz in Deutschland gab den
Agrarländern Südosteuropas ferner auch die
Möglichkeit, ihre Warenbezüge aus Deutschland
(an Produktionsmitteln für Industrialisierungs-
zwecke und an sonstigen Waren) entsprechend
zu erhöhen. Auch dadurch wurde die binnen-
wirtschaftliche Belebung in diesen Ländern we-
sentlich gefördert.

Die weitere Entwicklung

Für die weitere Entwicklung des deutsch-
südosteuropäischen Warenaustausches wird zu-
nächst von Bedeutung sein, ob es gelingt, die
noch bestehenden Schwierigkeiten im Zahlungs-
verkehr zu beseitigen. Der seit 1933 zu-
nehmende Einfuhrüberschuß Deutschlands im
Handelsverkehr mit Südosteuropa hatte zur
Folge, daß die Guthaben der südosteuropäischen
Länder auf den Clearingkonten stark stiegen,
d. h. also, daß die Exporteure dieser Länder
nicht sofort in den Besitz ihrer Forderungen
kommen konnten — ein Umstand, der für
den beiderseitigen Warenverkehr oft hinder-
lich war. Die enge handelspolitische Zusammen-
arbeit auf der Grundlage der Gegenseitigkeit
zwischen den Handelspartnern, der Grund-
satz des Neuen Planes in der deutschen
Handelspolitik, der einen Ausgleich der
Handelsbilanz bewirkt, und vor allem das
große Interesse, das die Länder Südost-
europas an dem deutschen Absatzmarkt haben,
lassen jedoch hoffen, daß auch auf die-
sem Gebiet bald eine Abhilfe geschaffen wird.
Der kürzliche Beschluß der deutsch-jugoslawi-
schen Regierungsausschüsse, einen Ausgleich der
Handelsbilanz und damit die Beseitigung der
Clearingspitze zwischen den beiden Ländern
nicht durch Beschränkung der jugoslawischen
Ausfuhr, sondern durch Erhöhung der Bezüge
aus Deutschland herbeizuführen, dürfte hierfür
symptomatisch sein. In ähnlicher Weise wird die
Abtragung der neu entstandenen Handelsschul-
den auch im Warenverkehr mit den übrigen
südosteuropäischen Agrarländern angestrebt.
Hand in Hand damit gehen schließlich die er-
wähnten — bisher schon z. T. erfolgreichen —
Bestrebungen, neue Möglichkeiten für den bei-
derseitigen Warenaustausch durch eine stärkere
gegenseitige Anpassung von Produktion und Be-
darf zu schaffen.

Anteil der wichtigsten Länder an der Einfuhr Südosteuropas *)
in v. H. der Gesamteinfuhr

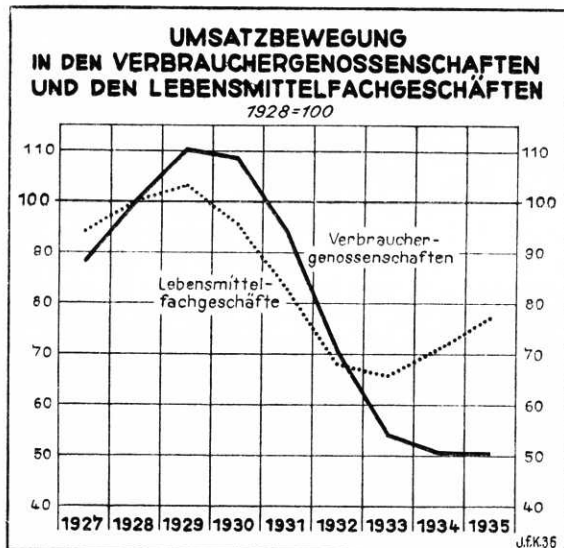
	Bulgarien		Griechenland		Jugoslawien		Rumänien		Ungarn	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935	1934	1935
Gesamteinfuhr	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
davon aus:										
Deutschland	40,1	53,5	14,7	18,7	13,9	16,2	15,5	24,4	18,3	22,6
Italien	7,8	3,1	4,9	3,7	15,5	10,0	7,3	7,8	11,9	7,4
Österreich	4,8	6,4	1,8	—	12,4	11,9	9,9	11,9	23,4	19,1
Tschechoslowakei	3,8	9,8	4,7	3,9	11,7	14,0	9,9	10,3	7,1	4,8
Großbritannien	6,4	4,7	16,7	15,5	9,3	10,1	16,2	9,7	5,3	5,1
Frankreich	3,8	1,4	6,7	1,2	5,0	4,4	11,1	7,2	3,0	1,2
Schweiz	5,9	5,4	0,8	—	2,6	2,4	3,3	3,3	2,5	3,1
Ver. Staaten v. Amerika	2,3	1,3	6,3	6,3	6,4	6,2	4,2	3,1	5,7	4,9
Bulgarien	—	—	0,2	—	0,1	0,4	0,2	0,1	0,2	0,9
Griechenland	0,9	0,5	—	—	1,6	1,8	1,3	2,4	0,3	0,3
Jugoslawien	0,4	0,3	4,7	3,8	—	—	0,7	0,6	4,1	6,2
Rumänien	4,2	3,1	5,1	7,5	1,8	1,8	—	—	8,8	13,5
Ungarn	1,0	1,8	0,4	—	2,9	2,9	4,1	6,9	—	—

*) Nach der Außenhandelsstatistik der betr. Länder.

Die Umsätze der deutschen Verbrauchergenossenschaften im Jahre 1935*)

Die Umsätze der Verbrauchergenossenschaften haben in den letzten drei Jahren (ähnlich wie die Umsätze der Warenhäuser und der Kaufhäuser) unter besonderen Bedingungen gestanden. Während die Umsätze in den Fachgeschäften im Zuge der Wirtschaftsbelebung zu-

Bezieht man die Genossenschaftsumsätze allein auf den Einzelhandelsumsatz in Nahrungs- und Genußmitteln (die Verbrauchergenossenschaften führen zum weitaus größten Teil diese Waren), so ergibt sich in den Jahren 1930 und 1931 der höchste Anteil mit 9,7 und 9,8 v. H., der niedrigste im Jahre 1935 mit 5,8 v. H.



nahmen, sind sie bei den Verbrauchergenossenschaften weiter zurückgegangen. Besonders scharf war — wie das obenstehende Schaubild zeigt — die Schrumpfung im Jahre 1933.

Im Jahre 1935 betrugen die Umsätze der Verbrauchergenossenschaften 657,7 Mill. *RM*, gegenüber 660,1 Mill. *RM* im Jahre vorher. Im Vergleich zu dem höchsten Stand, der 1929 mit 1 437,8 Mill. *RM* erreicht wurde, sind sie um mehr als die Hälfte (um 54,3 v. H.) zurückgegangen.

Damit ist auch der Anteil dieser Umsätze am Einzelhandelsumsatz gesunken. Den höchsten Anteil seit der Währungsstabilisierung brachten — nach den Ermittlungen des Instituts für Konjunkturforschung — die Jahre 1930 und 1931 mit etwa 4,3 v. H. In den darauffolgenden Jahren ist dieser Anteil ununterbrochen gesunken; im Jahre 1935 betrug er nur mehr 2,6 v. H.

*) Vergl. hierzu: „Die Verbrauchergenossenschaften“ im Wochenbericht, 8. Jahrg., Nr. 30 v. 31. Juli 1935; ferner „Zur Konjunktur der Verbrauchswirtschaft“ im Wochenbericht, 9. Jahrg., Nr. 6 v. 12. Febr. 1936.

Vom Umsatz der Verbrauchergenossenschaften im Jahre 1935 (657,7 Mill. *RM*) entfielen nach den Angaben des Reichsbundes der deutschen Verbrauchergenossenschaften 155,5 Mill. *RM* auf solche Genossenschaften, die auf Grund des Gesetzes vom 21. Mai 1935 in Liquidation getreten sind. Die Umsätze der übrigen Verbrauchergenossenschaften haben demnach 1935 rd. 2 v. H. des gesamten Einzelhandelsumsatzes und 4,4 v. H. des Einzelhandelsumsatzes in Nahrungs- und Genußmitteln ausgemacht.

Auch im laufenden Jahr hat sich der Umsatzrückgang bei den Verbrauchergenossenschaften fortgesetzt. Nach den — mit den Vorjahren vergleichbaren — Angaben der zur Monatsstatistik berichtenden Genossenschaften waren die Umsätze im ersten Vierteljahr 1936 um 2,3 v. H. niedriger als in der gleichen Zeit des vergangenen Jahres.

Änderung in der monatlichen Zahlenübersicht A:

Die monatliche Veränderung des *Inlandsumlaufs der Pfandbriefe und Kommunalobligationen* wurde bisher als Differenz des Umlaufs im laufenden Monat und des Umlaufs im Vormonat errechnet. In der heutigen Übersicht wird eine neue verbesserte Reihe gebracht, die der Bewegung auf dem Markt der festverzinslichen Papiere besser gerecht wird. Die neuen Zahlen werden aus der Zu- und Abgangsstatistik der Boden- und Kommunalkreditinstitute, die im Reichsanzeiger veröffentlicht wird, gewonnen. In der Zu- und Abgangsstatistik werden nur die „Rückkäufe, Tilgungen usw.“ bzw. die „Bruttoverkäufe usw.“ erfaßt. Dagegen bleiben Veränderungen im Inlandsumlauf der Pfandbriefe und Kommunalobligationen, die etwa durch Umwandlung ursprünglich im Ausland begebener Schuldverschreibungen in Inlandsobligationen entstanden sind, unberücksichtigt. Der Saldo zwischen Käufen und Verkäufen der Pfandbriefbanken stellt also rein marktmäßige Zu- oder Abnahmen des Umlaufs dar; diese erscheinen nunmehr in der Übersicht A. Die Zahlen für die Vorjahre, die allerdings auch die Roggenpfandbriefe und Sachwertanleihen enthalten, sind im Wochenbericht Nummer 14, 9. Jg., vom 8. April 1936, Seite 54, wiedergegeben; die jeweils ersten Spalten bei Pfandbriefen und Kommunalobligationen sind zu addieren.

Die *Osthilfeentschuldungsbriefe* und die *Schuldverschreibungen des Umschuldungsverbandes Deutscher Gemeinden* sind aus der Reihe der monatlichen Veränderungen ausgeschaltet worden.

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 — Preßgesetzlich für die Redaktion verantwortlich: Dr. Willy Bauer, Berlin — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM 30.— bzw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM 7.75 je Vierteljahr. — Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt G. m. b. H., Berlin N 65.

— Hierzu 3 Beilagen und eine sechsstufige Sonderbeilage —

Konjunktur-Kartei

Deutschland

Zuckerindustrie 13. 5. 36

Erzeugung und Beschäftigung der Zuckerindustrie haben sich in den letzten sechs Monaten (Oktober 1935 bis März 1936) fast genau auf dem Stand des Vorjahres gehalten. Es wurden 16,5 Millionen dz Rohzucker erzeugt, gegen 16,6 Millionen dz im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Nach den Schätzungen auf Grund des Rübenanbaus wird im laufenden Jahre die Zuckererzeugung den Stand des Vorjahres überschreiten.

Der *Absatz* von Verbrauchszucker hat sich im allgemeinen günstiger entwickelt als die Erzeugung. Dies ist vor allem auf die Zunahme der Einkommen zurückzuführen. Nach den Berechnungen des Instituts für Konjunkturforschung nahmen z. B. im vorigen Jahre das Einkommen aus Lohn und Gehalt um etwa 7 v. H., der Verbrauch von Zucker um etwa 4 v. H. zu. Aber auch die bekannten Maßnahmen zur Marmeladeverbilligung in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres haben den Zuckerverbrauch erhöht.

Im *Außenhandel* haben sich in der letzten Zeit bemerkenswerte Wandlungen vollzogen: Von Oktober 1935 bis März 1936 hat die an sich kleine Zuckerausfuhr gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um rd. 100 000 dz zugenommen, während die Einfuhr in fast demselben Umfange zurückging. Über 60 v. H. der gesamten Zuckerausfuhr gingen im ersten Viertel 1936 nach China.

Im Gegensatz zu den Weltmarktpreisen, die seit 1933 ständig gestiegen sind, — der durchschnittliche New Yorker Großhandelspreis für Kubazucker lag im vergangenen Jahre nominell fast 40 v. H. höher als im Jahre 1934 — sind

Zuckerindustrie

Zeit	Pro- duktion	Ver- brauch 1)	Aus- fuhr	Großhandelspreise		
				Ham- burg ²⁾	Magde- burg ³⁾	New York ⁴⁾
				1 000 dz Rohzuckerwert R.M. je 100 kg		
1933 M.-D.	1 186,6	1 078,0	15,9	9,60	41,83	8,89
1934 " "	1 399,7	1 167,3	3,7	7,74	41,80	9,35
1935 " "	1 396,8	1 206,2	8,2	6,87	41,85	12,87
1934 1. Vj. M.-D. .	69,3	896,7	5,9	8,07	41,17	7,96
2. " " " .	47,3	1 162,3	3,1	7,61	42,27	8,09
3. " " " .	29,7	1 316,0	2,7	8,25	43,16	9,84
4. " " " .	5 452,3	1 294,3	3,0	7,07	40,63	11,42
1935 1. Vj. M.-D. .	70,7	858,3	2,6	7,03	41,21	11,08
2. " " " .	55,3	1 141,7	3,3	6,82	42,24	13,15
3. " " " .	45,0	1 336,3	2,0	6,61	43,25	13,49
4. " " " .	5 415,7	1 488,3	24,7	7,02	40,53	13,68
1936 1. Vj. M.-D. .	75,0	904,3	11,0	7,86	41,35	13,55

1) In den freien Verkehr gesetzte Mengen von Verbrauchszucker, versteuert. — 2) Weiß, gesund, trocken, mit Sack und ohne Steuer, frei Seeschiffseite Hamburg. — 3) Weiß, gemahlen, Melis, ohne Sack und ohne Steuer. — 4) Kuba 96° centr. unverzollt.

die *inländischen Zuckerpreise*, von Saisonschwankungen abgesehen, stabil geblieben. Im Exportgeschäft mußten naturgemäß Preiszugeständnisse gemacht werden.

Ausland

Kolumbien 13. 5. 36

In den Abschwungsjahren 1929 bis 1932 war der Außenhandel Kolumbiens stark zurückgegangen; 1932 betrug die Ausfuhr nur noch 53 v. H., die Einfuhr nur noch 21 v. H. des Wertes von 1928. Dabei konnte jedoch das Hauptausfuhrprodukt, der kolumbianische Kaffee, stets restlos abgesetzt werden. Die Gründe hierfür liegen in der günstigen Absatzlage des kolum-

bianischen Pesos, der zwar schon seit 1932 etwas unter der Goldparität lag, jedoch erst 1933 stärker absank (und gegenwärtig auf rd. 35 v. H. der Goldparität liegt), eine hervorragende Rolle; denn damit wurde der Spielraum für eine erhebliche Preissteigerung geschaffen. Die damit verbundene Erhöhung des Goldpreises hatte u. a. zur Folge, daß die *Goldgewinnung* rasch zunahm. Vor allem geht jedoch die Belebung auf die steigende Nachfrage des Weltmarktes zurück. Die kolumbianische *Ausfuhr* lag im Jahr 1934 bereits wieder 12 v. H. über dem Stand von 1928; besonders die Gold-, die Petroleum- und die Kaffeeausfuhr erhöhten sich wert- und z. T. auch mengenmäßig. Neben der Ausfuhr wurde aber auch der *Binnenmarkt* von der Belebung erfaßt. Eine erhebliche Bedeutung kam hierbei den ständig steigenden und zu einem großen Teil inflatorisch finanzierten Staatsausgaben zu.

Im vergangenen Jahr trat jedoch eine *vorübergehende Abschwächung* im Aufschwung der kolumbianischen Wirtschaft ein. Verursacht wurde diese Unterbrechung vor allem durch den niedrigen Stand der Kaffeepreise, die durch die höheren Ernten Brasiliens, durch die brasilianische Währungsverschlechterung (Rückgang des freien Kurses) und durch den Wettbewerb der zentralamerikanischen Mildkaffeesorten wieder heruntergedrückt worden waren.

Neuerdings aber scheint sich der Aufschwung wieder fortzusetzen; zumindest befindet sich die Binnenwirtschaft weiter im Aufschwung, der durch eine großzügige *Kreditausweitung* der Zentralbank unterstützt wird. Der Ausbau der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion und auch der Goldgewinnung wird durch Kredite und Subventionen seitens der Regierung gefördert. Einer rascheren Entwicklung der kolumbianischen Industrieerzeugung stehen jedoch große Transportschwierigkeiten im Wege, die durch den Ausbau des Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehrsnetzes bis jetzt nur zum Teil behoben werden konnten.

Kolumbien								
Zeit	Goldwert der Valuta Parität = 100	Banco de la Republica		Innere Staats- schuld	Außenhandel			
		Gold- re- serven	Depo- siten		Ein- fuhr	Aus- fuhr	Kaffee- aus- fuhr	Gold- aus- fuhr
					Mill. Kilo	Mill. Papier- peso		
1928 M.-D.	100,3	60,0	10,4	16,1	12,4	11,1	13,30	0,1
1929 „	99,6	50,9	9,5	18,5	10,5	10,6	14,18	0,4
1930 „	99,1	29,9	6,2	27,3	5,2	9,4	15,59	0,8
1931 „	99,2	19,3	7,9	38,3	3,4	8,2	15,09	1,5
1932 „	97,9	15,8	16,8	57,6	2,6	5,9	15,92	0,3
1933 „	69,0	17,4	19,8	69,3	4,2	6,1	16,40	0,4
1934 „	37,9	18,7	25,1	83,4	7,2	12,6	15,71	2,3
1935 „	34,3	25,9	26,5	.	8,9	11,9	18,93	1,6
1934								
1. Vj. M.-D.	42,8	17,8	26,1	.	4,9	11,6	21,50	1,0
2. „ „	36,4	18,1	25,3	.	6,8	13,5	16,03	1,5
3. „ „	34,1	20,2	25,2	.	8,9	10,8	11,44	0,5
4. „ „	38,6	17,8	25,5	.	8,5	10,0	13,89	1,6
1935								
1. Vj. M.-D.	35,4	12,7	23,2	81,1	9,5	12,8	17,50	2,4
2. „ „	33,4	29,4	25,0	80,7	9,6	11,5	19,69	1,1
3. „ „	32,9	30,0	28,4	80,8	8,4	11,5	19,56	1,1
4. „ „	34,8	31,6	29,5	.	8,1	11,1	18,95	1,0
1936								
Januar . . .	34,9	34,4	31,4	.	9,5	16,0	21,35	3,7
Februar „	35,1	35,1	31,2	.	7,1	10,3	15,48	.
März	34,7	.	.	.	.	.	.	.

bianischen Kaffees, der in den Vereinigten Staaten besonders bevorzugt wird. Die kolumbianische Kaffeeausfuhr stieg so — allerdings bei einem Preisrückgang von über 56 v. H. — mengenmäßig von 1928 bis 1932 sogar noch um 20 v. H.

Nach einer nahezu zweijährigen Stagnation setzte 1934 wieder eine kräftige *Belebung* ein.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart								
		18.-23. März 1935	25.-30. März 1935	1.-6. April 1935	8.-13. April 1935	15.-20. April 1935	23.-27. April 1935	29. April bis 4. Mai 1935	6.-11. Mai 1935	16.-21. März 1936	23.-28. März 1936	30. März bis 4. April 1936	6.-11. April 1936	13.-18. April 1936	20.-25. April 1936	27. April bis 2. Mai 1936	4.-9. Mai 1936		
		12	13	14	15	16	17	18	19	12	13	14	15	16	17	18	19		
Woche:		12	13	14	15	16	17	18	19	12	13	14	15	16	17	18	19		
1. Tätigkeitsgrad																			
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000	.	2401,9	.	.	.	.	2233,3	.	.	.	1937,1	.	.	.	• 1763	.		
darunter:																			
Hauptunterstützungsempfänger ¹⁾																			
in der Arbeitslosenversicherung	"	.	458,0	.	.	.	.	336,4	.	.	.	405,7	.	.	.	• 283	.		
in der Krisenunterstützung	"	.	815,4	.	.	.	.	787,8	.	.	.	727,7	.	.	.	• 707	.		
Wohlfahrtsverbände	"	.	567,2	.	.	.	.	516,1	.	.	.	805,3	.	.	.	• 282	.		
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ²⁾ ..	"	.	2153,9	.	.	2044,5	.	.	.	.	1881,5	.	.	.	.	.	.		
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	306,8	312,3	294,4	301,8	306,6	315,2	322,6	313,6	336,6	331,6	327,2	332,7	345,3	323,7	345,7	.		
— in Deutsch-Oberschlesien	"	61,6	58,2	54,6	60,9	55,6	59,8	56,7	62,3	69,1	67,8	61,7	58,8	• 66,9	65,7	.	.		
Kokszerzeugung im Ruhrrevier	"	58,2	58,5	56,6	58,2	55,6	55,5	57,2	57,6	70,2	69,6	70,0	67,0	65,6	68,5	68,2	.		
Steinkohle, Großbritannien ²⁾	"	798,3	740,9	772,7	796,6	828,1	613,4	768,6	630,4	802,0	771,4	779,9	829,0	648,5	804,4	.	.		
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	119,2	121,6	120,1	120,4	118,3	118,0	123,0	123,5	131,0	129,4	131,5	129,9	129,7	129,3	133,6	.		
Kreditsicherheit																			
Vergleichsverfahren	Anzahl	13	17	81	10	13	15	15	21	10	7	4	7	6	14	13	.		
Eröffnete Konkurse	"	64	58	71	53	48	46	49	54	51	53	44	38	33	53	42	.		
Notenbanken³⁾																			
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	158	158	159	.	158	159	159	159	.	.	.	.	.	.	.	.		
davon Reichsbank	"	85	85	85	.	85	85	86	86	.	77	77	72	72	74	75	76		
Wechsel- und Lombardkredite	"	3452	3970	3749	.	3726	3700	4066	3856	.	3692	4312	4231	4135	3903	4497	4312		
davon Reichsbank	"	3361	3873	3654	.	3634	3611	3974	3709	.	3692	4312	4231	4135	3903	4497	4312		
Bestand der Reichsbank an																			
deckungsfähigen Wertpapieren	"	425	427	411	.	393	389	373	358	.	340	336	327	309	270	240	229		
Depositen (täglich fällige Verbind-																			
lichkeiten)	"	923	944	865	.	919	997	973	933	.	678	768	699	776	722	688	686		
davon Reichsbank	"	902	922	843	.	898	976	952	913	.	678	768	699	776	722	688	686		
Bundes-Reserve-Banken U.S.A.																			
Diskontierte Wechsel	Mill. \$	7,7	7,7	6,4	6,0	6,7	6,8	6,4	6,0	5,6	6,1	7,3	5,5	6,2	5,3	5,3	4,6		
Regierungssicherheiten	"	2430,3	2430,3	2430,3	2430,4	2430,9	2430,2	2430,5	2430,2	2430,3	2430,3	2430,2	2430,3	2430,3	2430,3	2430,3	2430,3		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf	Mill. RM	5325	5836	5660	.	5573	5472	5841	5628	.	5726	6266	6114	5999	5733	6350	.		
davon Reichsbanknoten	"	3290	3658	3522	.	3481	3418	3705	3560	.	3843	4267	4139	4061	3876	4348	4147		
Postcheckverkehr ⁴⁾	"	1041	1369	1219	1275	1022	1187	1070	1270	1154	1334	1407	1231	1270	1368	1225	.		
Postcheckguthaben (Bestände)	"	530	537	583	575	611	612	600	578	557	605	634	694	659	665	623	.		
2. Wertbewegung																			
Zinssätze																			
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
Debitzinsen ⁵⁾	"	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5		
Kreditzinsen ⁶⁾	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Blankotagesgeld (Neue Reihe)	"	3,88	4,01	3,77	3,75	3,72	3,63	3,80	3,50	3,09	3,15	3,33	3,00	2,88	2,65	3,18	3,13		
Monatgeld	"	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13		
Privatdiskont	"	3,38	3,38	3,38	3,38	3,38	3,38	3,38	3,19	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		
Warenwechsel mit Bank giro	"	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	4,13		
Normale Spareinlagen	"	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0		
Bendite der 4 1/2 %-Pfandbriefe ⁷⁾ ..	"	6,21	6,20	4,73	4,71	4,70	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,68		
Call money New York	"	0,75	0,75	0,75	0,75	0,40	0,29	0,29	0,25	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75		
Privatdiskont London	"	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,55	0,55	0,55		
" Zürich	"	1,50	1,50	1,50	2,00	2,00	2,00	2,25	2,25	2,32	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25		
" Amsterdam	"	0,46	0,63	1,91	3,75	3,63	4,41	4,45	4,25	1,34	0,98	1,31	1,20	1,19	1,15	1,33	2,01		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere ⁸⁾ ..	v. H.	96,40	96,54	94,73	95,01	95,20	95,25	95,30	95,25	95,32	95,26	95,28	95,35	95,38	95,35	95,36	95,39		
Kursniveau, gesamt ¹¹⁾	"	96,68	96,83	95,23	95,57	95,78	95,86	95,92	95,90	95,98	95,93	95,96	96,00	96,03	96,02	96,03	96,07		
—, Pfandbriefe	"	95,27	95,35	93,91	94,10	94,16	94,16	94,15	94,08	94,05	94,02	94,02	94,07	94,08	94,02	94,03	94,04		
—, Kommunal-Obligationen	"	94,33	94,52	93,30	93,32	93,63	93,63	93,71	93,48	93,78	93,54	93,52	93,77	93,86	93,75	93,78	93,78		
—, Öffentliche Anleihen ¹²⁾	"	99,93	100,02	100,37	100,62	101,09	101,17	101,19	101,09	102,70	102,42	102,46	102,67	102,94	103,04	102,96	103,09		
6% Industrie-Obligationen	1924/26																		
Aktienindex, gesamt	= 100	88,3	88,3	89,5	89,0	89,6	89,3	88,9	89,7	93,1	94,2	94,8	95,6	96,2	96,8	97,5	97,7		
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	"	92,1	92,5	94,3	93,3	94,0	93,6	93,6	95,0	99,8	101,7	102,7	103,6	104,3	105,0	105,8	106,1		
—, Verarbeitende Industrie	"	82,7	82,6	83,4	83,1	83,6	83,2	82,7	83,2	86,3	87,1	87,6	88,4	89,1	89,9	90,6	90,8		
—, Handel und Verkehr	"	94,6	94,5	95,6	95,4	95,9	95,9	95,6	96,1	98,9	99,5	99,9	100,7	101,0	101,2	101,9	102,0		
Devisenkurse in Berlin																			
New York	RM je \$	2,4863	2,4990	2,4910	2,4850	2,4855	2,4846	2,4820	2,4885	2,4715	2,4795	2,4885	2,4863	2,4884	2,4895	2,4902	2,4857		
London	RM je £	11,85	11,97	12,02	12,08	12,07	12,00	12,00	12,07	12,29	12,29	12,33	12,31	12,30	12,29	12,30	12,35		
Paris	RM je 100 fr	16,45	16,43	16,43	16,40	16,40	16,40	16,											

3. Beilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung

Berlin, den 13. Mai 1936

Nummer 19

Monatliche
Zahlen-
übersicht

April 1936

9. Jahrgang

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1935												1936			
		Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	
		24	26	24	25	24	27	27	25	27	25	24	26	25	26	24	
Anzahl der Werktage:																	
Kreditsicherheit																	
Wechselproteste, alte Reihe ²⁾ . . .	Anzahl	S	13851	15650	13678	19963	15948	19095	14990	15005	19335	16169	14294	18344	14255	15403	
„ neue Reihe ²⁾ . . .	1000 RM	„	2144	2448	2069	2963	2282	2815	2131	2111	3004	2572	2348	2926	2216	2274	
„	in 1000	„	43,4	49,9	49,5	57,0	54,5	56,1	51,5	50,3	56,8	51,8	49,0	51,3	46,9	.	
Vergleichsverfahren ³⁾	1000 RM	„	5314	6167	6154	7012	6528	6850	6270	6057	7362	6807	6387	6627	5970	.	
Konkursanträge ⁴⁾	Anzahl	„	62	63	74	92	66	71	82	49	42	67	61	52	56	40	
davon mangels Masse abgelehnt . . .	„	„	470	540	487	505	458	482	429	428	494	488	428	511	456	.	
Eröffnete Konkurse ⁵⁾	„	„	244	261	259	260	237	250	228	205	223	217	197	233	233	.	
„	„	„	244	270	238	245	219	234	209	202	271	267	261	263	230	226	
Notenbanken⁶⁾																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	E	158	158	159	160	163	173	173	173	166	167	161	.	.	.	
davon Reichsbank	„	„	85	85	86	85	90	100	100	100	93	93	88	82	77	77	
Wechsel- u. Lombardkredite ⁷⁾ . . .	„	„	3990	3970	4066	3967	4099	3965	4160	4328	4247	4299	4700	.	.	.	
davon Wechsel der Reichsbank . . .	„	„	3677	3807	3887	3795	3932	3838	4035	4183	4110	4151	4552	3963	4069	4256	
Lombards	„	„	188	66	87	86	89	52	54	73	66	78	84	72	72	56	
Depositen (tägl. fäll. Verbdlk.) . . .	„	„	1055	944	973	792	840	764	762	793	747	824	1047	.	.	.	
davon Reichsbank	„	„	928	922	952	770	819	743	743	774	728	806	1032	679	652	768	
Geldumlauf	„	„	5718	5836	5841	5892	5968	5941	6144	6258	6259	6296	6373	6092	6196	.	
davon Reichsbanknoten	„	„	3610	3658	3705	3803	3891	3873	4030	4140	4155	4182	4282	4098	4177	4267	
Fünf große Banken																	
Gläubiger	Mill. RM	E	6132	6181	6210	6172	6258	6179	6113	6046	6044	6009	.	6059	6071	6137	
Schuldner i. f. d. Rechnung	„	„	3917	3859	3792	3727	3700	3622	3631	3663	3612	3589	.	3511	3539	3517	
Wechselbestand	„	„	1870	1888	2018	2017	2036	2055	1999	1842	1957	1964	.	2078	2069	2074	
Wertpapiere	„	„	679	699	710	750	775	776	812	840	828	825	.	797	783	773	
Reichsfinanzen																	
Einnahmen ⁸⁾	Mill. RM	S	540	1100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
dav. aus Steuern, Zöllen u. Abgab.	„	„	611	748	685	663	765	831	713	880	884	802	968	860	696	904	
Ausgaben ⁹⁾	„	„	598	1405	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Reichsschuld (ohne Neubezug) . . .	„	E	12316	12452	12783	13023	13088	13364	13533	13468	14142	14010	14104	14397	14457	.	
Sparkassen¹⁰⁾																	
Stand der Spareinlagen	Mill. RM	E	19032	18145	18240	18275	18280	18318	18352	18356	18387	18424	18496	18792	18933	18955	
Einlagenüberschuß	„	S	224,9	112,8	95,5	34,7	4,9	38,4	33,3	4,1	31,8	36,4	72,4	296,1	140,4	22,2	
Einzahlungsüberschuß	„	„	145,0	69,9	41,2	12,9	— 4,8	34,8	28,8	1,8	33,3	29,5	— 34,1	124,0	78,9	— 8,9	
Giroeinlagen (mit sächs. Gironetz) ¹¹⁾	„	E	1847	1848	1897	1941	1907	1945	2008	1984	2021	2086	2035	2054	2144	2157	
Emissionen																	
Aktien (Kurswert) ¹²⁾	Mill. RM	S	8	5	9	9	10	29	22	12	12	10	15	14	12	.	
Festverzinsl. Wertpapiere (nom.) . .	„	„	467	229	113	103	79	242	160	238	707	86	143	794	120	.	
Bodenkreditinstitute (Neu- geschäft)¹³⁾																	
Inlandsanlauf an:	Mill. RM	E	6739	6769	6781	6825	6851	6899	6922	6934	6937	6962	6979	7015	7046	.	
Goldpfandbriefen	„	„	4655	4687	4708	4717	4736	4760	4772	4760	4768	4770	4810	4838	4851	.	
Monatliche Veränderung ¹⁴⁾ durch Nettoverkäufe usw. (+) od. Netto- rückkäufe, Tilgungen usw. (—) . . .	„	„	— 2,3	+ 31,6	+ 15,3	— 9,5	+ 5,2	+ 33,3	+ 23,7	— 10,9	+ 5,1	+ 7,1	— 1,5	+ 34,9	+ 24,1	.	
Bestand an:	„	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Hypotheken	„	„	8003	8014	8017	8012	8022	8028	8059	8078	8095	8124	8140	8155	8168	.	
Kommunaldarlehen ¹⁵⁾	„	„	5551	5528	5527	5528	5549	5545	5544	5546	5553	5541	5509	5530	5550	.	
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	D	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Blankotagesgeld (Neue Reihe) . . .	„	„	3,86	3,94	3,73	3,42	3,27	3,19	3,11	3,26	3,23	3,15	3,21	2,94	2,86	2,94	
Monatgeld	„	„	3,81	3,68	3,63	3,63	3,63	3,69	3,75	3,75	3,57	3,14	3,13	3,13	3,13	3,13	
Privatdiskont	„	„	3,38	3,38	3,38	3,09	3,00	3,00	3,00	3,02	3,04	3,01	3,00	3,00	3,00	3,00	
Warenwechsel mit Bankgros	„	„	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	
Rendite der 4 1/2% Pfandbriefe ¹⁶⁾ .	„	„	6,26	6,23	4,71	4,69	4,69	4,69	4,68	4,69	4,70	4,70	4,70	4,70	4,69	4,69	
Aktienindex																	
Gesamt	1924/26 = 100	D	86,4	87,8	89,3	91,0	93,7	94,7	95,5	92,7	91,0	89,5	89,3	91,8	93,8	93,3	
Bergbau und Schwerindustrie . . .	„	„	90,1	91,3	93,7	97,0	101,0	102,1	103,6	99,8	98,8	96,6	95,7	98,1	100,5	100,1	
Verarbeitende Industrie	„	„	79,8	81,9	83,3	84,3	86,3	87,3	88,0	85,5	83,8	82,5	82,7	85,0	86,9	86,4	
Handel und Verkehr	„	„	94,5	94,9	95,6	97,3	100,0	100,7	101,1	98,6	96,3	95,2	95,0	97,8	99,6	101,0	
Festverz. 4 1/2% Wertpap. ¹⁸⁾ 14)																	
Kursniveau, gesamt ¹⁹⁾	v. H.	D	95,48	96,07	95,05	95,28	95,25	95,29	95,35	95,14	94,92	94,93	94,91	95,10	95,23	95,32	
—, Pfandbriefe	„	„	95,82	96,32	95,61	95,96	95,95	95,98	96,09	95,94	95,73	95,69	95,67	95,83	95,92	95,97	
—, Kommunal-Obligationen	„	„	94,48	94,96	94,08	94,08	94,04	94,12	94,14	93,91	93,62	93,52	93,55	93,78	93,91	94,04	
—, Öffentl. Anleihen ²⁰⁾	„	„	93,32	94,15	93,47	93,40	93,32	93,32	93,14	92,64	92,50	92,95	92,87	93,17	93,56	93,74	
6% Industrie-Obligationen	„	„	98,31	99,58	100,81	101,16	101,34	102,34	102,42	101,43	101,38	101,54	101,85	102,53	102,76	102,59	
Stundenlöhne²¹⁾																	
Gesamtdurchschnitt ²²⁾	1928 = 100	A	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	.	.	.	
männl. Facharbeiter	„	„	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	.	.	.	
„ Hilfsarbeiter	„	„	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	.	.	.	
Warenpreise (Indexziffern)																	
Reagible Waren ²³⁾	1913 = 100	D	65,4	64,7	66,9	68,7	69,2	68,6	69,3	70,3	73,5	73,7	73,3	73,5	74,0	74,4	
Großhandelspreise (gesamt)	„	„	100,9	100,7	100,8	100,8	101,2	101,8	102,4	102,8	103,1	103,4	103,6	103,6	103,6	103,7	
Agrarstoffe	„	„	99,7	99,3	100,0	100,6	101,5	103,1	104,3	103,7	104,2	104,7	105,0	105,2	104,8	104,5	
Industriestoffe ²⁴⁾	„	„	102,6	102,3	102,0	101,7	101,8	101,9	102,1	102,4	102,8	103,1	103,4	103,6	103,8	104,0	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren . . .	„	„	91,7	91,3	90,9	90,6	90,7	91,0	91,3	91,8	92,5	92,8	93,2	93,4	93,7	93,8	
Textilien	„	„	79,3	77,5	78,0	79,5	81,0	82,8	83,0	84,4	86,1	87,5	88,1	88,2	88,2	87,5	
Baumstoffe	„	„	111,8	111,8	111,2	110,4	110,4	110,6	110,6	110,6	110,8	111,1	111,0	110,7	111,0	111,6	
Industrielle Fertigwaren	„	„	119,8	119,7	119,5	119,4	119,2	119,2	119,3	119,2	119,2	119,3	119,4	119,7	119,9	120,1	
darunter Produktionsgüter	„	„	113,5	113,5	113,5	113,5	113,1	113,0	113,0	113,0	113,0	113,1	113,1	113,1	113,0	112,9	
Verbrauchsgüter	„	„	124,5	124,4	124,1	123,9	123,8	123,9	124,1	123,8	123,9	124,0	124,1	124,6	125,1	125,6	
Gebundene Grundstoffpreise ²¹⁾ . .	1928 = 100	„	78,5	78,7	77,8	77,5	77,6	78,1	78,2	78,2	78,7	78,6	78,8	78,8	78,9	79,0	
Lebenshaltungskosten (Index- ziffer)																	
Gesamt	1913/14 = 100	D	122,5	122,2	122,3	122,8	123,0	124,3									

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 9. Jahrgang, Nr. 19, vom 13. Mai 1936

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

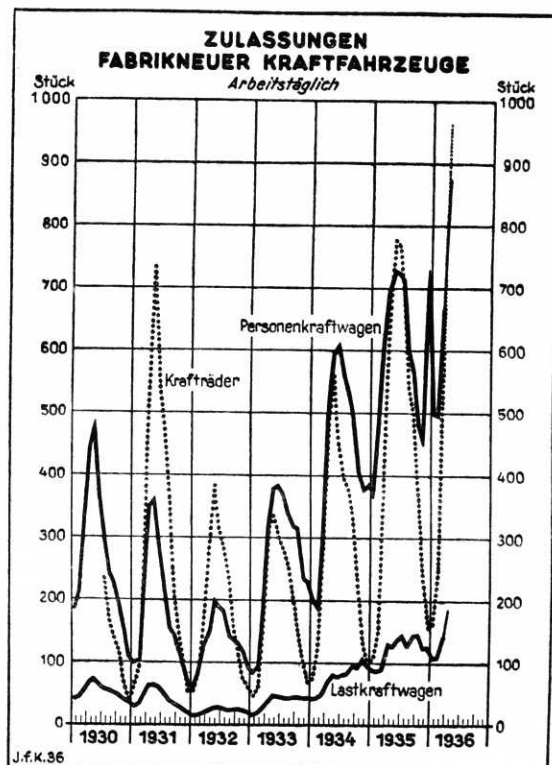
Die Kraftfahrzeugkonjunktur im vierten Aufschwungsjahr

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Der Stand der Kraftfahrzeugkonjunktur läßt sich auf verschiedene Weise bestimmen. Die einfachste Betrachtung begnügt sich damit, den letzten konjunkturellen Umbruchspunkt im Auge zu behalten und die zurückgelegte Wegstrecke von hier aus zu messen. So wurde für 1933 festgestellt, daß die Zulassungen von Personenkraftwagen schon um rd. 100 v. H., der Absatz von Lastkraftwagen um rd. 65 v. H. über dem Stand des letzten Krisenjahres lagen. 1935 haben sich dann die Zulassungen von Personenkraftwagen gegenüber 1932 schon mehr als vervierfacht, die Zulassungen von Lastkraftwagen verfünffacht. Diese Art der Betrachtung mag für die erste Zeit nach dem Umbruch genügen. Sehr bald aber wird man den Blickpunkt wechseln, und zwar im Aufschwung zurückpeilen zu dem Gipfel des letzten konjunkturellen Höchststandes und im Abschwung umgekehrt nach dem letzten Tief Ausschau halten.

Tatsächlich hat nun die Kraftfahrzeugkonjunktur schon im Vorjahr den Höchststand des Jahres 1928 erheblich überschritten und ihn im laufenden Jahr noch weiter hinter sich zurückgelassen. Damit entstehen für die Beurteilung der Kraftfahrzeugkonjunktur besondere und größere Schwierigkeiten, stößt doch die Entwicklung damit in mancher Beziehung in Neuland vor. Um dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, wird man über die bisherigen Verfahren hinaus — den Vergleich mit dem letzten konjunkturellen Umbruch oder mit der letzten gleichgearteten konjunkturellen Lage — nach weiteren konjunkturstatistischen Möglichkeiten suchen müssen.

Um aber einen sicheren Ausgangspunkt zu gewinnen, sei zunächst festgestellt, wo die Kraftfahrzeugkonjunktur heute steht, wenn wir das Erreichte mit dem letzten Höchststand vergleichen.



Ein einfacher, zusammenfassender Ausdruck für das, was wir Kraftfahrzeugkonjunktur nennen, ist vielleicht der seit etwa 10 Jahren laufend ermittelte Gesamtwert der Jah-

reserzeugung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie. Für 1935 liegen erst Schätzungen über den Produktionswert vor; danach sollen im Vorjahr für etwa 1 bis 1¼ Milliarde *RM* Kraftfahrzeuge, Teile und Motoren hergestellt worden sein; das ist kaum mehr als der Produktionswert des Jahres 1928. Nun sind aber seit diesem Jahre die Preise für alle Kraftfahrzeuge, Wagen und Räder, erheblich zurückgegangen, so daß die Veränderung der Werte die Steigerung der Mengenproduktion zu gering erscheinen läßt.

Indexziffer der Kraftfahrzeugpreise
1925 = 100

Kraftfahrzeug	1928	1935	Rückgang 1935 gegenüber 1928 in v. H.
Personenkraftwagen	63,9	49,2	23,0
Lastkraftwagen	74,9	63,2	15,6
Kraftträder	78,5	52,8	32,7

Deutlicher schon tritt diese hervor, wenn an Stelle der Produktionswerte der Index der Kraftfahrzeugproduktion zum Vergleich herangezogen wird, der die Mengenentwicklung unter Ausschaltung der Preisschwankungen zum Ausdruck bringt. Dieser Gesamtindex der Kraftfahrzeugproduktion lag 1935 um rd. 20 v. H. über dem Spitzenjahr 1928. Im einzelnen betrug die Steigerung gegenüber 1928 bei den Per-

sonenkraftwagen rd. 36 v. H., bei den Lastkraftwagen rd. 22 v. H.; die Kraftträder blieben dagegen noch um die Hälfte hinter dem im Jahre 1928 erreichten Stand zurück.

Dabei geht aber die Produktionssteigerung bei den meisten deutschen Automobilfabriken erheblich über das hinaus, was der Index anzeigt. Die Zusammensetzung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie hat sich seit 1928 stark verändert. Zunächst ist die Montageproduktion ausländischer Firmen, die 1928 noch 157 Mill. *RM* betrug, so gut wie verschwunden. Die wichtigsten Einfuhrfirmen, Ford und die General Motors Co. — letztere setzte 1928 noch 17 000 Personenkraftwagen zusammen und stand damit als Kraftwagenproduzent in Deutschland nach Opel an zweiter Stelle —, haben sich bei uns „eingebürgert“, durch Umstellung auf deutsches Material, deutsche Teile usw. die eine, durch Beteiligung die andere. Ferner haben einige deutsche Fabrikationstätten seit 1928 die Produktion eingestellt. Mit der Stillegung dieser Anlagen ist naturgemäß der Marktanteil der verbleibenden deutschen Firmen gestiegen.

Wenn, wie gesagt, der Index der Erzeugung von Personenkraftwagen 1935 um 36 v. H. höher lag als 1928, so hat sich bei einigen wichtigen deutschen Firmen die Produktion in diesem

Zur Lage der Kraftfahrzeugindustrie

Zeit	Kraftfahrzeugproduktion					Zulassungen von fabrikenneuen				Ausfuhr von				Einfuhr von Kraftfahr-zeugen ⁵⁾
	Gesamt	Per-sonen-kraft-wagen	Last-kraft-wagen	Groß-kraft-räder	Klein-kraft-räder ¹⁾	Per-sonen-kraft-wagen	Last-kraft-wagen	Groß-kraft-rädern ²⁾	Klein-kraft-rädern ^{3) 4)}	Per-sonen-kraft-wagen ⁴⁾	Last-kraft-wagen ⁴⁾	Kraft-rädern	Kraft-fahr-zeugen ⁵⁾	
arbeitstäglich; 1928 = 100					arbeitstäglich in Stück				Stück			1000 <i>RM</i>	1000 <i>RM</i>	
1932 M.-D.	26,0	28,6	22,9	8,7	39,0	133,9	22,9	47,0	136,8	738	190	291	4 057	935
1933 „	50,7	59,7	40,7	15,2	37,6	269,7	38,1	58,8	131,5	904	214	167	3 733	896
1934 „	84,9	95,6	80,0	29,3	72,2	430,1	77,3	92,2	202,8	916	189	150	3 739	1 074
1935 „	120,8	136,1	121,7	33,3	93,6	594,3	122,7	103,4	341,5	1 636	318	475	5 568	991
1934 Jan. .	51,1	55,6	56,5	18,9	37,2	198,4	41,0	27,2	46,5	407	213	110	3 566	418
Febr.	54,9	57,6	67,6	21,5	42,0	182,8	43,1	45,2	79,8	390	281	68	2 980	858
März	66,5	69,9	79,6	31,0	45,2	325,8	49,6	113,5	185,6	907	335	338	3 711	1 097
April	92,2	107,1	77,0	31,7	70,7	502,7	72,1	163,8	322,2	1 077	210	102	3 328	1 175
Mai	112,0	128,8	90,0	40,0	114,4	593,0	82,2	176,8	383,7	1 374	157	215	4 131	1 653
Juni	119,4	138,5	99,1	37,5	104,2	612,9	78,8	127,7	319,0	1 431	155	155	4 227	1 164
Juli	118,2	140,5	88,2	37,0	93,1	559,5	81,8	129,2	266,3	1 224	96	151	3 850	1 062
Aug.	103,9	122,3	80,0	32,0	90,7	533,0	84,0	107,2	267,6	1 323	141	190	4 657	1 353
Sept.	75,8	84,5	70,0	30,0	75,3	490,0	97,2	93,6	232,7	717	133	96	3 038	1 987
Okt. .	82,5	91,2	87,0	24,6	68,0	404,1	92,3	59,7	161,4	687	186	90	3 309	809
Nov.	73,3	77,5	87,4	27,4	60,9	371,2	109,8	35,5	98,8	671	148	126	4 088	498
Dez. .	68,5	73,9	77,6	19,8	64,5	387,9	95,8	26,9	70,3	786	218	163	3 987	813
1935 Jan. .	89,2	101,4	83,6	25,2	76,4	363,0	88,9	28,1	80,1	630	192	188	2 950	665
Febr.	109,2	126,7	99,2	29,4	73,6	483,4	87,7	37,6	109,5	1 009	199	65	3 218	1 942
März	124,2	144,6	106,5	35,1	97,1	608,3	89,8	117,4	310,3	1 443	286	502	4 271	1 713
April	134,1	153,7	118,2	52,0	97,9	694,8	132,0	178,0	464,6	1 656	314	561	5 784	1 447
Mai	135,2	151,8	130,7	47,6	107,8	728,3	126,8	197,4	576,2	2 353	431	611	7 127	1 408
Juni	133,7	149,1	134,0	42,1	114,9	725,2	138,3	180,5	587,0	1 811	246	633	6 084	873
Juli	133,1	154,7	111,0	43,8	106,8	712,6	146,0	148,8	535,6	2 593	280	452	7 007	793
Aug.	112,4	121,1	127,2	32,8	106,6	595,8	123,9	112,3	430,2	1 986	381	798	6 227	661
Sept.	133,2	149,3	148,3	27,2	93,7	565,4	143,0	93,0	401,5	1 431	347	460	5 325	710
Okt. .	99,1	99,8	143,2	26,3	79,9	477,2	145,9	74,9	289,5	1 903	356	356	5 972	562
Nov.	113,2	119,2	148,1	22,2	93,2	448,8	124,0	42,0	188,2	1 536	346	328	6 215	404
Dez. .	130,1	156,9	110,4	15,9	75,2	728,4	125,9	31,1	125,2	1 277	442	748	6 611	719
1936 Jan. .	126,0	141,0	136,7	22,6	97,7	499,5	106,8	30,9	132,2	1 565	369	1 050	5 731	530
Febr.	134,0	146,8	140,5	35,0	113,8	495,9	109,0	45,4	203,1	2 006	348	462	5 878	281
März	148,4	160,5	174,3	43,6	107,6	664,5	152,5	124,2	473,0	2 489	499	1 172	7 251	587
April ⁷⁾						873,8	185,4							

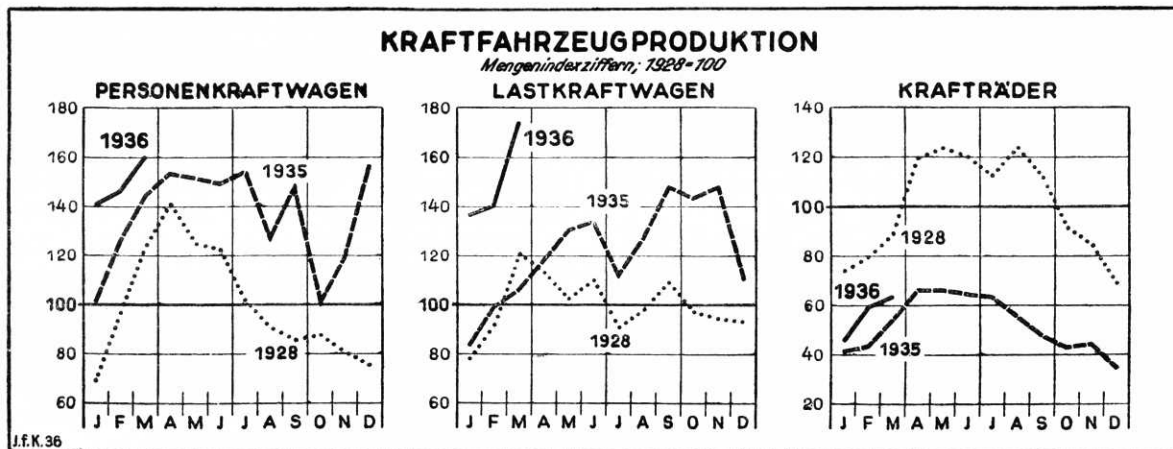
¹⁾ Ohne Fahrräder mit Hilfsmotor. — ²⁾ Einschl. Dreiradfahrzeuge. — ³⁾ Einschl. Fahrräder mit Hilfsmotor. — ⁴⁾ Einschl. mit Kraftmaschinen versehene Untergetriebe. — ⁵⁾ Auch Motoren u. a. Kraftfahrzeugteile, ferner lenkbare Luftfahrzeuge und Einzelteile dazu. — ⁶⁾ 14 tägige Arbeitspause. — ⁷⁾ Vorläufig.

Zeitraum schon verdoppelt, bei anderen sogar vervielfacht. Es produzierte z. B. die Firma Opel 1928 nur 32 000 bis 33 000 Personenkraftwagen; 1935 wurden auf dem Inlandsmarkt allein über 77 000 Personenkraftwagen dieser Firma zugelassen. Hinzu kam noch ein Export von fast 10 000 Personenkraftwagen. DKW-Wagen wurden im Vorjahr in Deutschland über 28 000 abgesetzt, 1928 produzierten die Zschopauer Motorenwerke (DKW) nur 2500 Automobile. Adler setzte 1935 in Deutschland 17 658 Personenkraftwagen ab, gegen vielleicht 7000 im Jahre 1928. Mit 8171 und 7169 Fahrzeugen haben die Hanomag bzw. die Wandererwerke ihre Personenkraftwagenproduktion gegenüber 1928 etwa verdoppelt.

Trotzdem bleibt der Index der Kraftfahrzeugproduktion der beste Ausdruck für die Konjunktur-

fahrzeugwirtschaft erklärt sich vor allem daraus, daß hier eine starke strukturelle Entwicklung im Gange ist, die in der Krise zeitweilig überdeckt werden kann, im Aufschwung aber um so deutlicher hervortritt.

Wenn aber die Entwicklung der Kraftfahrzeugproduktion nicht nur ein Konjunktur-, sondern vor allem auch ein Strukturproblem darstellt, so müssen auch die strukturellen Entwicklungsmöglichkeiten beurteilt werden, d. h. es ist Klarheit über die Aufnahmefähigkeit des Marktes und den Grad der Sättigung zu schaffen. Nicht zufällig haben gerade neue Industrien praktisch immer wieder das stärkste Bedürfnis nach Marktanalysen; es sollen eben die noch unbekannten strukturellen Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die Marktanalyse für die deutsche Automobilindu-



turentwicklung dieses Wirtschaftszweiges. Zeigt er doch zum mindesten, was im ganzen heute und früher auf dem Markt untergebracht bzw. erzeugt werden konnte. Er allein gibt ferner die Möglichkeit, auch die im gegenwärtigen Entwicklungsabschnitt besonders wichtige Frage zu klären: wieweit die Kraftfahrzeugkonjunktur mit der gesamtwirtschaftlichen Dynamik übereinstimmt, wieweit sie eine Sonderbewegung darstellt. Wie nebenstehendes Schaubild zeigt, hat keine der wichtigeren, die allgemeine Produktionsentwicklung repräsentierenden Reihen im Vorjahr schon den Höchststand von 1928 oder 1929 erreicht, auch nicht der verhältnismäßig konjunkturrempfindliche Produktionsgüterindex. Keine dieser Reihen, weder der Index der Verbrauchsgüter des elastischen Bedarfs noch der Produktionsgüterindex oder sogar der Index der Investitionsgüterproduktion, schwankt auch annähernd so stark wie die Kraftfahrzeugproduktion. Auch hierin erweist sich die Entwicklung der Kraftfahrzeugproduktion als Sonderkonjunktur. Diese Sonderbewegung der Kraft-

strie ist als Aufgabe schon lange gestellt. Viele Ansätze sind gemacht worden. Befriedigendes konnte bisher nicht erreicht werden, vielleicht weil die notwendigen statistischen Unterlagen fehlen, besonders weil die Einkommensteuer-



statistik, die Aufschluß über die Schichtung der Einkommen geben kann, mit jahrelanger Verspätung hinter der Entwicklung herhinkt. Das bisher Versäumte kann hier nicht mit einem

Mal nachgeholt werden. Doch scheinen uns einige Bemerkungen zur Struktur und Strukturentwicklung wenigstens des Personenkraftwagenmarktes notwendig, schon um die derzeitige Lage schärfer zu beleuchten und die Aussichten der Kraftfahrzeugkonjunktur besser abzuschätzen.

Struktur und Entwicklungsmöglichkeiten des Personenkraftwagenmarktes

Das für die gesamte Kraftfahrzeugkonjunktur wichtigste Marktgebiet ist naturgemäß das der Personenkraftwagen. 1934 entfielen fast 60 v.H. des Absatzwertes der Kraftfahrzeugindustrie auf Personenkraftwagen, 27 v.H. auf Nutzkraftwagen und nur 7 v.H. auf die Krafträder. Bis heute dürften sich diese Anteilsverhältnisse nicht wesentlich verändert haben.

Die Bewegung des Personenkraftwagenmarktes wird grundsätzlich bestimmt:

1. Vom Ersatzbedarf. Das Kraftfahrzeug ist kein Verbrauchs-, sondern ein Gebrauchsgut. Genau so wie alle Investitionsgüter unterliegt es dem Verschleiß und muß deshalb früher oder später eine Ersatzinvestition nach sich ziehen.
2. Vom Neubedarf. Dieser allein ist der Träger der strukturellen Entwicklung, der Motorisierung.

Wenn 1935 der Absatz — und damit auch die Produktion von Personenkraftwagen — sehr viel höher lag als 1928, so könnte dies grundsätzlich ebenso gut auf eine Zunahme der Ersatz Einstellungen wie der Neueinstellungen zurückzuführen sein.

Wir haben an anderer Stelle (vgl. Sonderbeilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 8. Jahrgang, Nr. 33 vom 21. August 1935 und Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, 10. Jahrgang, Heft 3, Teil B, S. 152) bereits Untersuchungen über den Ersatzbedarf und den tatsächlichen Ersatz in der Kraftfahrzeugwirtschaft gebracht. Es wurde gezeigt, wie sich der Ersatzbedarf in der Krise gestaut hat, aber auch in den letzten Jahren des Aufstiegs erst zum geringen Teil gedeckt worden ist. Wenn beispielsweise im Jahr 1934/35 der Bestand an Personenkraftwagen um rd. 126 000 Einheiten gestiegen ist, aber in diesem Zeitraum 160 000 neue Fahrzeuge in den Verkehr gebracht wurden, so können 1934/35 nur etwa 34 000 Wagen aus dem Verkehr gezogen und verschrottet worden sein. Bei einem Bestand von 675 000 Wagen (Mitte 1934) ist dies eine sehr mäßige Ersatzquote. Ja, sie ist sicher unzureichend, da 1935 schon ein großer Teil der Fahrzeuge aus den Jahrgängen 1927/28 er-

satzreif geworden sein muß, Jahrgänge, von denen jeder vielleicht an 100 000 Wagen umfaßte. Wenn aber die Ersatz Einstellungen bis 1935 nicht allzu stark gestiegen sind, so müssen es die Neueinstellungen gewesen sein, die die starke Zunahme des Mengenabsatzes von 1928 bis 1935 getragen haben. Welche Aussichten bestehen nun, daß der strukturelle Aufbau der Bestände auch 1936 und in den folgenden Jahren in dem derzeitigen Umfang fortschreiten wird? Damit ist die Aufgabe gestellt, die Aufnahmefähigkeit des deutschen Automobilmarktes abzuschätzen.

Wir müssen dabei von der Tatsache ausgehen, daß der Personenkraftwagen mindestens ebenso sehr Erwerbsinstrument ist, wie er den persönlichen und privaten Bedürfnissen dient. Eine Marktanalyse, die allein von der Einkommensteuerstatistik ausgeht, übersieht dies und kann daher kaum zu aufschlußreichen Ergebnissen führen.

Wenn aber die Kraftfahrzeughaltung in sehr vielen Fällen nur im Rahmen der Erwerbstätigkeit möglich ist, so dürften von allen Erwerbstätigen besonders die Selbständigen für die Automobilhaltung in Frage kommen. Übrigens stellen die Selbständigen auch den größten Teil der höheren Einkommensempfänger dar. Neben den Selbständigen sind noch leitende und bestimmte gehobene Angestellte und Beamte als Automobilhalter in Betracht zu ziehen.

Selbständige Erwerbstätige wurden 1933 rd. 5,2 Millionen gezählt. Diese kommen naturgemäß nur zum Teil für die Kraftfahrzeughaltung in Frage. In der Gruppe Landwirtschaft, Gärtnerei usw. haben wir beispielsweise 2 Millionen Selbständige. Nach sachverständiger Schätzung sollen im allgemeinen Personenkraftwagen nur auf Gütern vorhanden sein, deren Einheitswert nicht unter 100 000 *RM* liegt. Solche gibt es vielleicht 30—40 000. In der Landwirtschaft wären hiernach heute kaum mehr als 50 000 Personenkraftwagen unterzubringen.

In der Industrie und im Handwerk kann man vielleicht Betrieben mit mehr als 10 beschäftigten Personen ein Kraftfahrzeug zurechnen, natürlich im Sinne der möglichen, nicht der bestehenden Kraftfahrzeughaltung. Solche Betriebe waren nach der Betriebszählung von Mitte 1933 über 80 000 vorhanden. Nun sind aber, wie die Praxis lehrt, auch schon kleinere und mittlere Industrie- und Handwerksbetriebe mit weniger als 10 Beschäftigten von der Motorisierung erfaßt worden oder zum mindesten motorisierungsreif. Von diesen etwa 1,8 Millionen Betrieben kommen als Käufer von Personenkraftwagen bis auf weiteres wohl nur

solche Gruppen in Betracht, bei denen das Kraftfahrzeug im Gewerbe selbst mit besonderem Nutzen eingesetzt werden kann. Das ist beispielsweise bei den kleinen Betrieben des Bau- und Baunebengewerbes, des Installationsgewerbes und des Kraftfahrzeugreparaturgewerbes der Fall. Die Handwerksbetriebe des Bau- und Baunebengewerbes mit weniger als 10 Beschäftigten sind besonders zahlreich, fast 250 000 wurden gezählt; elektrische Installations- und Reparaturwerkstätten erscheinen in der Betriebszählung mit 25 000, Reparaturwerkstätten des Maschinen-, Apparate- und Kraftfahrzeugbaus mit rd. 30 000.

Alles in allem mag die Gruppe Industrie und Handwerk Absatzmöglichkeiten für vielleicht eine halbe Million Personenkraftwagen bieten. In der Gruppe Handel und Verkehr dürfte Raum für schätzungsweise 300 000 Personenwagen sein; wir ziehen hier u. a. in Betracht: etwa 10 000 Einzelhandelsbetriebe mit mehr als 10 Beschäftigten, ferner die Betriebe des Großhandels, das sind etwa 150 000, die selbständigen Reisenden, Vertreter und Agenten mit rd. 120 000.

Schließlich wären noch die freien Berufe zu berücksichtigen; davon befinden sich vielleicht 100 000 Personen in einer sozialen und wirtschaftlichen Stellung, die es möglich erscheinen läßt, daß sie früher oder später zu Käufern von Personenkraftwagen werden (darunter etwa 70 000 Ärzte, Zahnärzte, Tierärzte und Apotheker, ferner 18 000 Rechtsanwälte, Patentanwälte und Notare).

Mit etwa 600 000 — vgl. die nachfolgende Übersicht — ist die Gruppe der leitenden Angestellten, Beamten usw. schon verhältnismäßig weit gezogen. Beispielsweise wird von den hierin einbegriffenen fast 150 000 Reisenden, Vertretern, Agenten in abhängiger Stellung ein großer Teil niemals in der Lage sein, einen Kraftwagen zu verwenden. Und das gilt nicht nur für diese Gruppe. Andererseits dürften aber, besonders in den Mittel- und Kleinstädten, wo die Kosten der Kraftfahrzeughaltung niedriger und der Kreis der konkurrierenden Bedürfnisse enger sind, vielleicht auch schon nicht „leitende“ Angestellte für die Kraftfahrzeughaltung in Frage kommen. Auch eine Berufsschicht, wie die Werkmeister, von denen die Berufszählung etwa 215 000 nachweist, kann gelegentlich schon im Besitz eines Kraftfahrzeugs sein.

Unter Heranziehung der Berufs- und Betriebszählung kommen wir damit zu 1,6 Millionen möglichen Kraftfahrzeughaltern, d. h. Personen, die selbst bei gleichbleibenden Kraft-

Motorisierungsmöglichkeiten bei den Nichtselbständigen

1. Industrie und Handwerk:	
Ingenieure und Techniker	182 198
Chemiker	11 113
Architekten und Baumeister	18 666
Landmesser und Vermessungsingenieure	4 485
Sonstige leitende Angestellte der Gruppe	24 672
Sonstige leitende Beamte der Gruppe	505
Gruppe 1 zusammen	241 639
2. Handel und Verkehr:	
Abteilungsleiter, Prokuristen, Handlungsbevollmächtigte	79 571
Reisende, Vertreter, Agenten	149 588
Sonstige leitende Angestellte der Gruppe	19 906
Sonstige leitende Beamte der Gruppe	2 408
Gruppe 2 zusammen	251 478
3. Öffentliche und private Dienstleistung:	
Richter und Staatsanwälte	10 359
Offiziere	8 642
Hochschullehrer und -rektoren	7 272
Studienräte und -direktoren	37 322
Rechtsanwälte, Notare, Patentanwälte	1 048
Ärzte und Zahnärzte	17 942
Gruppe 3 zusammen	82 585
4. Sonstige:	
Bildende Künstler und andere, auch Schriftsteller ¹⁾	10 888
Sonstige leitende Angestellte der Gruppe	6 612
Sonstige leitende Beamte der Gruppe	9 557
Gruppe 4 zusammen	27 057
Insgesamt (1 bis 4)	602 754

¹⁾ Von insgesamt 108 881 Angestellten, bildenden Künstlern, Schauspielern, Musikern, Schriftstellern, Redakteuren wurden nur 10 v. H. in Betracht gezogen.

fahrzeugpreisen und Haltungskosten schon als Käufer in Frage kommen.

Es muß aber noch einmal betont werden, daß auch dieses Ergebnis mit Vorbehalt zu werten

Absatzmöglichkeiten für Personenkraftwagen

Berufsgruppe	Stck.
Abhängige Berufstätige (leitende Angestellte, Beamte und dergl.)	rd. 600 000
Selbständige in der Gruppe Landwirtschaft usw.	50 000
Selbständige in der Gruppe Industrie und Handwerk	500 000
Selbständige in der Gruppe Handel und Verkehr	300 000
Selbständige freie Berufe	100 000
Zusammen	1 550 000

ist, weil unsere Abgrenzungen — wie alle überhaupt möglichen — der Wirklichkeit Gewalt antun. Die aufgeführten Gruppen kommen selbstverständlich nur zum Teil für die Motorisierung in Frage, während in den hier nicht einbezogenen Berufskreisen und Betriebsgrößen sicherlich auch schon Kraftwagen abzusetzen sind. Was gegeben werden konnte, ist deshalb nicht mehr als ein schematischer Versuch, und die einzelnen Größenordnungen sind vielleicht bemerkenswerter als das Gesamtergebnis. Zu berücksichtigen ist bei diesen Strukturuntersuchungen auch, daß gegenüber der letzten, Mitte 1933 durchgeführten Berufs- und Betriebszählung mit der aufsteigenden Konjunktur starke wirtschaftliche, soziale und soziologische Umschichtungen vor sich gegangen sind, die sich statistisch im einzelnen noch nicht nachweisen

lassen, aber für die Kraftfahrzeugentwicklung von größter Bedeutung sind.

Wie weit ist nun der mögliche Markt heute schon gesättigt? Den 1,6 Millionen vorzugsweise für die Motorisierung in Frage kommenden Personen steht ein Bestand von 800 000 bis 1 Million Personenkraftwagen gegenüber. Das bedeutet, daß selbst unter gleichen Umständen, d. h. bei unveränderten Preisen und Kosten heute noch Aufbau- und Ausbaumöglichkeiten vorhanden sind, die in Verbindung mit dem noch zu befriedigenden starken Ersatzbedarf die Kraftfahrzeugkonjunktur mindestens in der diesjährigen Saison, wahrscheinlich aber noch viel länger, weitertragen können. Auf die Dauer allerdings scheint eine starke Erhöhung der Kraftwagenbestände nur durch Senkung der Haltungskosten und der Kraftfahrzeugpreise möglich zu sein.

Die Aussichten der Kraftfahrzeugsaison 1936 Der Kraftwagenmarkt

Es konnte gezeigt werden, daß auf dem Personenkraftwagenmarkt die Entwicklungsmöglichkeiten — allen Befürchtungen zum Trotz — auch nach dreijährigem sehr lebhaftem Anstieg grundsätzlich noch keineswegs erschöpft sind.

Ähnlich liegen die Dinge bei den Nutzfahrzeugen. Auf die Struktur und die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Marktgebiets soll in einem weiteren Bericht näher eingegangen werden. Auch hier dürften noch große Aufbaumöglichkeiten vorhanden sein; der aufgestaute Ersatzbedarf ist bei diesen Fahrzeugen vielleicht noch größer als bei den Personenkraftwagen.

Der zweite, für die weitere Entwicklung der Automobilkonjunktur entscheidende Faktor ist die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung. Seit dem Herbst des Vorjahrs hat sich die konjunkturelle Lage weiter gefestigt.

Diese Tatsache läßt erwarten, daß sich der Auftrieb der deutschen Automobilkonjunktur in der diesjährigen Saison fortsetzt, wahrscheinlich sogar in dem bisherigen Tempo.

Schließlich ist die Stärke, mit der das Saisongeschäft im März und April des laufenden Jahres einsetzte, eine erste Bestätigung für diese Annahme.

Bei den Personenkraftwagen war übrigens mit einem schwächeren Frühjahrsgeschäft gerechnet worden. Gefördert durch die Winterpreise einzelner wichtiger Firmen war im Dezember der Absatz so stark in die Höhe ge-

gangen, daß er den Stand des saisongünstigsten Monats wieder erreichte. Hiernach schien es nicht ausgeschlossen, daß schon ein Teil des Frühjahrsgeschäfts vorweggenommen war.

Vom Februar zum März stiegen aber die Zulassungen von Personenkraftwagen schon wieder um rd. 40 v. H. auf 17 277 Einheiten, im April um weitere 21 v. H. auf etwa 21 000 Einheiten. Sie lagen damit im Durchschnitt der ersten Saisonmonate um 18 v. H. über dem Vorjahr. Der Absatz von Nutzfahrzeugen¹⁾ lag im Durchschnitt der Monate März/April um rd. 53 v. H. über dem Vorjahr.

Wenn das Tempo des Aufstiegs auch in der laufenden Saison das gleiche bleibt und sich der Saisonrhythmus gegenüber 1935 nicht erheblich verändert — beide Annahmen scheinen berechtigt —, so kann für das Jahr 1936 ein Automobilabsatz von 265 000 erwartet werden, darunter 210 000 Personenkraftwagen und 55 000 Lastkraftwagen¹⁾. Demgegenüber wurden im Vorjahr 180 193 Personen- und 37 332 Lastkraftwagen in den Verkehr gebracht.

Der Kraftradmarkt

In den Jahren 1933 und 1934 war die Kraftradkonjunktur zunächst stark hinter der Automobilkonjunktur zurückgeblieben. Damals konnte die These auftauchen, daß nun wahrscheinlich auch in Deutschland das Kraftrad hinter dem kleinen Personenkraftwagen zurücktreten würde. 1935 begann aber das Kraftrad wieder aufzuholen, und im laufenden Jahr scheint sich diese Entwicklung beschleunigt fortzusetzen. Es ist dies ein Zeichen dafür, daß nunmehr auch die mittleren und kleineren Einkommensempfänger stärker an der Konjunkturbesserung teilnehmen.

Immerhin liegt der Kraftradabsatz heute noch um vielleicht 50 v. H. unter dem Höchststand des Jahres 1929. Auch damals war der Kraftradabsatz erst in einem späteren Stadium des Konjunkturaufschwungs, d. h. im Jahr 1929, voll zur Entfaltung gekommen.

Geht man von dem gegenwärtigen Stand des Kraftradabsatzes aus — im März wurden 15 527 und im April 23 100 Krafträder²⁾ zugelassen —, so kommt man für das Jahr 1936 schätzungsweise zu einem Absatz von 200 000 Rädern gegenüber 135 481 im Vorjahr und 56 411 im Krisenjahr 1932.

¹⁾ Liefer- und Lastkraftwagen einschl. Omnibusse und Dreiradfahrzeuge über 200 cm.

²⁾ Einschl. Dreiradfahrzeuge.