

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

5. JAHRGANG

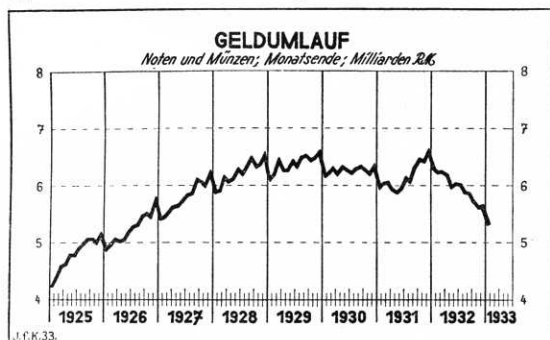
BERLIN, DEN 8. FEBRUAR 1933

NUMMER 45

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

Geldumlauf und Notenbanken

Der Geldumlauf ist von Ende 1931 bis Ende 1932 um rd. 1 Mrd. *R.M.* zurückgegangen. Damit ist die vorübergehende Ausweitung, die nach dem Bankenzusammenbruch im Sommer 1931 begonnen hatte, wieder ausgeglichen. Der Geldumlauf hat gegenwärtig wieder ungefähr den Umfang, wie er der Fortsetzung des langsamen Rückgangs von Ende 1929 bis Mitte 1931 entspricht. Er war Ende Dezember 1932 um 959 Mill. *R.M.* (14,5 v.H.) niedriger als auf seinem Höhepunkt Ende 1929.



Im Januar 1933 ist der Geldumlauf erneut um etwa 300 Mill. *R.M.* gesunken. Er war am 31. 1. 1933 mit 5 340 Mill. *R.M.*¹⁾ geringer als je seit Ende 1926. Allerdings ist ein Teil des Rückgangs im Januar saisonmäßiger Art: die zum Jahresresultimo bei der Reichsbank aufgenommenen Kredite sind wieder abgedeckt worden. Der Rückfluß von Stückgeld im Januar war aber beträchtlich größer als die Beanspruchung der Notenbank im Dezember.

Veränderung des Geldumlaufs im Dezember und Januar in Mill. *R.M.*

	Zunahme im Dezember Mill. <i>R.M.</i>	Abnahme im Januar Mill. <i>R.M.</i>	Abnahme in v.H. der voran- gegangenen Zunahme
1925/26 ...	+ 204	— 335	164
1926/27 ...	+ 379	— 410	108
1927/28 ...	+ 340	— 410	121
1928/29 ...	+ 221	— 520	235
1929/30 ...	+ 99	— 451	456
1930/31 ...	+ 186	— 420	226
1931/32 ...	+ 247	— 355	144
1932/33 ...	+ 46	— 302 ¹⁾	656 ¹⁾

¹⁾ Vorläufig.

Die Abnahme im Januar war in diesem Jahr etwa sechs- bis siebenmal so groß wie die Zunahme im Dezember; damit ist zum erstenmal wieder eine ähnlich starke Verminderung des Geldumlaufs wie Anfang 1930 erreicht. Demgegenüber besagt es wenig, wenn die Abnahme in absoluten Beträgen (Mill. *R.M.*) geringer war als in den vorangegangenen

¹⁾ Vorläufige Zahl.

Jahren. Je niedriger der Geldumlauf ist, um so kleiner sind im allgemeinen die Veränderungen (in Mill. *R.M.* gerechnet). *

Mit der scharfen Verminderung seit Anfang 1931 hatte sich die Bewegung des Geldumlaufs wieder der allgemeinen Tendenz der Umsatzbewegung angepaßt. In der zweiten Hälfte des Jahres 1931 war der Geldumlauf rasch gestiegen (Hortung), während z. B. die Umsätze im Postscheckverkehr ihre Abwärtsbewegung fortsetzten; seit Anfang 1932 gingen Postscheckverkehr und Geldumlauf wieder gleichzeitig zurück. Seit Mitte 1932 zeigt sich freilich ein neuer Unterschied in der Bewegung: Beim Postscheckverkehr (und auch beim Abrechnungsverkehr der Reichsbank) kam der Rückgang zum Stillstand; der Geldumlauf aber setzte ihn fort. Die bargeldlosen Umsätze folgten damit der leichten Geschäftsbelebung in der Produktionssphäre und auf den Effektenmärkten. Beim Geldumlauf wurde diese Tendenz offenbar durch den Rückstrom der gehorteten Noten überdeckt. Denn an sich wäre anzunehmen gewesen, daß der Bargeldbedarf von dem Augenblick an nicht mehr sinkt, in dem das Einkommen seinen Rückgang beendet hat.

Der Stückgeldbedarf

Der größte Teil des Stückgeldumlaufs dürfte in Deutschland zu Umsätzen dienen, die unmittelbar mit dem Einkommen und den Verbrauchsausgaben zusammenhängen (Lohnzahlungen — Einzelhandelsumsätze¹⁾). Neben den »echten« Einkommensbezügen sind hier aber auch noch die Unterstützungen für Arbeitslose und die Geldabhebungen bei den Sparkassen als Bestimmungsgründe des Geldbedarfs in der Verbrauchssphäre zu beachten.

Das Arbeitseinkommen, d. h. das Einkommen der Arbeiter, Angestellten und Beamten, ist in der letzten Zeit ziemlich stabil geblieben. In der ersten Hälfte des Jahres ging es noch etwas zurück; Mitte 1932 scheint aber der Rückgang sein Ende gefunden zu haben. Dabei hat die leichte Zunahme der Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer und der durchschnittlichen Arbeitszeit den immer noch wirksamen Lohn- und Gehaltsabbau in der Gesamtsumme wohl annähernd ausgeglichen. Die Verminderung des Beamten Einkommens in einigen Ländern durch das »Rollsystem« (systematisches Hinausschieben der Zahlungstermine) war ebenfalls nicht so groß, daß sie zu einer entscheidenden Verringerung des gesamten Einkommens der Arbeiter, Angestellten und Beamten geführt hätte.

¹⁾ Damit soll nicht gesagt sein, daß das Stückgeld in der Produktionssphäre keine Rolle spielt. Im Großhandel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen hat die Barzahlung durch Noten und Münzen z. B. noch immer große Bedeutung.

Der Geldbedarf für die Unterstützung der Arbeitslosen dürfte sich gegenüber den Vorjahren kaum vermindert haben. Man hat zwar versucht, einen Teil der Unterstützungen nicht in Geld sondern in Naturalien zu gewähren. Das ist vor allem beim Freiwilligen Arbeitsdienst der Fall. Jedoch sind die auf diese Weise eingesparten Bargeldsummen im Verhältnis zum gesamten in der Verbrauchersphäre umlaufenden Geldbetrage gering.

Beträchtlich vermindert hat sich dagegen im Lauf des Jahres 1932 der Bargeldbedarf für die Abhebungen bei den Sparkassen. Im Januar 1932 waren bei den Sparkassen die Auszahlungen um 110 Mill. *R.M.* größer als die Einzahlungen. Im Oktober und November waren aber zum erstenmal wieder die Einzahlungen größer als die Auszahlungen. Im Dezember nahmen die Auszahlungen zwar wieder etwas stärker zu; diese Zunahme hielt sich aber im saisonmäßigen Rahmen (Abhebungen zur Finanzierung des Weihnachtsgeschäfts).

Die Abnahme des Bargeldbedarfs der Sparkassen mag dazu geführt haben, daß der gesamte Geldbedarf in der Einkommenssphäre gegenüber dem Vorjahr noch etwas niedriger ist, als man nach der Bewegung des Arbeitseinkommens allein vermuten könnte. Ein Vergleich mit der Bewegung der Einzelhandelsumsätze zeigt aber, daß der Bargeldbedarf in der Einkommenssphäre vor allem seit Mitte 1932, wenn er im ganzen überhaupt noch gesunken ist, nur wenig zurückgegangen sein kann.

Da sich andererseits der Stückgeldbedarf der Produktionswirtschaft seit Mitte 1932 kaum mehr entscheidend verringert haben kann (die Zunahme der industriellen Produktion ließe sogar eher das Gegenteil erwarten; der Bargeldbedarf für die landwirtschaftlichen Umsätze ist im Herbst saisonmäßig höher als im ersten Halbjahr), darf man wohl mit Recht annehmen, daß die scharfe Abnahme des Geldumlaufs auch im zweiten Halbjahr 1932 fast ausschließlich auf die Auflösung der Bargeldhorte zurückzuführen ist.

*

Die umfangreichen Notenbestände, die bei Ausbruch der Kreditkrise im Oktober und am Schluß des Jahres 1931 dem Verkehr entzogen worden waren, sind also im Laufe des Jahres 1932 wieder zu den Kassen der Banken und Sparkassen zurück-

Der Geldumlauf
Mill. *R.M.*

Monatsende	Reichsbanknoten	Privatbanknoten	Rentenbank-scheine	Münzen	Geldumlauf insgesamt
1928 Januar	4 237,2	176,3	625,7	823,6	5 862,9
Dezember ..	4 914,2	179,2	529,9	967,3	6 590,5
1929 Januar	4 448,3	173,6	512,8	936,4	6 071,1
Dezember ..	5 027,3	179,9	396,7	997,6	6 601,5
1930 Januar	4 643,1	176,6	372,9	957,4	6 150,0
Dezember ..	4 755,8	182,4	439,1	1 001,6	6 379,0
1931 Januar	4 372,3	178,3	440,5	968,1	5 959,2
Dezember ..	4 738,0	187,9	421,9	1 289,7	6 637,6
1932 Januar	4 377,3	184,3	419,8	1 302,0	6 283,4
Februar	4 240,8	183,7	419,1	1 375,7	6 219,2
März	4 202,0	182,0	411,4	1 428,7	6 224,1
April	4 100,2	182,8	415,5	1 466,2	6 164,7
Mai	3 932,8	181,0	413,3	1 434,0	5 961,1
Juni	3 955,2	183,2	411,6	1 475,6	6 025,6
Juli	3 937,5	183,2	413,2	1 489,0	6 023,0
August	3 789,8	181,0	410,9	1 483,3	5 864,9
September ..	3 741,8	181,8	411,8	1 527,3	5 862,6
Oktober	3 608,7	181,9	407,4	1 516,2	5 714,1
November	3 520,5	181,5	409,1	1 484,5	5 595,7
Dezember ..	3 544,8	183,3	413,2	1 500,7	5 642,0
1933 Januar ¹⁾	3325	.	.	.	5340

¹⁾ Vorläufig.

gefloßen. Diese Bewegung hatte schon in den ersten Monaten des Jahres begonnen und nahm seit dem Sommer rasch an Umfang zu. Der Mehrbedarf an Zahlungsmitteln, wie ihn das Weihnachtsgeschäft in der Regel mit sich bringt, ist überwiegend mit diesen zurückfließenden Noten finanziert worden. Dadurch erklärt es sich auch, daß der Geldumlauf Ende Dezember nur um 46 Mill. *R.M.* höher war als Ende November.

Die Geschäftsbelegung im vergangenen Herbst hatte zu keiner zusätzlichen Beanspruchung der Reichsbank geführt. Die geringe Zunahme des Bargeldbedarfs für Lohnzahlungen konnte aus den gehamsterten Beständen befriedigt werden. Darüber hinaus gingen die Ausleihungen der Reichsbank sogar noch beträchtlich zurück. Das war aber ein einmaliger Vorgang; die Geldhorte, die in Deutschland unter dem Eindruck der Kreditkrise im Sommer 1931 entstanden waren, scheinen nunmehr wieder größtenteils aufgelöst zu sein; ein Rückfluß von Noten und Münzen aus dieser Quelle zur Reichsbank dürfte nur noch in begrenztem Umfang möglich sein. Der Geldumlauf wird sich daher in seinen Schwankungen wieder mehr und mehr dem »echten Geldbedarf«, wie er durch die laufenden Umsätze in der Volkswirtschaft bestimmt wird, anpassen. Das bedeutet, daß die Reichsbank in Zukunft bei jeder Geschäftsbelegung wieder stärker als Finanzierungsquelle herangezogen werden muß als im vergangenen Jahr. Das gilt zunächst freilich nur für die konjunkturelle Bewegung. Ob sich schon in nächster Zeit der übliche ausgeprägte Saisonrhythmus in vollem Umfang durchsetzen wird, läßt sich zur Zeit noch nicht beurteilen. In den letzten Monaten hatte sich nicht nur der Stückgeldbedarf im ganzen verringert; auch die Schwankungen innerhalb der Monate sind geringer geworden.

Der bargeldlose Zahlungsverkehr

Im bargeldlosen Zahlungsverkehr haben die Umsätze bisher zwar nicht nennenswert zugenommen; aber der Rückgang hat sich seit Sommer 1932 nicht mehr fortgesetzt. Im Januar 1933 sind die Umsätze im Abrechnungsverkehr und im Giroverkehr der Reichsbank weniger stark gesunken, als dies sonst in diesem Monat der Fall zu sein pflegt. Hier scheint vor allem die zeitweise lebhaftere Geschäftstätigkeit auf den Effektenmärkten den Rückgang aufgefangen zu haben. Da aber auch die Umsätze im Postscheckverkehr, die mit den Effektenumsätzen kaum etwas zu tun haben, in den letzten Monaten ebenfalls eher gestiegen als gesunken sind, darf die Bewegung der Gesamtumsätze im bargeldlosen Zahlungsverkehr als Bestätigung dafür betrachtet werden, daß der allgemeine konjunkturelle Rückgang der Geschäftstätigkeit im Sommer und Herbst 1932 zu Ende gekommen war.

Bargeldloser Zahlungsverkehr
in Mill. *R.M.*

Monatsdurchschnitt	Postscheck-Lastschriften	Giroverkehr der Reichsbank	Abrechnungsverkehr der Reichsbank
1928	6 074	57 894	10 084
1929	6 280	62 555	10 519
1930	5 896	58 716	9 945
1931 1. Vj.	5 311	52 418	8 811
2. "	5 213	53 723	9 300
3. "	5 002	50 619	5 026
4. "	5 016	50 620	5 477
1932 1. "	4 429	46 056	4 902
2. "	4 362	43 674	4 581
3. "	4 122	43 498	4 462
4. "	4 337	42 235	4 494
Oktober	4 261	43 538	4 642
November	4 162	38 012	4 033
Dezember	4 587	45 155	4 806
1933 Januar	.	42 840	4 666

Wechselumlauf und Notenbankkredit

Der Rückgang des Wechselumlaufs, der im Dezember 1931 eingesetzt hatte, ist im Herbst 1932 ebenfalls zum Stillstand gekommen. Der Umlauf an Handelswechseln¹⁾ war von 8,6 Mrd. *R.M.* Ende November 1931 auf 6,6 Mrd. *R.M.* Ende September 1932 gesunken. Seitdem hat er — allerdings nur sehr wenig — wieder zugenommen. Es zeigt sich hier also ein ähnliches Bild wie bei den Umsätzen im bargeldlosen Zahlungsverkehr.

Während der Umlauf an Handelswechseln sich kaum verändert hat, ist der Umlauf von Finanzwechseln wieder etwas gestiegen. Der Umlauf an unverzinslichen Schatzanweisungen und Schatzwechseln des Reichs hat von 1 267 Mill. *R.M.* Ende September auf 1 346 Mill. *R.M.* Ende November zugenommen. Die Bestände an Kommunalwechseln bei den öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten haben sich ebenfalls erhöht. Auch der Umfang an Bankakzepten ist leicht gestiegen, wenn auch die Zunahme kaum ins Gewicht fällt.

Seit der Wechselumlauf sich nicht mehr vermindert, haben sich auch für die Banken die Möglichkeiten gebessert, den liquiden Teil ihrer Anlagen zu erhöhen. Denn mit dem Rückfluß der gehamsterten Noten verminderte sich der Notenumlauf und damit auch der Wechselbedarf der Reichsbank. Von dem vorhandenen Wechselmaterial kann somit ein viel größerer Teil als in den ersten Monaten nach Ausbruch der Kreditkrise bei den Banken verbleiben. Der Wechselbestand der Notenbanken betrug Ende Dezember 1932 nur noch rd. 3 $\frac{1}{2}$ Mrd. *R.M.* gegen 4,7 Mrd. *R.M.* Ende 1931. Der Wechselbestand der Kreditbanken ist dagegen auf etwa 3,9 Mrd. *R.M.*²⁾ (gegen 3,4 Mrd. *R.M.* vor einem Jahr) angewachsen.

¹⁾ Errechnet aus der Summe der versteuerten Wechsel abzüglich der Bankakzepte, Schatzwechsel und Kommunalwechsel.

²⁾ Ende November; Angaben für Ende Dezember liegen noch nicht vor.

Im Vergleich mit früheren Depressionsperioden erscheint der Teil des Wechselumlaufs, der zur Deckung des Notenumlaufs an die Notenbanken gebunden ist, freilich noch sehr hoch. Der Wechselbestand der Notenbanken ist gegenwärtig kaum kleiner als während der Hochkonjunktur Ende 1927 und um fast 50 v.H. größer als während der Depression Mitte 1926. Das kommt daher, daß die Reichsbank nach dem Bankgesetz gezwungen ist, den Teil der Notendeckung, den sie nicht durch Gold und Devisen sichern kann, durch Wechsel zu beschaffen. Rechnet man den Bestand der Notenbanken an Gold, Devisen und Wechseln zusammen, so ergibt sich folgendes Bild (in Mill. *R.M.*):

	Ende Juli 1926 ¹⁾	Ende Dezember 1927 ²⁾	Ende Dezember 1931 ³⁾	Ende Dezember 1932
Gold u. Devisen	2 080	2 240	1 230	993
Wechsel ⁴⁾	1 879	3 310	4 388	2 946
Zusammen	3 959	5 550	5 618	3 939
Außerdem: Lombards	90	85	256	190
	4 049	5 635	5 874	4 129

¹⁾ Niedrigster Wechselbestand der damaligen Depression.

²⁾ Höchster Wechselbestand während der Hochkonjunktur.

³⁾ Höchster Wechselbestand nach der Kreditkrise.

⁴⁾ Ausschließl. unter »sonstige Aktiven« verbuchte Wechsel.

Der Gesamtbestand der Notenbanken an Gold, Devisen und Wechseln ist gegenwärtig niedriger als Mitte 1926 (Depression), die Gesamtbeanspruchung (einschl. Lombards) kaum höher. Betrachtet man den damaligen Stand als der Depression entsprechend, so kann man sagen, daß von dem gegenwärtigen Wechselbestand der Notenbank etwa 1 bis 1 $\frac{1}{2}$ Mrd. *R.M.* als »Ersatz« für den Verlust von Gold und Devisen dienen müssen (um einen ähnlichen Betrag ist der Umlauf an Bankakzepten höher als damals). Die echte Diskontbeanspruchung der Notenbanken ist gegenwärtig wohl kaum mehr höher, als nach der gegenwärtigen Konjunkturlage der Gesamtwirtschaft erwartet werden müßte.

Umlauf und Unterbringung der Wechsel

in Mill. *R.M.*

Monatsende	Umlauf an Wechseln						Vom Wechselumlauf sind untergebracht		
	Versteuerte Wechsel	davon ¹⁾			Schatzwechsel ¹⁾	insgesamt ¹⁾	Notenbanken ²⁾	Banken	im freien Verkehr ³⁾
		Kommunalwechsel	Bankakzepte	andere Wechsel					
1928 November	12 100	49	621	11 430	826	12 926	2 450	5 159	5 317
1929 »	11 080	83	654	10 343	1 491	12 571	2 581	5 308	4 682
1930 »	9 530	129	894	8 507	1 852	11 382	2 258	5 112	4 012
1931 »	10 770	44	2 132	8 594	1 875	12 645	4 736	3 449	4 460
1932 Januar	10 250	94	2 195	7 961	1 957	12 207	4 438	3 595	4 174
Februar	10 010	101	2 172	7 737	1 960	11 970	4 136	3 677	4 158
März	9 790	55	2 126	7 609	1 891	11 681	4 044	3 481	4 156
April	9 550	92	2 037	7 421	1 910	11 460	3 900	3 703	3 857
Mai	9 310	101	2 046	7 163	1 967	11 277	3 732	3 794	3 751
Juni	9 260	85	2 039	7 136	1 991	11 251	3 808	3 684	3 759
Juli	9 130	89	2 033	7 008	2 217	11 347	3 855	3 693	3 799
August	8 950	86	2 040	6 824	2 225	11 175	3 742	3 813	3 620
September	8 670	80	2 035	6 555	2 097	10 767	3 726	3 741	3 300
Oktober	8 780	86	2 054	6 640	2 137	10 917	3 600	3 834	3 483
November	8 770	102	2 073	6 595	2 176	10 946	3 468	3 880	3 598
Dezember	..	..	..	..	..	..	3 497	..	..

¹⁾ z. T. berichtete Zahlen. — ²⁾ Einschließl. unter »sonstige Aktiven« verbuchte Wechsel. — ³⁾ Als Restposten errechnet.

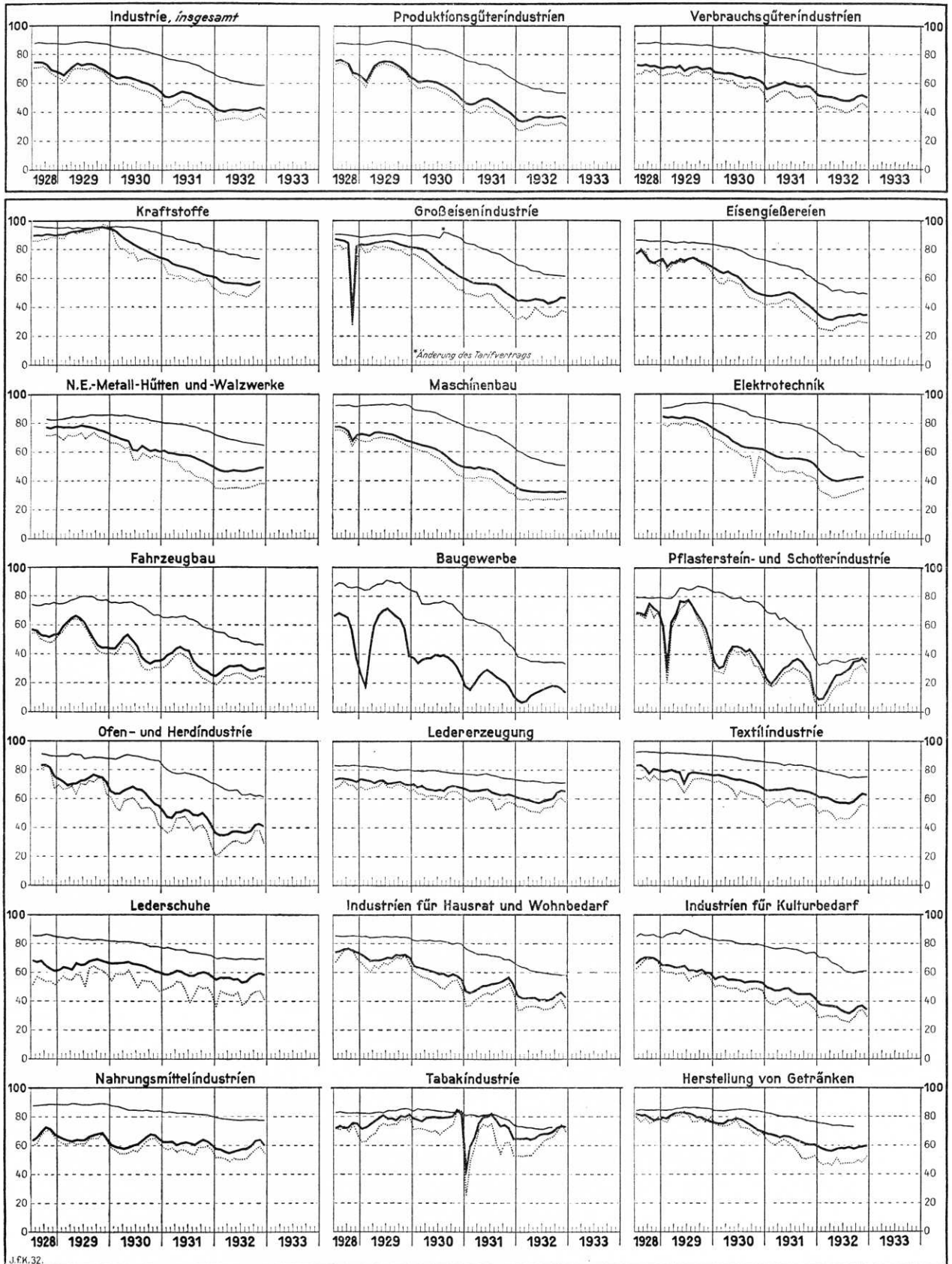
Anschrift des Herausgebers: Berlin W 15, Kurfürstendamm 193—194, Fernsprecher: Bismarck 7315 — Verlag: Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerensstraße 17, Fernsprecher: Bergmann 2527 — Pressgesetzlich für die Redaktion verantwortlich: Dr. Theodor Bühler, Berlin. — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM. 30.— bzw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM. 7.75 je Vierteljahr. — Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin

— Hierzu 3 Beilagen und 1 Sonderbeilage »Die Kraftverkehrswirtschaft« —

BESCHÄFTIGUNG DER INDUSTRIE

Nach der Industrieberichterstattung

— Zahl der beschäftigten Arbeiter in vH der Arbeitsplatzkapazität — Zahl der beschäftigten Angestellten in vH der Angestelltenplatzkapazität Zahl der geleisteten Arbeiterstunden in vH der Arbeiterstundenkapazität



Konjunkturkartei

Deutschland

Glasindustrie

8. 2. 33 (20. 4. 32)

Produktion und Beschäftigung der Glasindustrie haben im Spätherbst 1932 zugenommen. Trotz eines Rückschlags im Dezember 1932 hat der Beschäftigungsgrad in diesem Monat zum erstenmal seit mehreren Jahren seinen Vorjahrsstand überschritten.

Die Gründe für diese Besserung sind einmal darin zu suchen, daß der inländische Handel nach der langen Zeit des Lagerabbaus nunmehr in gewissem Umfang zur Ergänzung der Bestände gezwungen war. Da die Fabriken aber ihrerseits nur über geringe Vorräte verfügten, konnte sich die Nachfrage des Handels unmittelbar auf die Erzeugung auswirken. Die mengenmäßige Zunahme der Ausfuhr dürfte gleichfalls in erster Linie auf erhöhte Lagerdispositionen der ausländischen Abnehmer zurückzuführen sein. Der eigentliche Verbrauch hat wohl weder im Inland noch im Ausland fühlbar zugenommen, da sich die Einkommensverhältnisse zwar in den letzten Monaten nicht verschlechtert haben, die Kaufkraft der Bevölkerung aber noch immer sehr gering ist.

Dem Saisonrhythmus entsprechend wird der Beschäftigungsgrad der Glasarbeiter noch im Laufe dieses Monats, die Produktion von Flachglas im März/April ihren Tiefstand erreichen. Ob in der Folgezeit sich stärkere Anregungen ergeben werden, hängt in erster Linie von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung ab. Für die Flachglasindustrie können die Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung, soweit sie den Baupmarkt berühren, von Bedeutung sein.

Ausland

Brasilien

8. 2. 33 (13. 4. 32)

Die akuten Störungen der Wirtschaft durch die Revolution können größtenteils als überwunden gelten. Eine endgültige politische Klärung ist jedoch noch nicht eingetreten. Das Moratorium für die privaten Auslandszahlungen war am 31. Dezember 1932 abgelaufen.

Der Außenhandel beginnt sich seit Oktober wieder zu erholen (Tiefstand: Juli bis September 1932). Der Ausfuhrüberschuß liegt jedoch beträchtlich unter Vorjahrshöhe; der Devisenbedarf für den Dienst der Auslandsschulden bedingt daher trotz dessen starker Verminderung eine ständige Devisenknappheit für die Wareneinfuhr.

Ende 1932 wurde die Abgabenbelastung des Kaffees etwas vermindert; die Erleichterung wird aber als zu gering betrachtet, um eine stärkere Zunahme der Ausfuhr, die zudem durch den überhöhten Zwangskurs des Milreis erschwert wird, auszulösen. Das Vorratsproblem ist trotz fortschreitender Vernichtung von Kaffeevorräten noch ungelöst, zumal eine neue große Ernte zu erwarten ist. (Bis Ende 1932 sind über 12 Mill. Sack Kaffee vernichtet worden). Damit bleibt ein starker Unsicherheitsfaktor bestehen. Die Geschäftslage ist daher trotz wachsender Geldflüssigkeit (Ansammlung nicht transferierbarer Auslandsguthaben) gedrückt.

Das große Defizit im Bundeshaushalt wurde zunächst durch Bankkredite überbrückt. Auch Brasilien bereitet Verhandlungen über eine endgültige Regelung seiner Außenschuld unter starker Herabsetzung der Transferbeträge vor.

Glasindustrie

Zeit	Voll- be- schäf- tigte ¹⁾	Ein- fuhr von Glas und Glas- waren	Ausfuhr ²⁾			
			Ge- samt	Wirt- schafts- glas	Be- leuch- tungs- glas	Spiegel- glas
1000 R.M.						
1931						
1. Vj. MD.	55,6	1 409	15 499	1 871	851	823
2. „ „ .	57,0	1 734	16 412	2 069	623	762
3. „ „ .	55,6	1 423	15 831	1 910	888	817
4. „ „ .	49,4	1 663	18 657	2 207	919	878
1932						
1. Vj. MD.	41,3	914	10 686	1 356	566	480
2. „ „ .	43,5	947	9 856	959	384	483
3. „ „ .	43,6	1 077	9 640	1 033	531	464
4. „ „ .	47,0	1 380	10 942	1 405	675	559
Oktober . .	45,3	1 382	10 206	1 158	634	517
November .	49,2	1 429	10 748	1 444	669	622
Dezember .	46,6	1 329	11 871	1 614	721	537

¹⁾ In v.H. der Gewerkschaftsmitglieder einschl. der auf Vollbeschäftigte umgerechneten Kurzarbeiter. — ²⁾ Vor Juli 1932 einschl. Reparationssachlieferungen.

¹⁾ In v.H. der Gewerkschaftsmitglieder einschl. der auf Vollbeschäftigte umgerechneten Kurzarbeiter. — ²⁾ Vor Juli 1932 einschl. Reparationssachlieferungen.

Brasilien

Zeit	Ein- fuhr ¹⁾	Aus- fuhr ²⁾	Kaffee				Preis für San- tos IV New York	Depo- siten ⁴⁾
	insgesamt		Ausfuhr	Vor- räte ³⁾				
	Mill. Gold-£		Mill. Sack (je 60 kg)	cts je lb	Mrd. Milreis			
1931								
1. Vj. MD.	3,0	4,5	3,0	1,6	24,8	9,31	5,75	
2. „ „	2,5	4,5	2,9	1,6	22,6	9,28	5,96	
3. „ „	2,1	3,5	2,4	1,2	22,7	8,51	5,74	
4. „ „	2,0	4,0	3,0	1,5	27,1	8,18	5,96	
1932								
1. Vj. MD.	1,8	3,3	2,5	1,2	29,0	9,10	6,26	
2. „ „	1,8	3,3	2,4	1,2	27,5	10,07	6,12	
3. „ „	1,5	2,1	1,2	0,6	.	12,43 ⁵⁾	6,45	
4. „ „	.	.	.	.	.	11,17	.	
Oktober...	⁵⁾ 1,6	⁵⁾ 3,6	⁵⁾ 2,8	⁵⁾ 1,3	24,6	12,34	.	
November.	⁵⁾ 2,0	⁵⁾ 4,0	.	⁵⁾ 1,2	⁵⁾ 25,0	10,53	.	
Dezember.	.	.	.	.	.	10,65	.	
¹⁾ Generaleinfuhr, reiner Warenverkehr. — ²⁾ Nur Waren brasilianischer Herkunft, reiner Warenverkehr. — ³⁾ Monats- anfang; Gesamtvarrate in Brasilien. — ⁴⁾ Vierteljahrende. — ⁵⁾ Vorläufig. — ⁶⁾ Geschätzt.								

¹⁾ Generaleinfuhr, reiner Warenverkehr. — ²⁾ Nur Waren brasilianischer Herkunft, reiner Warenverkehr. — ³⁾ Monatsanfang; Gesamtvoorräte in Brasilien. — ⁴⁾ Vierteljahrsende. — ⁵⁾ Vorläufig. — ⁶⁾ Geschätzt.

Es enthalten: Übersicht A Angaben über Preise, Zinssätze, Effektenkurse, Notenbanken, Kreditbanken, Sparkassen, Emissionen, Kreditsicherheit, Reichsfinanzen, Löhne; Übersicht B Angaben über Außenhandel, Einzelhandel, Handwerk, Genossenschaften, Verkehr; Übersicht C Angaben über Produktion, Verbrauch; Übersicht D Angaben über Arbeitsmarkt, Beschäftigung; Übersicht E Angaben über das Ausland (erscheint vorläufig vierteljährlich). Zahlen für die Monate Januar 1925 bis Dezember 1931 sind in der Beilage zu Nr. 45 des 4. Jahrgangs »Wirtschaftszahlen 1925 bis 1931« enthalten; diese Beilage kann von den Abonnenten des Wochenberichts vom Verlag zum Vorzugspreis von *R.M.* 1,— je Stück (Ladenpreis *R.M.* 1,50) bezogen werden.

Gegenstand	Einheit ¹⁾		1931		1932												1933
			Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.
Anzahl der Werktage:			24	25	25	25	25	26	24	26	26	27	26	26	25	26	26
Kreditsicherheit																	
Wechselproteste, alte Reihe ²⁾ ...	Anzahl in 1000	S	6122	6713	5824	4349	3959	3811	3103	2469	2358	2075	1738	1808	1575	1581	.
„ neue Reihe ²⁾ ...		7605	8447	7339	5493	4564	4581	3613	2878	2815	2475	4133	2072	1854	1850	.	
„		140,9	149,2	129,5	114,4	118,2	120,2	119,9	106,6	101,6	95,2	86,3	82,8	77,2	74,5		
● Vergleichsverfahren ³⁾	1000	30665	36586	27131	22646	21857	21535	20016	15973	15273	13847	14619	12034	11122	10976	194	
● Konkursanträge ⁴⁾	Anzahl	935	864	751	789	759	742	627	627	461	386	306	262	267	280	876	.
● davon mangels Masse abgelehnt ..	„	*)1720	*)1677	*)1658	*)1600	*)1506	*)1463	*)1167	*)1126	*)979	*)857	*)862	*)866	*)905	*)876	.	.
● Eröffnete Konkurse ⁵⁾	„	483	555	*)522	*)531	*)565	*)547	*)450	*)423	*)372	*)362	*)402	*)409	*)428	*)382	539	.
Notenbanken																	
● Gold- und Devisenbestand †) ...	Mill. R.M.	E	1249	1230	1167	1151	1094	1063	1065	1035	968	999	1003	1014	1010	993	*)996
● davon Reichsbank	„	1175	1156	1093	1077	1020	989	991	962	894	925	929	940	937	920	923	.
● Wechsel- u. Lombardkredite ⁶⁾ †)	„	4372	4644	3977	3819	3757	3605	3412	3513	3526	3396	3415	3244	3120	3136	*)2750	.
● davon Wechsel der Reichsbank ..	„	3957	4242	3665	3368	3318	3172	3009	3102	3155	3046	3030	2897	2766	2806	2503	.
● Lombards	„	254	245	158	303	290	282	257	261	224	207	242	198	207	176	93	.
Depositen (tägl. fäll. Verbindlk.) ..	„	597	855	499	532	693	526	538	577	486	511	559	506	526	650	*)465	.
● davon Reichsbank	„	506	755	394	423	578	405	431	473	380	408	451	389	418	540	345	.
● Geldumlauf	„	6391	6638	6283	6219	6224	6165	5961	6026	6023	5865	5863	5714	5596	5642	*)5340	.
● davon Reichsbanknoten	„	4615	4738	4377	4241	4202	4100	3933	3955	3937	3790	3742	3609	3521	3545	*)3325	.
Fünf große Banken																	
● Kreditoren	Mill. R.M.	E	7333	7493	.	7179	7198	7171	7201	7207	7120	7069	7110	7067	6984	.	.
● Schuldner i. f. d. Rechnung	„	5557	4821	.	4790	4894	4948	4914	4707	4651	4590	4604	4588	4576	.	.	.
● Wechselbestand	„	1340	1379	.	1339	1233	1403	1447	1462	1451	1451	1437	1468	1429	.	.	.
● Reports u. Lombards	„	142	116	.	89	80	67	58	47	30	28	26	25	25	.	.	.
Reichsfinanzen																	
Einnahmen	Mill. R.M.	S	740	653	773	670	937	630	631	635	657	590	587	639	567	.	.
● davon aus Steuern, Zöllen u. Abgaben	„	568	474	731	559	714	556	541	592	578	539	547	598	504	578	.	.
Ausgaben	„	742	845	783	673	1316	491	735	593	659	596	568	741	643	.	.	.
Reichsschuld insgesamt	„	E	11636	11704	11622	11620	11434	11528	11753	11753	11775	11732	11541	11535	11567	*)11547	.
Sparkassen im Reich																	
Stand der Spareinlagen	Mill. R.M.	E	9745	9722	9886	9988	9950	9956	9905	9800	9717	9734	9730	9759	9783	9917	.
● Einlagenüberschuß	„	S	-191,5	-22,4	160,5	101,5	-37,3	4,6	-50,7	-105,0	-82,6	15,8	-4,9	26,5	23,2	119,1	.
● Einzahlungsüberschuß	„	S	-199,0	-232,2	-110,2	-60,1	-86,5	-59,3	-69,1	-135,8	-83,3	-10,8	-12,7	15,3	9,8	-23,4	.
Emissionen																	
Aktien (Kurswert ⁶⁾)	Mill. R.M.	S	29	22	19	5	9	62	6	3	4	9	5	6	8	9	19
Festverzinsl. Wertpapiere (nom.) ..	„	S	27	34	77	67	23	58	74	22	30	81	37	28	25	.	.
Auslandsanleihen (nom.)	„	S	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.
Bodenkreditinstitute (Neugesch.)																	
Inlandsumlauf an Pfandbriefen	Mill. R.M.	E	6915	6885	6881	6862	6844	6832	6817	6783	6749	6723	6702	6678	6653	.	.
— Kommunalobligationen	„	2035	2025	2023	2020	2013	2008	2006	2001	1998	1992	1985	1980	1973	.	.	.
● Monatl. Veränderung des Inlands- umlaufs an Pfandbriefen und Kommunalobligationen	„	—19	—40	—6	—22	—25	—17	—17	—39	—37	—32	—28	—29	—32	—	.	.
Bestand an Hypotheken	„	8626	8587	8565	8543	8530	8487	8460	8420	8390	8357	8326	8291	8263	.	.	.
„ „ Kommunaldarlehen ..	„	3283	3254	3244	3244	3186	3204	3189	3165	3159	3155	3142	3136	3066	.	.	.
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	‰ p. a.	.	8	10,7	7	7	9,6	9,5 ¹²⁾	5	5	5	5	22,4	4	4	4	4
Tagesgeld	„	D	9,17	8,45	7,91	7,89	7,50	6,33	6,10	5,87	6,07	6,01	5,99	5,09	5,01	5,04	5,06
● Monatsgeld	„	9,93	9,59	8,53	8,21	7,48	6,89	6,48	6,48	6,51	6,52	6,27	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79
● Privatkredit ⁷⁾	„	8,00	7,32	6,94	6,67	6,09	5,13	4,87	4,75	4,58	4,50	4,25	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88
Warenwechsel mit Bankgiro	„	8,75	8,07	7,71	7,25	6,67	5,88	5,50	5,50	5,10	5,00	4,78	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38
Rendite der 6 % Pfandbriefe	„	.	.	.	.	.	8,46	8,33	8,90	8,78	8,78	8,44	8,26	7,91	7,57	7,16	7,16
Aktienindex																	
● Gesamt	1924/26=100	D	.	.	.	.	.	49,6	50,6	49,7	49,9	52,2	59,0	57,2	58,2	61,8	64,6
● Bergbau u. Schwerindustrie	„	.	.	.	.	.	.	49,5	50,4	51,1	51,5	54,1	61,6	58,3	59,6	65,7	67,7
● Verarbeitende Industrie	„	.	.	.	.	.	.	43,2	44,5	43,1	43,7	46,2	53,5	52,2	53,3	55,6	57,5
● Handel u. Verkehr	„	.	.	.	.	.	.	60,9	61,3	59,8	59,3	60,9	66,1	64,8	65,5	68,8	74,0
Festverz. 6 % Wertpapiere																	
Kursniveau, gesamt	v. H.	D	.	.	.	.	.	62,98	64,37	60,43	62,15	63,17	67,42	70,05	72,94	76,32	81,38
● — Pfandbriefe	„	.	.	.	.	.	.	70,90	72,00	67,43	68,32	68,31	71,13	72,61	75,88	79,31	83,86
● — Kommunal-Obligationen	„	.	.	.	.	.	.	53,63	55,93	53,48	53,81	55,73	59,84	62,49	64,89	68,21	74,94
● — Öffentl. Anleihen	„	.	.	.	.	.	.	53,51	54,59	50,55	55,32	57,75	64,98	70,39	72,65	75,41	80,54
● — Industrie-Obligationen	„	.	.	.	.	.	.	52,13	54,85	52,82	54,51	57,09	63,30	66,04	69,10	74,29	79,30
Stundenlöhne⁸⁾																	
Gesamtdurchschnitt ⁹⁾	1928 = 100	A	99,5	98,8	88,8	88,8	88,6	88,6	87,2	86,3	85,9	85,7	85,2	84,9	84,8	*)84,8	.
● männl. Facharbeiter	„	94,9	94,2	84,9	84,9	84,8	84,7	83,0	81,8	81,4	81,1	80,5	80,3	80,2	*)80,1	.	.
● — Hilfsarbeiter	„	74,7	74,1	66,9	66,9	66,7	66,7	64,9	63,8	63,5	63,4	63,2	63,1	63,0	*)63,0	.	.
Warenpreise (Indexziffern)																	
● Reagible Waren ¹⁰⁾	1913 = 100	D	57,9	55,8	53,0	51,7	50,0	48,8	47,7	45,1	45,3	48,6	54,0	54,1	53,2	51,8	*)53,0
● Großhandelspreise (gesamt)	„	106,6	103,7	100,0	99,8	99,8	98,4	97,2	96,2	95,9	95,4	95,1	94,3	93,9	92,4	91,0	.
● Agrarstoffe	„	98,5	94,5	92,1	94,6	96,5	94,7	93,4	92,1	92,5	91,0	89,0	88,0	87,8	84,4	80,9	.
● Industriestoffe ¹¹⁾	„	111,9	109,6	105,0	103,1	102,1	101,0	99,9	99,0	98,4	98,5	99,0	98,4	98,0	97,5	97,1	.
● Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren	„	99,1	96,5	92,2	91,1	90,4	89,2	87,9	87,1	86,6	87,6	88,8	88,2	87,8	87,3	87,1	.
● darunter freie Preise	1926 = 100	55,7	54,0	51,2	50,5	49,7	47,9	46,7	45,2	45,1	46,6	48,2	47,2	46,5	45,7	.	.
● gebundene Preise	„	93,4	89,5	84,3	84,1	84,0	84,0	84,0	83,9	83,7	83,7	83,6	83,9	83,7	83,7	.	.
● Textilien	1913 = 100	68,6	67,1	66,5	66,3	65,8	63,3	61,2	58,3	58,6	62,7	65,7	66,0	64,9	62,0	60,1	.
● Baustoffe	„	121,4	118,5	112,7	112,5	111,0	109,9	108,4	107,2	106,8	107,0	105,6	105,4	105,0	103,7	103,7	.
● Industrielle Fertigwaren	„	132,1	130,4	125,2	122,2	120,7	119,7	118,8	117,7	116,9	115,8	115,2	114,7	114,2	113,6	113,0	.
● darunter Produktionsgüter	„	129,3	127,7	122,9	120,3	119,7	119,5	118,8	118,2	118,1	117,7	117,1	116,9	116,4	115,7	115,1	.
● Verbrauchsgüter	„	134,2	132,4	126,9	123,6	121,5	119,9	118,8	117,3	116,0	114,3	113,8	113,0	112,5	112,0	111,4	.
Lebenshaltungskosten (Indexziff.)																	
● Gesamt	1913/14=100	D	131,9	130,4	124,5	122,3	122,4	121,7	121,1	121,4	121,5	120,3	119,5	119,0	118,8	118,4	117,4
● Ernährung	„	121,8	119,9	116,1	113,9	114,4	113,4	112,7	113,4	113,8	113,8	111,5	110,5	109,6	109,5	109,0	107,3
● Bekleidung	„	131,9	129,1	123,9	120,2	119,1	118,3	117,8	117,2	116,2	115,3	114,8	113,9	113,2	112,4	112,1	112,1
● Wohnung	„	131,6	131,6	121,5	121,5	121,5	121,4	121,4	121,4	121,3	121,3	121,3	121,3	121,6	121,4	121,4	121,4
● Heizung u. Beleuchtung	„	149,0	148,8	140,4	137,0	136,6	135,9	133,8	133,8	134,2	134,3	132,3	132,3	136,0	136,4	136,6	136,7
● Sonst. Bedarf einschl. Verkehr ...	„	181,5	180,5	171,1	167,3	166,7	166,6	166,5	165,9	165,5	165,5	165,1	164,7	164,1	164,0	163,2	162,7

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 5. Jahrgang, Nr. 45 vom 8. Februar 1933

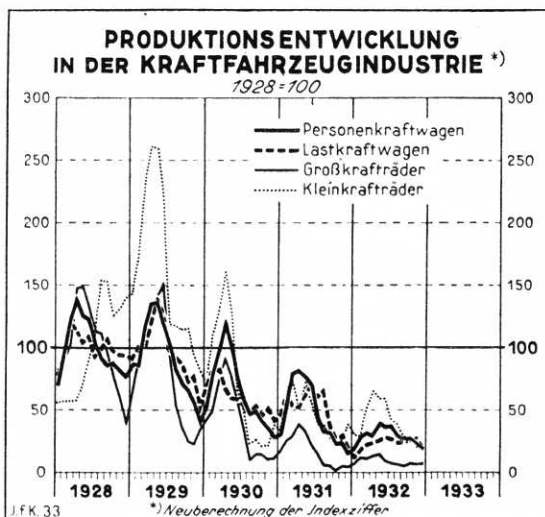
Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Die Kraftverkehrswirtschaft

In den Jahren 1924 bis 1928/1929 war die Motorisierung Deutschlands ungewöhnlich rasch vorgeschritten. So sehr die Produktion und Absatz von Kraftfahrzeugen und viele mit dem Kraftverkehr zusammenhängende Wirtschaftszweige begünstigt hatte, so empfindlich war der Rückschlag, den die Krisis der letzten Jahre mit sich brachte. Die verflossenen Monate zeigten aber bereits wieder Anzeichen einer Besserung. Die Möglichkeiten der Motorisierung sind in Deutschland noch nicht erschöpft, wenn es gelingt, durch Verbilligung der Preise, technische Fortschritte oder durch Senkung der Haltungskosten immer breitere Schichten der Bevölkerung für den Kraftverkehr zu gewinnen.

Absatzbelebung Ende 1932

Der Absatz von Kraftfahrzeugen hat sich in den letzten Monaten zunehmend günstiger gestaltet. Im Dezember 1932 war der Absatz fabrikneuer Personenkraftwagen um fast 50 v.H. höher als im Dezember 1931 und nur noch um 15 v.H. niedriger als im Dezember 1930. Der Absatz fabrikneuer



Lastkraftwagen überschritt im Dezember 1932 ebenfalls wieder den Vorjahrsumfang. Nicht ganz so günstig hat sich der Absatz von Großkraftträdern entwickelt; das Geschäft in Kleinkraftträdern war dagegen etwas lebhafter als im Vorjahr. Auch im Reifengeschäft ist ein gewisser Tendenzumschwung zu erkennen.

Die seit etwa acht Monaten immer deutlicher hervortretende Widerstandsfähigkeit des Kraftfahrzeugabsatzes gegen weitere Rückgänge berechtigt zu der Annahme, daß die Krisis auch auf dem Kraftfahrzeugmarkt überwunden ist. Das bedeutet freilich noch nicht ohne weiteres, daß die leichte

Belebung in den letzten Monaten der Anfang eines anhaltenden und möglicherweise sich verstärkenden Anstiegs ist. In der zweiten Hälfte des Jahres 1931 stand der Kraftfahrzeugabsatz unter dem Einfluß der Kreditkrisis und ihrer Folgen: Investitionen und private Anschaffungen wurden ungewöhnlich stark eingeschränkt. Wenn nun in den gleichen Monaten des Jahres 1932 der Kraftfahrzeugabsatz größer war als unmittelbar nach der Kreditkrisis, so ist das zunächst nur ein Zeichen dafür, daß die Zurückhaltung der Käufer nachgelassen hat. Das darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Kraftfahrzeugabsatz immer noch gering ist. Voraussetzungen für eine fortschreitende Ausweitung des Absatzes von der Einkommensseite her sind zunächst noch nicht gegeben.

Entwicklungswende ?

Die deutsche Kraftverkehrswirtschaft hat seit der Währungsstabilisierung einen Entwicklungsabschnitt durchlaufen, der durch eine in ihren Vor-

Produktionsentwicklung in der Kraftfahrzeugindustrie
(1928 = 100)

Jahres- durch- schnitt	Indexziffer der Pro- duktion wichtiger Industriezweige			Indexziffer der Kraftfahrzeug- produktion *)		
	Ge- samt	Pro- duk- tions- güter- indu- strien	Kon- sum- güter- indu- strien	Per- sonen- wagen	Last- kraft- wagen	Kraft- räder
1924.....	68,9	66,5	73,1	.	.	.
1925.....	79,3	80,4	77,4	27,4	.	37,0
1926.....	76,5	78,6	72,9	21,1	28,0	32,9
1927.....	97,2	96,4	98,7	75,1	60,4	55,6
1928.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1929.....	101,4	105,9	93,5	91,1	96,2	104,2
1930.....	83,6	81,9	86,4	66,0	59,5	50,1
1931.....	69,1	62,5	80,6	46,7	48,5	25,6
1932.....	*) 56,7	*) 45,6	*) 75,4	28,6	22,9	18,1

*) Neue Berechnung. — *) Vorläufige Schätzung.

aussetzungen einzigartige Motorisierungswelle gekennzeichnet war. Diese Motorisierungswelle setzte im Jahr 1924 ein, erreichte 1928 ihren Höhepunkt und ebte in der Krisis der letzten Jahre ab.

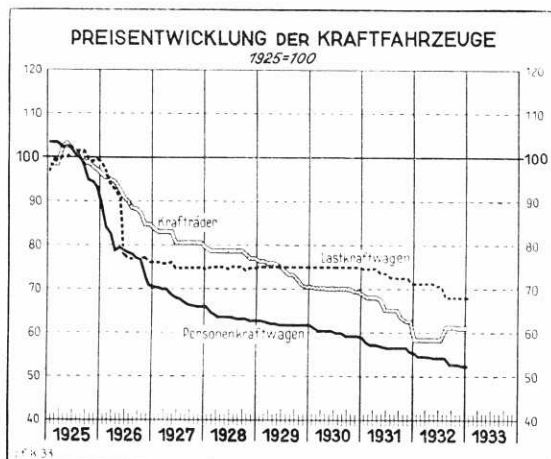
Die entscheidende Voraussetzung für die rasche Motorisierung war die technische und organisatorische Umgestaltung der deutschen Kraftfahrzeugproduktion, die unmittelbar nach der Stabilisierung begonnen wurde. An die Stelle des in Einzelherstellung — im günstigsten Fall in kleinen Serien — hergestellten Luxus- und Sportfahrzeugs trat damals der in Fließarbeit gefertigte Gebrauchswagen. Mit dem Wandel des Angebots wurden die Preise für deutsche Personenkraftwagen von 1925 bis 1928 um rd. 36 v.H., die Preise für Lastkraftwagen um

2 Mrd. *R.M.* erhöht (angemessene Abschreibungen sind dabei berücksichtigt). Der Bruttowert der

Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen
(einschl. Reichspost und Wehrmacht)

Jahr	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen ¹⁾	Kraftträder		andere Kraftfahrzeuge ²⁾	Insgesamt
			insgesamt	davon Kleinkraftträder		
1914 ³⁾ ...	55 000	9 071	20 611	.	.	84 682
1921....	60 611	30 267	26 666	.	1 096	118 640
1926....	206 487	90 029	263 345	26 934	12 032	571 893
1927....	267 774	100 969	339 226	44 040	15 966	723 935
1928....	351 380	121 765	438 288	103 974	21 879	933 312
1929....	433 205	143 952	608 342	222 479	28 560	1 214 059
1930....	501 254	157 432	731 237	309 052	29 947	1 419 870
1931....	522 943	161 072	792 075	374 506	31 039	1 507 129
1932....	497 275	152 420	819 178	433 559	30 851	1 499 724

¹⁾ Einschl. Elektrokarren. — ²⁾ Zugmaschinen, Kraftwagen für Feuerlöschzwecke und Straßenreinigungsmaschinen. — ³⁾ Für das neue Reichsgebiet schätzungsweise ermittelt.



rd. 25 v.H. gesenkt. Gleichzeitig wurde die Qualität der Kraftwagen beträchtlich erhöht; die technischen Fortschritte, die das Ausland im Krieg und in den ersten Nachkriegsjahren gemacht hatte, wurden eingeholt. Das so veränderte Angebot traf zunächst auf besonders günstige Absatzmöglichkeiten; durch die Verbilligung der Fahrzeuge konnten neue Schichten der Bevölkerung für die Kraftfahrzeughaltung gewonnen werden. Der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland stieg von 1926 bis 1929 von Jahr zu Jahr um etwa 30 v.H. Im Spitzenjahr der Entwicklung nahm der Bestand an Personenkraftwagen um fast 84 000 Stück zu, der Bestand an Lastkraftwagen um rd. 22 000 Stück und der Bestand an Kraftträdern um etwa 170 000 Stück. Der Wert des Kraftwagenbestandes hat sich in den Jahren 1924 bis 1928 um mehr als

jährlichen Kraftfahrzeugproduktion betrug im Jahre 1928 1 089 Mill. *R.M.*, gegen nur 214 Mill. *M.* in der Vorkriegszeit.

Infolge der besonderen strukturellen Ausweitung des Absatzes stieg die Produktion von Kraftfahrzeugen in den Jahren 1925 bis 1928 viel stärker als die Erzeugung in den meisten anderen Industrien. Die gesamte Produktionsgütererzeugung wuchs in diesen Jahren um 24 v.H., die Verbrauchsgüterproduktion um 30 v.H., die Erzeugung von Kraftfahrzeugen aber um 195 v.H.

In den Jahren 1930 bis 1932 folgte in der Kraftfahrzeugindustrie ein Rückschlag, dessen außerordentlicher Umfang vermuten läßt, daß die strukturellen Entwicklungsmöglichkeiten fürs erste bis zu einem gewissen Grade erschöpft sind. Die Kraftfahrzeugproduktion ging von 1928 bis 1932 um 74 v.H. zurück; die Gesamterzeugung von Produktionsgütern nahm dagegen um 54 v.H., die Produktion von Verbrauchsgütern nur um 25 v.H. ab. Im Jahre 1932 erreichte der Gesamtwert der Kraftfahrzeugproduktion nur noch etwa 300 Mill. *R.M.*

Entwicklungsaussichten des Kraftfahrzeugabsatzes

Für die Beurteilung der künftigen Entwicklung von Absatz und Produktion von Kraftfahrzeugen ist die Frage entscheidend, inwieweit in der Kraft-

Absatz von fabrikneuen Kraftfahrzeugen
Zahl der Zulassungen je Arbeitstag

	Personenkraftwagen			Lastkraftwagen			Großkraftträder		Kleinkraftträder	
	1930	1931	1932	1930	1931	1932	1931	1932	1931	1932
Januar.....	173,2	98,8	57,5	39,6	28,8	13,5	27,9	14,5	33,3	38,5
Februar.....	215,1	101,0	81,9	44,1	33,4	14,8	42,6	26,1	49,1	55,8
März.....	341,0	219,5	125,4	56,3	47,3	17,9	130,3	60,8	156,5	113,4
April.....	454,6	348,9	147,7	68,8	62,8	23,5	196,1	85,1	344,1	195,0
Mai.....	458,4	364,8	202,8	73,7	64,5	27,8	237,4	105,1	497,9	276,2
Juni.....	367,7	280,3	188,5	63,0	62,1	28,2	151,9	76,2	396,9	236,0
Juli.....	287,6	225,3	181,2	57,2	52,7	27,3	128,5	65,5	351,8	219,3
August.....	259,6	153,5	140,3	54,5	38,9	24,0	90,0	51,0	272,8	183,1
September.....	227,2	144,3	136,8	50,7	34,2	24,1	49,8	32,6	158,0	122,0
Oktober.....	188,6	118,4	131,7	46,2	30,4	25,7	32,5	22,1	110,9	92,8
November.....	150,8	93,8	117,3	40,6	25,5	24,1	21,4	15,2	72,5	61,0
Dezember.....	107,2	62,7	92,6	37,2	20,0	22,2	12,0	10,8	40,8	48,7

fahrzeugwirtschaft die nächste konjunkturelle Aufwärtsbewegung durch eine weitere strukturelle Ausdehnung der Kraftfahrzeughaltung unterstützt werden kann.

Die Voraussetzungen für eine strukturelle Ausweitung des Absatzes können sowohl auf der Nachfrageseite als auch auf der Angebotseite gesucht werden. Dabei wird aber auf der Nachfrageseite eine Zunahme der höheren Einkommen, die für den Automobilabsatz entscheidend ins Gewicht fiele, vorläufig nicht erwartet werden dürfen. Soll der Kraftfahrzeugabsatz strukturell gefördert werden, so ist dies wohl in erster Linie durch weitere Verbilligung des Kraftfahrzeugbetriebs möglich, sei es durch Senkung der Anschaffungskosten oder der Haltungskosten.

In den letzten Jahren war es — wie erwähnt — vor allem die starke Senkung der Kraftfahrzeugpreise, die die rasche Motorisierung begünstigt hatte. In der gleichen Richtung wirkte die Einführung leistungsfähiger Kleinfahrzeuge mit niedrigen An-

Von vielleicht noch größerer Bedeutung als die technische Entwicklung wäre eine Senkung der Haltungskosten für die Aussichten des Kraftfahrzeugabsatzes.

Gegenwärtig werden die Kosten für Treibstoff und Öl für eine Jahresleistung von 15000 km bei einem 2,5-Liter-Personenkraftwagen auf etwa 80 v.H. des Betrags geschätzt, der für Verzinsung und Amortisation anzusetzen ist, bei einem 1,2-Liter-Wagen sogar auf 125 v.H.¹⁾.

Nach einer Aufstellung der Erdölindustrie setzt sich ein Zapfstellenspreis für Benzin von 38 *Rpf* je Liter etwa wie folgt zusammen²⁾:

	<i>Rpf</i>
Einstandspreis cif Hamburg	6,00
Transportkosten	1,50
Umschlag, Verteilung, Zufuhr zur Tankstelle, Betrieb des Verteilungslagers	2,25
Durchschnittlicher Rabatt an den Tankstellenhalter ..	4,00
Betriebskosten der Tankstelle ³⁾	2,00
Zoll, Spritabgaben und Ausgleichsteuer	20,93

Rd. 55 v.H. des Benzinpreises sind also auf Zölle, Spritabgaben u. dergl. zurückzuführen.

Produktionsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie

Jahr	Anzahl der Betriebe	Berufsgenossenschaftlich versicherte Personen	Erzeugung in Stück					Gesamtwert der Erzeugung Mill. <i>R.M.</i>
			Krafträder	Personenkraftwagen ¹⁾	Last- und Lieferkraftwagen ²⁾	Sonderfahrzeuge	Vollständige Unter- gestelle	
1913	109	33 462	5 104	12 400	1 851	388	5 749	214
1925	235	86 642	55 980	39 080	10 304	7 142	13 591	771
1926	238	55 412	48 942	31 958	5 211	5 721	8 412	501
1927	244	⁴⁾ 83 424	84 256	84 668	11 972	10 114	18 472	908
1928	140	⁴⁾ 83 751	162 212	101 701	20 960	11 056	15 416	1 089
1929	128	⁴⁾ 76 441	201 047	92 025	16 230	6 486	19 767	994
1930	118	⁴⁾ 54 153	104 352	71 960	9 985	3 212	14 226	676
1931	102	⁴⁾ 46 134	59 486	58 774	8 734	2 430	10 177	475
1932 ³⁾	.	.	44 600	39 000	5 500	.	6 600	300

¹⁾ Einschl. Krankenkraftwagen. — ²⁾ Einschl. Omnibusse. — ³⁾ Geschätzt. — ⁴⁾ Seit 1927 jeweils nach dem Stande vom 1. Juli.

schaftungs- und Haltungskosten. Kleinwagen und Kleinkrafttrad ermöglichten auch dann noch eine fortschreitende Ausdehnung des Kraftverkehrs, als die einmalige Umstellung der Produktionsmethoden bereits an Wirksamkeit verloren hatte. Vor allem von Mitte 1930 bis Mitte 1931, in einer Zeit also, in der das Einkommen bereits zurückging, war die Zunahme des Bestands an Personenkraftwagen (um etwa 20 000) in hohem Grad dem Vordringen der Kleinwagen zuzuschreiben. Der Bestand an Krafträdern stieg sogar noch von 1931 auf 1932. Dabei war jedoch der Bestand an schweren Rädern bereits gesunken; diese Abnahme war aber geringer als der Zuwachs an Kleinkraft-rädern.

Auch in Zukunft ist von dieser Seite her wohl noch eine gewisse strukturelle Ausweitung des Markts wahrscheinlich. Die technische Entwicklung zum billigen Kleinfahrzeug scheint trotz der Fortschritte in den letzten Jahren — z. B. Schwingachskonstruktionen — noch nicht abgeschlossen zu sein. So wird neuerdings die Konstruktion steuerfreier Dreiradwagen stärker gefördert als bisher. Jedoch lassen sich die hier gegebenen Möglichkeiten vorerst schwer übersehen.

Als weitere wichtige Belastung des Kraftfahrzeughalters kommt gegenwärtig die Pauschalsteuer hinzu; sie beträgt z. B. für einen 1,2-Liter-Wagen rd. 30 v.H. der Kosten für Verzinsung und Amortisation.

Die gesamte fiskalische Belastung der Kraftfahrzeuge (Zoll, Spritabgabe, Ausgleichsteuer, Kraftfahrzeugsteuer) bleibt im allgemeinen nicht viel hinter den Kosten zurück, die für Verzinsung und Amortisation des in den Wagen investierten Kapitals zu verrechnen sind. Wenn es gelänge, diese Belastungen zu vermindern, könnten für den Absatz von Kraftfahrzeugen ähnliche Wirkungen erhofft werden wie von einer Senkung der Wagenpreise. Vorläufig dürfte freilich die Anspannung des Reichshaushalts einem durchgreifenden Abbau der fiskalischen Belastung entgegenstehen. Sollte es aber bei einer Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage möglich sein, diese Belastung abzubauen, so könnten dem Kraftfahrzeugabsatz neue Impulse gegeben werden.

¹⁾ Der Treibstoffverbrauch je 100 km ist dabei für den 2,5-Liter-Wagen mit 17 Liter, für den 1,2-Liter-Wagen mit 10 Liter angenommen. Ferner wurde eine Lebensdauer des Wagens von 6 Jahren und eine Verzinsung mit 6% p. a. angenommen. — ²⁾ Erdöl-Pressebericht vom 28. 10. 32. — ³⁾ Ohne Amortisation.

Der Kraftverkehr in der Volkswirtschaft

Die Umsätze in der Kraftverkehrswirtschaft lassen sich für das Jahr 1931 etwa wie folgt schätzen:

	etwa Mill. <i>R.M.</i>	
Umsatz von Kraftfahrzeugen und Bereifung (einschl. Händlerzuschlag und Zuschlag für den Verkauf gebrauchter Fahrzeuge)...	700 bis	800
Umsatz der Reparaturwerkstätten	250 bis	300
Umsatz der Garagen ¹⁾	250 bis	300
Zusammen	1 200 bis	1 400
Absatz von Treibstoff und Öl	800	
Löhne der Chauffeure und Beifahrer	400	
Kraftfahrzeugsteuer	180	
Zusammen etwa	2 600 bis	2 800

Mit diesen fast 3 Mrd. *R.M.* ist freilich die gesamte volkswirtschaftliche Bedeutung der Kraftverkehrswirtschaft nicht erfaßt. Zahlreiche andere Wirtschaftszweige sind aufs engste mit ihr verbunden. Hier sind vor allem der Straßenbau, das Versicherungsgewerbe, das Gastwirtsgewerbe zu nennen.

★

Zu den einzelnen Posten vorstehender Zusammenstellung ist zu bemerken:

Der Wert der Produktion im Kraftfahrzeugbau betrug im Jahre 1931 (einschl. der Lieferung von Ersatzteilen und der fakturierten Reparaturarbeiten) 475 Mill. *R.M.* Hierzu kommt der Fabrikabsatz an Kraftfahrzeugbereifung — soweit er nicht in vorstehendem Betrage schon enthalten ist — in Höhe von etwa 80 Mill. *R.M.* In der Produktionssphäre wurde also im Jahr 1931 ein Gesamtumsatz von rd. 550 Mill. *R.M.* getätigt (gegen annähernd 1200 Mill. *R.M.* im Jahre 1928).

Im Kraftfahrzeughandel und in den mit diesem verbundenen Reparaturgewerben und Garagenbetrieben lassen sich für 1931 die Umsätze etwa wie folgt ermitteln: Bei einer Handelsspanne von 15 v.H. für Personenkraftwagen und Krafträder, von 12 v.H. für Lastkraftwagen und von 20 v.H. für Bereifung betrug der Verkauf von fabrikneuen Fahrzeugen und Kraftfahrzeugreifen (einschl. eines Zuschlags für den Umsatz gebrauchter Fahrzeuge) etwa 700 bis 800 Mill. *R.M.* — Die Aufwendungen für Reparaturen werden auf 250 bis 300 Mill. *R.M.* veranschlagt. Zu einer ähnlichen Größenordnung kommt man, wenn die Reparaturaufwendungen über die Kraftfahrzeugbestände und die Reparaturausgaben je Fahrzeug errechnet werden.

Die Angaben über die Umsätze der Garagenbetriebe — einschl. Service — schwanken ebenfalls zwischen 250 und 300 Mill. *R.M.*

Der Treibstoffabsatz an die Kraftverkehrswirtschaft konnte auf Grund der Angaben der Erdölindustrie für 1932 ermittelt werden. Es wurden von der Kraftverkehrswirtschaft verbraucht:

Inländisches Benzin	160 000 t
Ausländisches Benzin	900 000 t
Inländisches Benzol	230 000 t
Ausländisches Benzol	55 000 t
Motorenspirit	92 000 t
Zusammen	1 437 000 t
Schmieröl	54 000 t

¹⁾ Einschl. Service, ausschl. Tankstellenbetrieb der Garagen.

Der Wert des Treibstoffabsatzes einschl. Schmieröl an die Kraftverkehrswirtschaft betrug im Jahr 1932 etwa 800 Mill. *R.M.* (Nicht berücksichtigt ist dabei der Verbrauch von Gasöl durch Kraftfahrzeuge, der aber wertmäßig noch verhältnismäßig gering ist.) Von 1931 auf 1932 sind einerseits die Kraftstoffpreise gestiegen, andererseits ist der Kraftstoffverbrauch mengenmäßig gesunken. Die entgegengesetzte Bewegung von Preis und Verbrauchsmengen dürfte sich weitgehend ausgeglichen haben. In unserer Schätzung ist daher für 1931 der gleiche Wert des Kraftstoffverbrauchs, wie er für 1932 ermittelt wurde, eingesetzt.

Die Zahl der Chauffeure wird vom Reichsverband der Berufskraftfahrer auf 220 000 bis 240 000 angegeben. Hinzu kommen noch etwa 40 000 bis 50 000 Beifahrer. Von diesen 260 000 bis 290 000 Personen dürften 1931 höchstens 200 000 beschäftigt gewesen sein. 400 Mill. *R.M.* für Lohnaufwendungen, soziale Abgaben usw. dürften schon ziemlich hoch gerechnet sein.

Die Prämien für Kraftfahrzeugversicherung werden auf etwa 200 Mill. *R.M.* veranschlagt. Ein Teil von diesen 200 Mill. *R.M.* ist unter den Reparaturen verrechnet.

Die in der Kraftverkehrswirtschaft berufstätigen Personen

Weder die eigentliche Kraftfahrzeugindustrie noch die dem Kraftverkehr dienenden Nebengewerbe lassen sich von anderen Wirtschaftszweigen so abgrenzen, daß die in der gesamten Kraftverkehrswirtschaft beschäftigten Personen genau erfaßt werden können. Einige Größenordnungen lassen sich trotzdem angeben.

Im Kraftfahrzeugbau waren 1928 etwa 90 000 Personen (1931: 47 000) beschäftigt, in der Bereifungsindustrie im gleichen Jahre etwa 9 000 (1931: 8 000) Personen.

Nun beziehen die deutschen Kraftfahrzeugfabriken einen erheblichen Teil der wichtigsten Aggregate und Teile schon im einbaufertigen Zustande (Getriebe, Achsen, Vergaser, elektrische Ausrüstung usw.). Der Kraftfahrzeugindustrie sind also Industriezweige vorgelagert, die ganz oder teilweise der Kraftfahrzeugindustrie zugerechnet werden müssen. In diesen Zubehöriindustrien mögen 1928 vielleicht 100 000 Arbeiter und Angestellte für die Kraftfahrzeugfabrikation tätig gewesen sein. Im ganzen waren also 1928 wahrscheinlich rd. 200 000 Personen mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen oder von Kraftfahrzeugteilen beschäftigt.

Die Zahl der Kraftfahrzeug- und Reifenhändler wird auf etwa 20 000 geschätzt; daneben wird noch mit etwa 10 000 reinen Reparaturbetrieben gerechnet; das wären etwa 30 000 Selbständige, zu denen noch vielleicht 60 000 Angestellte kommen.

Eine bedeutende Schicht der in der Kraftverkehrswirtschaft tätigen Personen bilden schließlich die berufsmäßigen Kraftfahrer: rd. 220 000 bis 240 000 Chauffeure und 40 000 bis 50 000 Beifahrer (vgl. oben).

Nur ungefähr schätzen läßt sich die Zahl der in der Treibstoffwirtschaft beschäftigten Personen. Für Gewinnung, Destillation usw. kann man für 1931 vielleicht bis zu 10 000 Beschäftigte annehmen. In der Verteilungswirtschaft ist zwar die Zahl der vorhandenen Pumpen — über 50 000 — bekannt; daraus kann jedoch nicht auf die Zahl der beschäftigten Personen geschlossen werden, da die Pumpen zum großen Teil nur nebenberuflich verwaltet werden.

Der Kraftverkehr in der Verkehrswirtschaft

Die rasche Ausdehnung des Kraftverkehrs in der Nachkriegszeit stellt eine volkswirtschaftliche Strukturwandlung erheblichen Umfangs dar, die in erster Linie die alten Verkehrsmittel — vor allem den Schienenverkehr — beeinflusste.

Die Versuche, das Problem Eisenbahn - Automobil zu lösen, sind über die ersten Ansätze noch nicht hinausgekommen. Selbst die Grundlagen einer Lösung, d. h. ausreichende Kenntnis von Umfang und Struktur des Kraftverkehrs (und damit von der wahrscheinlichen Einwirkung auf die Entwicklung des Schienenverkehrs) sind nicht vorhanden.

Gewisse Einblicke in die Struktur des gewerblichen Überlandverkehrs bietet eine Erhebung des Instituts für Konjunkturforschung über die bis zum 31. Mai 1932 im Überlandverkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge. Die Zahl der Anhänger konnte dabei nicht genau ermittelt werden. Es läßt sich jedoch schätzen, daß die Gesamtnutzlast aller im Überlandverkehr konzessionierten Fahrzeuge (einschließlich Anhänger) etwa 43 000 t betragen dürfte.

Eine Gegenüberstellung der im Überlandverkehr konzessionierten Fahrzeuge mit dem für den 1. Juli 1932 ermittelten Gesamtbestand an Lastwagen ergibt, daß der gewerbliche Güterfernverkehr im

Verhältnis zum gesamten Lastkraftwagenverkehr nur gering ist. Von etwa 90 000 leichten Lastkraftwagen (bis 2 t Eigengewicht) waren nur etwa 3 000

Lastkraftwagenbestand und Überlandverkehr

Eigengewicht der Fahrzeuge	Gesamtbestand am 1. 7. 1932	davon				Sonstige Gewerbe und Handelsbetriebe	Im Überlandverkehr konzessionierte Fahrzeuge am 31. 5. 1932 ¹⁾
		im Dienst von Behörden	in landw. u. forstw. Betrieben	im Transportgewerbe			
bis 2 000 kg	90 306	.	.	.	.	.	3 011
davon:							
bis 1 000 kg	19 014	.	.	.	.	.	36
1 000 " 2 000 "	71 292	.	.	.	.	.	2 975
über 2 000 kg	58 680	8 141	1 342	11 113	37 123	.	6 817
davon:							
2 000 bis 3 000 kg	22 733	.	.	.	.	.	2 309
3 000 " 4 000 "	12 717	.	.	.	.	.	793
4 000 " 5 500 "	14 946	.	.	.	.	.	1 925
über 5 500 kg	8 284	.	.	.	.	.	1 790
Insgesamt	148 986	.	.	.	.	.	9 828

¹⁾ Die Zahlen für Hamburg sind geschätzt.

oder 3 v.H., von den 58 680 schweren und mittelschweren Wagen nur 6 817 oder 11,6 v.H. im gewerblichen Überlandverkehr tätig. Auch von den konzessionierten Wagen arbeitet wahrscheinlich nur ein Teil regelmäßig im gewerbsmäßigen Güterfernverkehr.

Für den Überlandverkehr genehmigte Lastkraftwagen und Zugmaschinen in den Ländern und im Reich

Stand am 31. Mai 1932

Zulässige Belastung	Preußen	Bayern	Sachsen	Württemberg	Baden	Thüringen	Hessen	Hamburg ¹⁾	Mecklenburg-Schwerin	Oldenburg	Braunschweig	Anhalt	Bremen	Lippe	Lübeck	Mecklenburg-Strelitz	Schaumburg-Lippe	Rheinpfalz	Deutsches Reich (ohne Hamburg)
Lastkraftwagen																			
bis 1,0 t	137	10	13	5	7	3	.	.	3	.	5	.	2	.	.	2	.	7	194
" 1,5 t	668	87	90	97	29	12	29	.	15	4	7	7	9	.	2	1	.	17	1 074
" 2,0 t	1 020	161	161	168	45	37	28	.	28	11	9	10	11	3	9	4	.	23	1 728
" 2,5 t	909	129	125	175	56	19	40	.	21	13	16	4	25	3	11	2	.	36	1 584
" 3,0 t	476	61	88	49	30	17	15	.	7	8	9	4	14	1	2	.	.	12	793
" 3,5 t	331	41	72	55	27	8	13	.	7	8	6	1	13	.	3	.	4	14	603
" 4,0 t	347	59	84	43	29	13	11	.	9	5	7	5	5	1	1	1	1	13	634
" 4,5 t	269	47	46	42	26	11	11	.	5	1	3	2	3	.	1	.	.	15	482
" 5,0 t	911	165	68	88	89	22	18	.	14	2	12	7	19	2	6	.	3	58	1 484
über 5,0 t	256	18	43	28	19	3	5	.	1	.	2	.	3	2	.	.	1	9	390
Belastung unbekannt	288	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	2	.	.	.	.	.	293
insgesamt	5 612	778	790	750	357	145	170	.	110	52	76	43	106	12	35	10	9	204	9 259
Tankwagen	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	2	.	.	.	.	5
Möbelwagen	369	60	51	44	29	5	23	.	.	.	5	1	4	2	1	.	.	8	602
Leichenwagen	283	42	27	18	10	10	10	.	6	.	7	8	12	1	1	3	.	5	443
insgesamt	657	102	78	62	39	15	33	.	6	.	12	9	16	3	2	3	.	13	1 050
Zugmaschinen	360	25	32	19	34	2	7	.	6	9	6	1	26	1	.	.	1	6	535

¹⁾ Keine Angaben zu erhalten.

Anschrift des Herausgebers: Berlin W 15, Kurfürstendamm 193—194, **Fernsprecher:** Bismarck 7315 — **Verlag:** Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17, **Fernsprecher:** Bergmann 2527 — **Pressgesetzlich für die Redaktion verantwortlich:** Dr. Theodor Bühler Berlin. — **Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland)** RM. 30.— bzw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM. 7.75 je Vierteljahr. — **Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin**

— Diese Sonderbeilage umfaßt 5 Textseiten. —