

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

7. JAHRGANG

BERLIN, DEN 22. AUGUST 1934

NUMMER 33

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

Entwicklung und Erneuerung der Kraftwagenbestände in Deutschland

Die Gesamtentwicklung des Absatzes; Ersatz und Zuwachs

In den 12 Monaten seit der Bestandszählung vom 1. Juli 1933, sind in Deutschland rd. 106700 fabrikneue Personenkraftwagen und rd. 16000 fabrikneue Last- und Lieferkraftwagen in den Verkehr gestellt worden; gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt 1932/33 sind die Zulassungen fabrikneuer Personenkraftwagen um 90 v. H., die Zulassungen fabrikneuer Lastkraftwagen um 86 v. H. gestiegen. Damit dürfte zum ersten Mal seit mehreren Jahren ein Absatz erreicht sein, der nicht nur den laufenden Verschleiß des vorhandenen Bestands ersetzt, sondern darüber hinaus eine erhebliche Ausweitung des Kraftwagenparks möglich gemacht hat.

Im folgenden soll nun gezeigt werden, wie sich die Zulassungen der rückliegenden Jahre auf den Ersatz ausgeschiedener Fahrzeuge und auf zusätzliche Einstellungen (Bestandserweiterung) verteilen; erst durch diese Unterscheidung gewinnt man einen Einblick in die Dynamik des Kraftfahrzeugmarktes.

Der tatsächliche Ersatz ausgeschiedener Fahrzeuge läßt sich als Differenz zwischen den neu in den Verkehr gestellten Fahrzeugen (Gesamtzulassungen) und dem Zuwachs von Bestandzählung zu Bestandzählung errechnen. Wenn beispielsweise im Laufe eines Jahres 100 000 Wagen zugelassen, d. h. in den Verkehr gestellt werden, die Bestände in diesem Jahr aber nur um 70 000 zunehmen, so müssen die restlichen 30 000 Wagen offenbar an die Stelle aus dem Verkehr gezogener Wagen getreten sein; die Zulassungen verteilen sich also zu 30 000 auf Ersatz und 70 000 auf Erweiterung des Bestandes.

Gliedert man unter diesem Gesichtspunkt die Ergebnisse der Zulassungsstatistik mit Hilfe der Bestandsstatistik auf, so ergibt sich für die letzten Jahre, daß der Ersatz sehr viel geringeren Schwankungen unterworfen war als der Zuwachs (vgl. nebenstehende Übersicht). Mit der fortschreitenden Entwicklung des Kraftverkehrs mußte daher der Automobilabsatz immer krisenfester werden; denn der Anteil des Ersatzbedarfs am Gesamtabsatz wächst im Zuge der Motorisierung, und nachdem ein gewisser Reifegrad erreicht ist, liegt die Ersatzquote erheblich über der Zuwachsquote.

Im Verlauf der letzten Jahre ist der Zuwachs vorübergehend vollständig verlorengegangen; im Jahr 1931/32 nahmen die Bestände

an Personenkraftwagen sogar um über 25 000 Einheiten, die Lastkraftwagenbestände um rd. 8 800 Einheiten ab. Im Jahr 1932/33 ist allerdings schon wieder ein Zuwachs der Bestände erreicht

Veränderungen des Kraftfahrzeugbestandes

Juli bis Juni	Zulassungen	Bestandszunahme ¹⁾ (+) bzw. Bestandsabnahme (—)		Ersatz	
	Stück	Stück	in v. H. des Bestands	Stück	in v. H. des Bestands
Personenkraftwagen					
1930/31	66 519	+ 7 413	+1,5	59 106	11,8
1931/32	41 079	—25 130	—4,9	41 079	8,1
1932/33	56 344	+25 346	+5,0	31 908	6,6
1933/34	106 690	.	.	.	.
Lastkraftwagen					
1930/31	14 800	+ 2 641	+1,8	12 168	8,1
1931/32	8 400	— 8 846	—5,8	8 400	5,5
1932/33	8 593	+ 2 806	+2,0	5 787	4,0
1933/34	15 964	.	.	.	.

¹⁾ Errechnet als Saldo aus den Beständen zu Anfang und Ende des jeweiligen Jahres.

worden, der sich im Verlauf des letzten Jahres (1933/34) erheblich verstärkt haben dürfte.

Der Absatz zu Ersatzzwecken hat sich von 1930/31 bis 1932/33 etwa halbiert. Wie weit in

Textilversandgeschäfte S. 156

den letzten Jahren ein ungedeckter Ersatzbedarf verblieb, zeigen die folgenden Überlegungen:

Nimmt man für Personenkraftwagen eine durchschnittliche Lebensdauer von 7 bis 8 Jahren, für Lastkraftwagen eine Lebensdauer von 9 Jahren an, so wären Jahr für Jahr etwa 13,3 v. H. der Personenkraftwagen und 11,1 v. H. der Lastkraftwagen zu ersetzen, um den Kraftfahrzeugpark auf dem jeweiligen technischen Stand zu halten. Nun ist dieses „Ersatzsoll“ nur theoretisch. Es setzt voraus, daß die jeweils vorhandenen Bestände aus mehreren etwa gleich großen Jahresklassen bestehen, die dann schubweise in das Stadium der Ersatzreife eintreten. Dies ist natürlich nicht der Fall; die Kraftwagenbestände Deutschlands sind ja zum größten Teil erst im letzten Konjunkturaufschwung, also in den Jahren 1926 bis 1929, in den Verkehr gestellt worden. Dementsprechend lag das effektive Ersatzsoll des deutschen Kraftwagenparks seit 1930 weit niedriger als das oben genannte theoretische.

Trotzdem dürfte ein Ersatz von nur 7 bis 8 v. H. des Bestandes an Personenkraftwagen und 4 bis 5 v. H. des Bestandes an Lastkraftwagen, wie er oben für die Jahre 1931/33 errechnet wurde, nicht ausgereicht haben, um eine Überalterung der Bestände zu verhüten.

Im Jahr 1933/34 sind wahrscheinlich wieder erheblich mehr Wagen als im Vorjahr ersetzt worden; die zur Aufrechterhaltung der technischen Leistungsfähigkeit notwendige Ersatzquote dürfte erreicht worden sein.

Die regionale Entwicklung

Von Mitte 1933 bis Mitte 1934 wurden 59 033 oder 55,3 v. H. aller neu in den Verkehr gestellten Personenkraftwagen in Großstädten und Städten mit über 50 000 bis 100 000 Einwohnern, 47 657 oder 44,7 v. H. in Städten mit weniger als 50 000 Einwohnern oder in Landgemeinden zugelassen.

Demgegenüber verteilten sich die Kraftwagenbestände zu Anfang dieses Zeitabschnittes, also am 1. Juli 1933, auf die beiden Märkte mit städtischem bzw. überwiegend agrarischem Charakter wie folgt:

Bestand an Personenkraftwagen in Stadt und Land

	Stück	v. H.
Städte über 50 000 Einwohner	246 751	48,6
Städte bis 50 000 Einwohner und Landgemeinden	261 132	51,4
Zusammen	507 883	100,0

Auf die Bestände bezogen, lagen die Zulassungen in Großstädten also erheblich höher als in den agrarischen Gebieten. Auf je 100 am 1. Juli 1933 im Verkehr befindliche Personenkraftwagen wurden in den Groß- und Mittelstädten etwa 24 Neuzulassungen gezählt, in den Gebieten mit überwiegend agrarischem Charakter dagegen nur 18. Ähnliche Abweichungen sind auch in den vorhergehenden Jahren zu verzeichnen.

Demnach blieb die Kraftverkehrsentwicklung der Kleinstädte und agrarischen Gebiete 1930

Der Markt für Personenkraftwagen

	Großstädte und Städte über 50 000 bis 100 000 Einwohner	Städte bis 50 000 Einw. und Landgemeinden	Gesamt
Bestand am 1. 7. 1930 ... Zulassungen ¹⁾ 1. 7. 1930 bis 30. 6. 1931	243 328 St.	257 926 St.	501 254 St.
Davon Ersatz	36 028 „	30 491 „	66 519 „
„ Bestandszuwachs ..	29 274 „	29 832 „	59 106 „
Zulassungen } in v. H.	14,8	11,8	13,3
Ersatz } des	12,0	11,6	11,8
Zuwachs } Bestandes	+ 2,8	+ 0,3	+ 1,5
Bestand am 1. 7. 1931 ... Zulassungen ¹⁾ 1. 7. 1931 bis 30. 6. 32	250 082 St.	258 585 St.	508 667 St.
Davon Ersatz	22 958 „	18 121 „	41 079 „
„ Bestandszuwachs ..	22 958 „	18 121 „	41 079 „
Zulassungen } in v. H.	9,2	7,0	8,1
Ersatz } des	9,2	7,0	8,1
Zuwachs } Bestandes	— 6,1	— 3,8	— 4,9
Bestand am 1. 7. 1932 ... Zulassungen ¹⁾ 1. 7. 1932 bis 30. 6. 1933	234 850 St.	248 687 St.	483 537 St.
Davon Ersatz	31 668 „	24 676 „	56 344 „
„ Bestandszuwachs ..	19 767 „	12 231 „	31 998 „
Zulassungen } in v. H.	13,5	9,9	11,6
Ersatz } des	8,4	4,9	6,6
Zuwachs } Bestandes	+ 5,1	+ 5,0	+ 5,0
Bestand am 1. 7. 1933 ... Zulassungen ¹⁾ 1. 7. 1933 bis 30. 6. 1934	246 751 St.	261 132 St.	507 883 St.
Davon Ersatz	59 033 „	47 657 „	106 690 „
„ Bestandszuwachs ..	„	„	„
Zulassungen } in v. H.	23,9	18,3	21,0
Ersatz } des	„	„	„
Zuwachs } Bestandes	„	„	„

¹⁾ Fabrikneue Fahrzeuge.

Der Markt für Lastkraftwagen

	Großstädte und Städte über 50 000 bis 100 000 Einwohner	Städte bis 50 000 Einw. u. Landgemeinden	Gesamt
Bestand am 1. 7. 1930 .. Zulassungen ¹⁾ 1. 7. 1930 bis 30. 6. 1931	77 916 St.	72 006 St.	149 922 St.
Davon Ersatz	8 024 „	6 785 „	14 809 „
„ Bestandszuwachs ..	2 501 „	6 785 „	12 168 „
Zulassungen } in v. H.	10,3	9,4	9,9
Ersatz } des	3,2	9,4	8,1
Zuwachs } Bestandes	+ 7,1	— 4,0	+ 1,8
Bestand am 1. 7. 1931 .. Zulassungen ¹⁾ 1. 7. 1931 bis 30. 6. 1932	83 430 St.	69 124 St.	152 563 St.
Davon Ersatz	4 732 „	3 668 „	8 400 „
„ Bestandszuwachs ..	4 732 „	3 668 „	8 400 „
Zulassungen } in v. H.	5,7	5,3	5,5
Ersatz } des	5,7	5,3	5,5
Zuwachs } Bestandes	— 6,5	— 5,0	— 5,8
Bestand am 1. 7. 1932 .. Zulassungen ¹⁾ 1. 7. 1932 bis 30. 6. 1933	78 028 St.	65 689 St.	143 717 St.
Davon Ersatz	4 784 „	3 809 „	8 593 „
„ Bestandszuwachs ..	4 476 „	1 311 „	5 787 „
Zulassungen } in v. H.	6,1	5,8	6,0
Ersatz } des	5,7	2,0	4,0
Zuwachs } Bestandes	+ 0,4	+ 3,8	+ 2,0
Bestand am 1. 7. 1933 .. Zulassungen ¹⁾ 1. 7. 1933 bis 30. 6. 1934	78 336 St.	68 187 St.	146 523 St.
Davon Ersatz	8 982 „	6 982 „	15 964 „
„ Bestandszuwachs ..	„	„	„
Zulassungen } in v. H.	11,5	10,2	10,9
Ersatz } des	„	„	„
Zuwachs } Bestandes	„	„	„

¹⁾ Fabrikneue Fahrzeuge.

bis 1933 erheblich hinter der Entwicklung in den Groß- und Mittelstädten zurück; auch im Jahre

1933/34 dürfte sich an diesem Verhältnis nichts geändert haben.

Zulassung von Personenkraftwagen in v. H. der Bestände am Anfang des Jahres

	Großstädte und Städte über 50 000 bis 100 000 Einw.	Städte bis 50 000 Einwohner und Landgemeinden
Juli 1930 bis Juni 1931	14,8	11,8
" 1931 bis " 1932	9,2	7,0
" 1932 bis " 1933	13,5	9,9
" 1933 bis " 1934	23,9	18,3

Bei der Beurteilung dieses Tatbestandes muß berücksichtigt werden, daß bei Ausbruch der Krise im Jahre 1930 die Motorisierung des flachen Landes schon erheblich weiter fortgeschritten war als die der größeren Städte. Dabei ist der Motorisierungsstand nicht durch die absolute Höhe der Bestände, auch nicht durch das Verhältnis der Kraftwagenbestände zur Einwohnerzahl gemessen. Der Maßstab ist vielmehr das Verhältnis der Kraftwagenbestände zur Zahl der Einkommens- bzw. Lohnempfänger mit einem Einkommen, das die Haltung eines Kraftwagens gestattet.

Geht man von dem versteuerten Nominaleinkommen aus, so ergibt sich, daß im Jahre 1928 von den Einkommen- und Lohnsteuerpflichtigen mit einem Einkommen über *RM* 8000,— 62,6 v. H. in den Groß- und Mittelstädten und nur 37,4 v. H. in den Kleinstädten und Landgemeinden

Bestand und Zulassungen von Personenkraftwagen

Länder und Landesteile	Großstädte und Städte über 50 000 bis 100 000 Einwohner			Städte bis 50 000 Einwohner und Landgemeinden			Gesamt		
	Bestand 1. 7. 1933	Zulassungen Juli 1933 bis Juni 1934	Zulassungen in v. H. des Bestandes	Bestand 1. 7. 1933	Zulassungen Juli 1933 bis Juni 1934	Zulassungen in v. H. des Bestandes	Bestand 1. 7. 1933	Zulassungen Juli 1933 bis Juni 1934	Zulassungen in v. H. des Bestandes
Ostpreußen	3 638	1 142	31,4	8 242	1 901	23,1	11 880	3 043	25,6
Berlin	50 665	11 372	22,4	—	—	—	50 665	11 372	22,4
Brandenburg	3 043	694	22,8	17 898	2 658	14,9	20 941	3 352	16,0
Pommern	2 645	828	31,3	8 892	1 967	22,1	11 537	2 795	24,2
Grenzmark Posen, Westpreußen	—	—	—	1 024	319	16,6	1 024	319	16,6
Niederschlesien	7 228	1 686	23,3	13 094	2 464	18,8	20 322	4 150	20,4
Oberschlesien	2 034	346	17,0	3 213	624	19,4	5 247	970	18,5
Sachsen	7 222	2 079	28,8	19 824	4 043	20,4	27 046	6 122	22,6
Schleswig-Holstein	4 174	889	21,5	8 247	1 423	17,3	12 421	2 322	18,7
Hannover einschl. Schaumburg-Lippe	9 616	2 517	26,2	17 894	3 185	17,8	27 510	5 702	20,7
Westfalen einschl. Lippe	12 484	3 092	24,8	16 737	3 232	19,3	29 221	6 324	21,6
Hessen-Nassau einschl. Waldeck	11 941	2 941	24,6	10 130	1 654	16,3	22 071	4 595	20,8
Rheinprovinz	35 266	8 718	24,7	18 862	3 321	17,6	54 128	12 039	22,2
Bayern	22 746	5 190	22,8	33 968	6 025	17,7	56 714	11 215	20,0
Sachsen	23 640	5 264	22,3	25 271	4 439	17,6	48 911	9 703	19,8
Württemberg einschl. Hohenzollern	9 626	2 584	26,8	16 624	2 672	16,1	26 250	5 256	20,0
Baden	10 128	2 768	27,3	10 692	1 860	17,4	20 820	4 628	22,2
Thüringen	2 271	539	23,7	11 440	2 109	18,4	13 711	2 648	19,3
Hessen	5 429	1 239	22,8	4 957	1 203	24,3	10 386	2 442	23,5
Mecklenburg	—	—	—	6 261	1 392	22,2	6 261	1 392	22,2
Oldenburg	772	199	25,8	2 921	380	13,0	3 693	579	15,7
Braunschweig	1 944	476	24,5	2 724	485	17,8	4 668	961	20,6
Anhalt	1 273	245	19,2	1 317	301	22,9	2 590	546	21,1
Hamburg	13 568	2 959	21,8	—	—	—	13 568	2 959	21,8
Bremen	4 253	1 023	24,0	—	—	—	4 253	1 023	24,0
Lübeck	1 145	233	20,3	—	—	—	1 145	233	20,3
Deutsches Reich	246 751	59 033	23,9	261 132	47 657	18,3	507 883	106 690	21,0

Bestand und Zulassungen von Lastkraftwagen

Länder und Landesteile	Großstädte und Städte über 50 000 bis 100 000 Einwohner			Städte bis 50 000 Einwohner und Landgemeinden			Gesamt		
	Bestand 1. 7. 1933	Zulassungen 1. 7. 1933 bis 30. 6. 1934	Zulassungen in v. H. des Bestandes	Bestand 1. 7. 1933	Zulassungen 1. 7. 1933 bis 30. 6. 1934	Zulassungen in v. H. des Bestandes	Bestand 1. 7. 1933	Zulassungen 1. 7. 1933 bis 30. 6. 1934	Zulassungen in v. H. des Bestandes
Ostpreußen	659	139	21,1	1 071	179	16,7	1 730	318	18,4
Berlin	15 002	1 267	8,4	—	—	—	15 002	1 267	8,4
Brandenburg	967	65	6,7	5 522	282	5,1	6 489	347	5,3
Pommern	793	149	18,8	1 509	269	17,8	2 302	418	18,2
Grenzmark Posen-Westpreußen	—	—	—	274	21	7,7	274	21	7,7
Niederschlesien	1 666	186	11,2	2 503	256	10,2	4 169	442	10,6
Oberschlesien	733	59	8,0	616	41	6,7	1 349	100	7,4
Prov. Sachsen	2 165	400	18,5	4 753	384	8,1	6 918	784	11,3
Schleswig-Holstein	2 089	282	13,5	2 790	313	11,2	4 879	595	12,2
Hannover mit Schaumburg-Lippe ..	2 546	366	14,4	3 939	420	10,7	6 485	786	12,1
Westfalen und Lippe	5 024	602	12,0	5 082	502	9,9	10 106	1 104	10,9
Hessen-Nassau einschl. Waldeck ...	3 026	290	9,6	2 578	231	9,0	5 604	521	9,3
Rheinprovinz	13 847	1 577	11,4	8 297	769	9,3	22 144	2 346	10,6
Bayern	5 663	732	12,9	8 227	965	11,7	13 890	1 697	12,2
Sachsen	8 026	918	11,4	7 151	778	10,9	15 177	1 696	11,2
Württemberg einschl. Hohenzollern ..	2 806	402	13,9	4 548	525	11,5	7 354	927	12,5
Baden	2 793	323	11,6	2 646	296	11,2	5 439	619	11,4
Thüringen	521	60	11,5	2 502	266	10,6	3 023	326	10,8
Hessen	1 588	237	14,9	1 372	166	12,1	2 960	403	13,6
Mecklenburg	—	—	—	1 195	161	13,5	1 195	161	13,5
Oldenburg	163	36	22,1	699	61	8,7	862	97	11,3
Braunschweig	612	76	12,4	648	62	9,6	1 260	138	11,0
Anhalt	328	34	10,4	265	35	13,2	593	69	11,6
Hamburg	5 394	619	11,5	—	—	—	5 394	619	11,5
Bremen	1 382	115	8,3	—	—	—	1 382	115	8,3
Lübeck	453	48	10,6	—	—	—	453	48	10,6
Deutsches Reich	78 336	8 982	11,5	68 187	6 982	10,2	146 523	15 964	10,9

saßen. Dagegen standen von den Personenkraftwagen im Jahre 1930 nur 48,5 v. H. in den städtischen und 51,5 v. H. in den überwiegend agrarischen Gebieten. D. h. also, daß auf das Nominaleinkommen bezogen, die Motorisierung des flachen Landes erheblich stärker war als die Motorisierung der größeren Städte. Nun bedeutet aber ein versteuertes Nominaleinkommen von etwa RM 8000,— in den Städten und auf dem flachen Lande durchaus noch nicht das Gleiche; vielmehr wird bei gleichem versteuerten Nominaleinkommen das tatsächliche Einkommen in agrarischen Gebieten im Durchschnitt höher liegen als in den Städten. Andererseits ist das Bedürfnis nach einem Kraftwagen auf dem Lande erheblich stärker als in der Stadt; auch ist der Kreis konkurrierender Bedürfnisse beim Landwirt geringer als beim Städter, und schließlich liegen die Haltungskosten für einen Kraftwagen auf dem Lande (Garagen) niedriger als in den Städten. Es ist also wahrscheinlich, daß auch auf das tatsächliche Einkommen bezogen, die Motorisierung auf dem flachen Lande erheblich weiter fortgeschritten war als in den Städten; hierauf kann das Zurückbleiben der Zulassungen in den Agrargebieten gegenüber den städtischen Gebieten in den letzten Jahren zum Teil beruhen. Daneben scheint aber der zur Automobilbeschaffung und Automobilhaltung auf dem flachen Lande zur Verfügung stehende Teil der Einkommen in den letzten Jahren stärker geschrumpft zu sein als in den Städten. Dementsprechend liegt vor allem die Ersatzquote auf dem flachen Lande — siehe Übersicht auf Seite 154 — seit 1930 besonders niedrig.

Die Übersicht auf Seite 155 stellt die Zulassungen, bezogen auf die Bestände in den einzelnen Ländern und Landesteilen, dar. Es zeigt sich,

daß die Stufung der Zulassungsquote für Stadt und Land in fast allen Gebieten gleichmäßig vorhanden ist, und daß auch die Quoten in den zwei großen Marktgruppen ziemlich einheitlich sind.

Waren im Bereich des Personenkraftverkehrs, wie oben dargestellt wurde, sehr erhebliche Entwicklungsunterschiede zwischen Stadt und Land festzustellen, so war bei den Lastkraftwagen die Neueinstellung von Fahrzeugen, bezogen auf die Bestände in den Agrargebieten, fast ebenso groß wie in den Städten. Allerdings ist die Dynamik, der Ersatz- und der Zuwachsquote, wie die Übersicht auf Seite 154 zeigt, sehr verschieden. So lag im Jahre 1932/33 der Ersatz auf dem Lande erheblich niedriger als in den Städten, und umgekehrt die Zuwachsquote in den agrarischen Gebieten höher.

Textilversandgeschäfte*)

Der Absatz von Verbrauchsgütern an den letzten Konsumenten durch die Versandgeschäfte ist in Deutschland in einer sehr großen Zahl von Branchen zu finden. Dabei dürfte die Bedeutung der Versandgeschäfte besonders groß sein für den Absatz von Nahrungs- und Genußmitteln (Butter, Kaffee, Zigarren usw.) und von Textilien.

Obwohl Textilwaren schon seit langem in dieser Form abgesetzt werden — die Textilversandgeschäfte gehören zu den ältesten Versandgeschäften in Deutschland — ist das Interesse, das ihnen entgegengebracht wird, erst in den letzten Jahren gestiegen. Ursprünglich war es die Aufgabe der Textilversandhäuser, das flache Land mit all den Waren zu versorgen, die der eingesessene Handel nicht führte, weil die Nachfrage im einzelnen zu gering war. Hierbei handelte es sich vor allem um Waren höherer Qualitäten, die an vielen kleinen und kleinsten Plätzen nur von wenigen Personen verlangt wurden (Leinenwaren, Aussteuerartikel, Tuche und dergl.). Diese Betriebe ließen ihre Waren vorzugsweise durch Vertreter anbieten. Daneben haben sich Textilversandgeschäfte entwickelt, die sich die Versorgung der weniger bemittelten Bevölkerungsschichten auf dem Lande zur Aufgabe machten. Mit einem Sortiment gangbarer Textilwaren, durch hohen Lagerumschlag, niedrige Kosten und geringe Aufschläge versuchte man, den Textilverbrauch in diesen Kreisen anzuregen und zu steigern. Diese Unternehmungen beschränkten sich auf schriftliche Angebote. Durch die hohe Leistungsfähigkeit und die Größe, die einige dieser Betriebe erreicht haben, ist der Wettbewerb im Textileinzelhandel stellenweise verschärft worden.

*) Vgl. hierzu Wochenbericht des I. f. K. 7. Jg. Nr. 16, v. 25. 4. 1934, S. 78 „Deutsche Versandgeschäfte“.

Dem Fortschreiten dieser Entwicklung wurde kürzlich ein Ende gesetzt.

Der Reichswirtschaftsminister hat auf Grund des § 5 des Gesetzes über die Errichtung von Zwangskartellen vom 15. 7. 1933 die Errichtung neuer Textilversandgeschäfte, die Erweiterung der Verpackungs- und Versandräume bestehender Textilversandgeschäfte, die Verlegung der in den Verpackungs- und Versandräumen ausgeübten Tätigkeit in andere Räume eines Textilversandgeschäftes und die Neueinrichtung von Verpackungs- und Versandräumen bei Textilversandgeschäften verboten.

Die Unterschiede in der bisherigen Entwicklung ergeben sich aus der nachstehenden Übersicht der Umsatzbewegung der Versandgeschäfte für Baumwollwaren, Aussteuerartikel, Wäsche, Wollgarne und dergl.

Dabei ist unterschieden worden zwischen Betrieben, die mit Vertretern arbeiten, und solchen, die sich ganz auf schriftliche Angebote beschränken. Innerhalb der zweiten Gruppe wurden die kleineren und mittleren Unternehmungen für sich ausgewertet.

Umsatz und Zahl der Sendungen in Versandgeschäften für Baumwollwaren, Aussteuerartikel, Wäsche, Wollgarne und dergl.

Veränderung gegenüber dem Vorjahr in v. H.

	Betriebe, die mit Vertretern arbeiten	Betriebe, die sich auf schriftliche Angebote beschränken	
		kleinere u. mittl. Betriebe	alle bericht. Betriebe zusammen
Umsatz:			
1932	— 25	— 20	— 2
1933	+ 23	+ 17	+ 35
Zahl der Sendungen:			
1932	+ 5	+ 6	+ 11
1933	+ 34	+ 29	+ 27

In den Jahren 1932 und 1933 haben sich die Umsätze der Betriebe, die ihre Waren durch Vertreter anbieten lassen, und die der kleineren und mittleren Versandgeschäfte, die nur das schriftliche Angebot pflegen, etwa gleich entwickelt. Unter Einbeziehung der größeren Betriebe ergibt sich jedoch eine erheblich günstigere Entwicklung als bei diesen Gruppen: Der Rückgang der Umsätze im Jahre 1932 war nur schwach und die Steigerung im Jahr 1933 besonders lebhaft.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		26. Juni bis 1. Juli 1933	3.-8. Juli 1933	10.-15. Juli 1933	17.-22. Juli 1933	24.-29. Juli 1933	31. Juli bis 5. Aug. 1933	7.-12. Aug. 1933	14.-19. Aug. 1933	25.-30. Juni 1934	2.-7. Juli 1934	9.-14. Juli 1934	16.-21. Juli 1934	23.-28. Juli 1934	30. Juli bis 4. Aug. 1934	6.-11. Aug. 1934	13.-18. Aug. 1934
		26	27	28	29	30	31	32	33	26	27	28	29	30	31	32	33
Woche:																	
1. Tätigkeitsgrad																	
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000	4856,9	.	4827,1	.	.	4463,8	.	4334,2	2480,8	.	.	.	.	*) 2426	.	.
darunter:																	
Hauptunterstützungsempfänger i. d. Arbeitslosenversicherung	"	416,3	.	406,3	.	.	394,5	.	370,8	264,8	.	.	.	.	*) 290	.	.
i. d. Krisenunterstützung	"	1310,4	.	1291,2	.	.	1252,7	.	1204,1	813,5	.	.	.	.	*) 799	.	.
Wohlfahrterwerbslose	"	2062,6	.	.	.	.	1766,3	.	.	796,9	.	.	.	.	*) 762	.	.
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ²⁾	"	2438,1	.	.	.	2442,2	.	.	.	2092,6	.	.	2126,3	.	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	262,8	244,1	243,1	249,4	247,8	242,5	250,5	244,1	287,1	282,7	288,9	283,9	284,0	289,9	279,1	.
— in Deutsch-Oberschlesien	"	50,7	52,2	52,9	45,8	50,5	49,6	48,2	51,8	55,4	51,2	50,9	53,8	52,6	57,4	53,8	.
Kokszeugung im Ruhrrevier	"	47,9	46,0	46,1	45,6	46,9	46,6	44,7	45,4	53,9	51,8	52,1	52,7	53,4	54,9	52,1	.
Steinkohle, Großbritannien	"	637,1	623,7	626,5	580,7	612,9	644,1	492,3	638,9	625,7	678,5	643,0	591,6	649,8	691,6	.	.
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagengstellung der Reichsbahn	1 000	107,1	102,7	103,3	103,7	102,5	101,4	101,3	102,4	119,3	114,4	114,5	112,1	111,7	113,3	111,6	.
Kreditsicherheit, arbeitstäglich																	
Wechselproteste } Nach Mit-	Anzahl	114	175	145	134	126	110	124	127	94	98	96	108	93	81	95	.
Eröffnete Konkurse																	
Vergleichsverfahren	Anzahl	4	6	6	3	3	4	2	3	2	3	2	2	2	4	2	2
Eröffnete Konkurse	"	9	11	11	8	10	11	10	9	9	6	9	7	7	9	8	9
Notenbanken³⁾																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	347	353	372	386	.	396	409	418	150	150	151	.	151	151	151	152
davon Reichsbank	"	273	280	299	312	.	323	336	345	77	77	78	.	78	78	78	78
Wechsel- und Lombardkredite	davon Reichsbank	3573	3418	3295	3178	.	3494	3298	3241	3774	3537	3521	.	3322	3677	3539	3472
davon Reichsbank		3422	3270	3149	3032	.	3346	3153	3097	3633	3399	3385	.	3189	3540	3405	3339
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeit)	"	555	466	465	516	.	523	441	465	743	680	730	.	750	770	748	785
davon Reichsbank	"	447	360	358	396	.	412	331	353	623	558	606	.	620	649	626	660
Bundes-Reserve-Banken U. S. A.	Mill. \$	191,0	181,8	167,9	163,1	161,4	163,5	156,3	165,9	27,0	29,0	22,7	23,3	21,3	21,4	20,6	20,2
Diskontierte Wechsel		1975,2	1995,3	2007,2	2017,3	2027,6	2037,9	2048,3	2058,9	2430,3	2431,8	2431,8	2431,8	2432,1	2431,8	2431,8	2431,5
Regierungssicherheiten	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	5515	5390	5306	5175	.	5530	5378	5282	5775	5569	5504	.	5315	5706	5556	5465
davon Reichsbanknoten	"	3473	3384	3330	3234	.	3484	3372	3322	3770	3625	3588	.	3466	3761	3639	3586
Postcheckverkehr ⁴⁾	"	1157	1045	945	904	1027	906	944	924	1281	1180	1174	1093	1158	1094	1111	.
Postcheckguthaben (Bestände)	"	455	474	466	442	440	464	460	444	518	569	545	519	523	539	536	.
2. Wertbewegung																	
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Debetzinsen ⁵⁾ } der Stempel	"	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Kreditzinsen ⁶⁾ } vereinigung		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tagesgeld	"	5,17	5,30	4,78	4,87	5,08	5,35	4,96	5,05	4,64	4,75	4,60	4,62	4,66	4,82	4,63	4,63
Monatsgeld	"	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79	5,79	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06	5,06
Privatdiskont	"	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75
Warenwechsel mit Bank giro	"	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38	4,38	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13
Rendite der 6% Pfandbriefe	"	7,48	7,66	7,52	7,44	7,42	7,41	7,44	7,47	6,77	6,76	6,75	6,74	6,74	6,77	6,77	6,75
Call money New York	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Privatdiskont London	"	0,51	0,52	0,52	0,45	0,44	0,43	0,41	0,38	0,94	0,93	0,90	0,85	0,83	0,78	0,81	0,81
" Zürich	"	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
" Amsterdam	"	3,43	4,15	3,78	3,29	2,76	1,88	1,18	0,83	0,59	0,61	0,61	0,63	0,66	0,81	0,67	0,63
Effektenmarkt																	
Festverz. 6% Wertpapiere	v. H.	78,73	77,18	77,94	78,75	78,89	79,01	78,70	78,55	88,86	10) 87,76	11) 87,86	11) 87,94	11) 87,79	11) 87,41	11) 87,44	11) 87,86
Kursniveau, gesamt		80,24	78,32	79,75	80,63	80,88	81,03	80,62	80,38	88,64	88,81	88,92	89,07	88,97	88,66	88,59	88,91
—, Pfandbriefe	"	72,91	71,24	70,88	71,31	71,06	70,73	70,32	70,14	85,84	85,66	85,75	85,73	85,51	85,02	84,89	85,44
—, Kommunal-Obligationen	"	80,01	79,38	79,63	80,46	80,73	81,02	81,12	81,22	92,01	11) 85,49	11) 85,54	11) 85,46	11) 85,13	11) 84,26	11) 84,53	11) 85,26
—, Offentl. Anleihen	"	76,02	74,67	74,35	75,39	75,13	75,46	74,92	74,74	87,33	87,46	87,65	87,60	87,40	87,49	88,38	88,82
—, Industrie-Obligationen	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	69,8	68,5	67,7	69,1	68,5	68,2	67,3	66,4	77,0	76,4	77,0	78,0	79,1	78,3	79,0	79,5
—, Bergbau u. Schwerindustrie	"	76,3	74,5	73,8	76,6	76,1	76,0	74,8	73,0	85,9	85,0	85,4	86,6	87,7	87,2	88,4	88,5
—, Verarbeitende Industrie	"	64,6	63,6	62,8	63,8	63,2	62,9	62,0	61,4	70,8	70,5	71,1	72,3	73,5	72,5	73,1	73,7
—, Handel und Verkehr	"	72,7	71,5	70,7	71,5	70,7	70,2	69,7	68,9	79,4	78,8	79,7	80,2	81,0	80,2	80,8	81,2
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je \$	3,3430	3,1240	2,9450	2,9320	3,0460	3,0950	3,1010	3,1290	2,5128	2,5132	2,5146	2,5150	2,5150	2,5150	2,5030	2,4860
London	RM je £	14,32	14,15	13,98	13,99	14,01	13,97	13,92	13,89	12,66	12,68	12,65	12,67	12,67	12,66	12,65	12,64
Paris	RM je 100fr	16,61	16,58	16,45	16,45	16,43	16,46	16,47	16,46	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52
Warenpreise																	
Indexziffern																	
Reagible Waren ⁹⁾	1913=100	62,3	62,5	62,3	62,5	61,7	60,3	59,3	58,5	64,6	65,1	65,8	65,8	66,4	66,5	65,8	65,7
Großhandelspreise (gesamt)	"	93,2	93,7	93,7	94,0	94,2	94,3	94,3	94,2	97,6	98,1	98,8	99,1	99,3	99,7	100,1	100,2
Agrarstoffe	"	85,0	86,2	86,1	86,5	87,1	87,5	87,8	87,7	94,7	96,0	97,6	98,1	98,5	99,3	99,8	100,0
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	89,7	89,8	89,8	90,3	90,0	90,1	89,8	89,4	91,0	91,2	91,5	91,7	91,9	92,2	92,4	92,5
—, Fertigwaren	"	112,4	112,8	112,8	113,0	113,2	113,2	113,4	113,4	114,9	114,8	114,9	115,0	115,0	115,2	115,3	115,5
darunter: Produktionsgüter	"	113,9	113,9	113,9	114,0	114,0	114,0	114,0	114,1	113,8	113,8	113,9	113,9	113,9	113,9	113,9	113,9
Ver																	

Gegenstand	Einheit ¹⁾		1933								1934							
			Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	
			25	25	26	27	26	26	25	24	26	24	26	24	24	26	26	
Anzahl der Werkstage:																		
Verkehr																		
Reichsbahn: Wagentestell- ung, arbeitstäg ²⁾	1 000	D	106,1	106,4	103,2	103,5	111,8	118,2	122,4	110,0	102,8	106,4	115,1	114,8	116,7	116,4		
" Beförderte Güter ³⁾	1 000 t	S	20708	20704	20354	22005	24776	26432	27105	23357	23979	22785	26205	23292	23433	25574		
Binnenwasserstraßen ⁴⁾ . . .	"	"	9961	9622	9924	9857	9819	10033	9895	3843	7428	8068	11067	10741	10954	10536		
Seeverkehr mit dem Ausland ⁵⁾	"	"	1704	1771	1807	1643	1475	1663	1803	1739	1543	1384	1743	1820	2059	1992		
Ankunft	"	"	812	777	874	930	982	1109	1204	1113	1118	911	1068	1047	967	802		
Abgang	"	"																
Reichspost (arbeitstäg ²⁾) . .	1928=100	D	53,8	52,2	50,8	50,0	52,0	50,3	46,8	51,7	39,7	41,2	47,7	50,3	53,5	48,0		
Aufgegebene Telegramme	"	"	90,7	86,5	83,6	81,7	87,6	90,9	90,3	97,5	91,4	93,8	97,3	98,0	96,8	93,4		
Fernsprechweitverk. ⁶⁾	"	"	83,3	81,6	83,1	83,6	86,4	85,4	84,4	85,9	79,1	82,5	89,4	91,1	92,4	90,5		
Beförderte Pakete ⁷⁾	"	"	89,1	78,0	72,9	72,6	81,4	87,6	95,9	128,6	75,6	83,6	97,6	89,7	93,0	84,2		
Eingezahlte Postanweisun- gen und Zahlkarten:																		
Anzahl	"	"	94,7	90,6	91,2	83,9	87,6	92,1	94,9	110,3	94,0	92,9	98,1	97,9	99,9	97,3		
Betrag	"	"	65,0	66,3	65,1	60,8	65,3	65,5	65,5	78,1	64,9	63,1	69,0	70,1	71,0	70,1		
Binnenhandel (Umsätze)																		
Reichsbund d. deutschen Ver- brauchergerossenschaften (GEG, Großhandel)	Mill. RM	S	22,1	20,0	22,5	21,5	23,9	26,0	27,0	28,0	21,6	21,6	24,4	20,8	23,5	24,1		
Einkaufsgerossenschaften:																		
Kolonialwarenhdr. Edeka- zentrale	1928=100	"	122,0	144,1	106,9	147,0	140,6	166,1	126,4	227,2	88,0	111,6	117,8	158,8	119,1	168,2		
Genossensch.	"	"	103,5	100,6	110,4	108,1	104,0	104,7	105,9	112,9	90,8	86,2	104,0	86,7	108,6	120,8		
Bäcker Zentralgenossensch.	"	"	130,5	121,8	114,8	117,4	112,9	116,1	125,0	115,1	103,1	114,4	132,6	100,0	104,0	90,7		
Lokalgenossensch.	"	"	84,7	76,4	78,4	82,3	75,8	77,8	81,6	74,7	69,5	71,1	80,4	75,3	90,0	81,9		
Gastwirte	"	"	91,2	87,7	83,9	87,5	86,2	89,8	91,9	99,7	97,5	96,4	111,7	99,6	112,6	99,6		
Drogenhändler	"	"	94,4	90,2	91,6	85,4	82,4	83,7	86,7	88,3	79,7	70,1	89,1	88,6	112,5	90,4		
Hausratgeschäfte	"	"	40,1	43,3	40,3	35,3	36,6	42,1	52,3	63,9	61,3	36,4	44,1	50,9	55,4	53,3		
Schneider	"	"	76,6	55,3	52,4	45,1	59,5	81,3	81,7	87,1	53,1	53,1	72,8	98,9	82,4	79,9		
Schuhmacher	"	"	59,0	63,2	54,5	54,1	50,3	51,4	54,0	54,4	50,0	47,8	53,6	56,3	57,1	59,3		
Sattler und Polsterer	"	"	57,1	52,6	47,3	49,8	49,0	50,8	50,1	47,3	42,9	45,8	63,4	63,6	62,8	67,4		
Maler	"	"	71,7	55,2	52,1	53,9	56,6	49,5	44,1	31,8	50,4	69,9	99,9	84,4	77,1	74,8		
Holzverarbeitende Gewerbe	"	"	55,7	48,9	47,0	53,7	54,6	45,3	55,5	42,5	53,7	61,1	66,9	65,0	59,9	60,8		
Metallverarbeit. Gewerbe .	"	"	55,9	54,2	48,0	56,6	62,5	62,6	56,8	53,2	54,3	65,6	79,5	71,7	70,1	81,9		
Wirtschaftsverbände des Uhrenhandels	"	"	28,0	28,0	14,8	33,1	52,5	58,8	68,4	92,8	31,4	42,8	64,9	43,8	44,9	44,2		
Einzelhandel insgesamt . .	1928=100	S	59,9	55,6	56,2	54,8	57,0	59,9	58,9	92,1	55,1	55,4	69,6	61,2	66,4	62,8		
Nahrungs- u. Genußmittel .	"	"	64,7	63,3	64,2	65,2	67,3	65,9	66,0	94,9	64,9	62,3	77,9	62,4	67,6	68,2		
Bekleidung	"	"	57,9	48,5	48,4	41,5	45,1	56,5	52,4	98,2	48,2	52,2	63,9	59,2	64,9	55,5		
Hausrat und Wohnbedarf .	"	"	54,3	51,3	52,7	54,3	55,8	63,3	63,0	74,2	47,4	55,5	70,5	70,5	78,4	75,1		
Warenhäuser:																		
Insgesamt	1931=100	S	63,9	55,9	57,2	53,8	52,4	59,3	61,6	114,0	52,7	62,9	71,0	67,1	66,3	60,6		
Nahrungs- u. Genußmittel	"	"	58,4	51,6	46,0	46,0	53,0	56,8	63,9	109,3	52,3	61,5	72,2	49,4	54,8	49,7		
Bekleidung	"	"	69,8	60,1	62,8	55,3	49,6	63,4	62,7	108,0	48,8	63,0	64,4	75,4	74,8	66,5		
Hausrat und Möbel	"	"	62,3	50,0	55,3	61,5	60,6	63,3	61,3	101,9	57,2	75,0	75,0	69,2	66,2	59,4		
Sonstiges	"	"	56,6	55,8	57,5	55,9	51,8	52,3	60,7	164,8	52,0	48,2	77,7	60,3	55,4	59,5		
Kaufhäuser:																		
Insgesamt	1931=100	S	75,6	62,2	63,7	52,9	54,3	72,3	71,0	120,0	54,2	60,2	72,4	71,7	78,9	70,3		
Bekleidung	"	"	80,5	64,2	64,9	51,2	52,9	74,4	71,9	116,5	54,6	61,0	73,4	75,7	86,0	73,0		
Hausrat und Möbel	"	"	76,5	55,2	61,5	66,0	68,1	75,8	75,1	117,3	60,6	74,8	82,2	69,5	80,4	66,4		
Sonstiges	"	"	44,1	54,2	56,5	55,3	53,4	54,9	61,7	145,1	45,7	44,2	58,1	45,0	34,7	54,4		
Fachgesch. d. Einzelhandels:																		
Lebensmittel und Kolonial- waren	1928=100	S	61,7	61,0	62,2	62,9	65,3	63,8	64,2	97,3	65,4	62,5	76,9	61,5	66,4	67,9		
Gemischwaren	"	"	71,4	71,0	78,1	77,6	80,1	75,9	73,5	103,9	70,7	65,6	84,9	73,3	78,5	80,6		
Drogen ⁸⁾	"	"	71,4	65,3	68,8	65,3	63,6	58,4	56,6	85,4	53,1	50,0	63,2	66,4	72,1	70,6		
Textil- u. Manufakturwaren	"	"	61,2	51,3	51,0	44,0	48,6	60,4	55,6	105,8	52,3	55,9	69,2	62,6	69,0	59,0		
Herren- u. Knabenkleidung	"	"	64,6	49,2	58,1	39,0	45,4	66,5	58,5	85,8	46,1	43,1	77,9	72,9	78,8	58,9		
Schuhwaren ⁹⁾	"	"	65,3	69,1	51,9	57,6	63,9	69,7	61,5	105,9	46,5	47,4	68,7	59,8	78,2	69,8		
Möbel	"	"	60,9	59,0	60,5	60,5	59,6	70,4	67,2	66,7	48,5	54,3	76,7	76,2	96,5	91,9		
Beleuchtungs- u. Elektroge- räte	"	"	31,6	32,9	30,6	38,5	45,4	45,4	54,2	85,6	42,8	52,5	56,3	62,5	39,6	43,7		
Außenhandel¹⁰⁾																		
Einfuhr insgesamt	Mill. RM	S	333	357	360	347	337	347	351	374	372	378	398	398	380	375		
Ausfuhr	"	"	422	384	385	413	432	445	394	424	350	343	401	316	337	339		
Einfuhr- (-) bzw. Ausfuhr- (+) Überschuf	"	"	+ 89	+ 27	+ 25	+ 66	+ 95	+ 98	+ 43	+ 50	- 22	- 35	+ 3	- 82	- 42	- 36		
Einfuhr:																		
Lebensmittel und Getränke	"	"	88	84	82	81	75	89	100	104	89	79	88	79	76	84		
Rohstoffe u. halbf. Waren	"	"	190	212	218	210	201	195	195	208	225	238	245	253	240	224		
Fertige Waren	"	"	54	58	58	54	58	60	54	60	56	57	62	63	61	64		
Ausfuhr:																		
Lebensmittel und Getränke	"	"	12	12	10	14	18	19	17	18	13	12	13	10	11	12		
Rohstoffe u. halbf. Waren	"	"	76	72	76	78	77	83	74	74	78	71	72	66	61	60		
Fertige Waren	"	"	333	299	298	320	336	343	303	331	259	260	315	240	265	267		
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mill. RM	E	5479	5515	5530	5570	5731	5630	5578	5715	5424	5466	5698	5647	5596	5775		
Reichsbank:																		
Abrechnungsverkehr ¹¹⁾ . . .	"	S	4122	4606	4272	4159	4336	4576	4478	4701	4889	4309	4697	4821	4563	5085		
Giroverkehr ¹²⁾	"	"	19762	21069	20337	20193	21765	21641	21656	22593	23291	19981	22996	23128	21305	23806		
Spargiroverkehr ¹³⁾	1 000 St.	"	2328	2259	2412	2396	2379	2586	2668	2866	2848	2548	2847	2904	2997	3000		
Postcheckverkehr ¹⁴⁾	Mill. RM	"																

¹⁾ D = Monatsdurchschnitt, E = Monatsende, S = Monatssumme. — ²⁾ Im öffentlichen Verkehr. — ³⁾ Ein- und Ausladungen in den wichtigeren Häfen. — ⁴⁾ Güterverkehr über 13 wichtigere Seehäfen und die Rheinhäfen mit Seeverkehr. — ⁵⁾ Ortsgespräche. — ⁶⁾ Von Ort zu Ort: Ferngespräche nach dem Inland, nach und aus dem Ausland und Schnellgespräche. — ⁷⁾ Ohne versiegelte Wertpakete, Verkehr im Inland, nach und aus dem Ausland. — ⁸⁾ Nach Ermittlungen der Forschungsst. f. d. Handel. — ⁹⁾ Reiner Warenverkehr. — ¹⁰⁾ Einschl. Eilavisverkehr; Einlieferungen. — ¹¹⁾ Mittelwert aus Einzahlungen und Auszahlungen. — ¹²⁾ Reiner Spargiroverkehr über Girozentralen, ohne Platzverkehr der Spar- bzw. Giro-kassen; nur eine Seite gezählt. — ¹³⁾ Mittelwert aus Gutschriften und Lastschriften. — ¹⁴⁾ Aus dem Aufkommen an Wechselstempelsteuer errechnet; ohne Reichsschatzwechsel. — *Vorläufige Zahlen sind kursiv gesetzt.*