

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

11. Jahrgang

Berlin, den 11. Mai 1938

Nummer 19

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

Grundlagen und Entwicklungstendenzen des deutsch-italienischen Warenaustausches

Der deutsch-italienische Außenhandel ist zur Zeit aus einem zweifachen Anlaß einer besonderen Betrachtung wert: Einmal ist er der sichtbarste Ausdruck der wirtschaftlichen Zusammenarbeit der beiden Länder, wie sie sich aus der politischen Einheit ergeben hat, die im Herbst des vergangenen Jahres durch den Besuch des Duce in Deutschland und in diesen Tagen erneut durch den Besuch des Führers und Reichskanzlers in Italien bekräftigt wurde. Zum anderen aber ist es in einem Zeitpunkt, in dem der Welthandel wieder von neuen Rückgängen bedroht wird, auch unter „rein wirtschaftlichen“ Gesichtspunkten lehrreich, sich die Gründe des anhaltenden Anstiegs des gegenseitigen Außenhandels dieser beiden Länder zu vergegenwärtigen.

Die übrige Welt glaubte vielfach, in dem Streben einiger Länder nach wirtschaftlicher Unabhängigkeit, in dem Prinzip der Gegenseitigkeit und in den neuen Methoden des Verrechnungsverkehrs sowie der Ein- und Ausfuhrkontrolle, die in einer Reihe von Staaten Bestandteil der Handelspolitik geworden sind, mit die wichtigsten Ursachen der unbefriedigenden Entwicklung des Welthandels in den vergangenen Jahren sehen zu dürfen. Dem steht entgegen, daß Italien und Deutschland, die mit größter Energie das Ziel der höchstmöglichen Selbstversorgung verfolgen, gerade mit diesen neuen Mitteln der Handelspolitik einen anhaltenden Anstieg ihres gegenseitigen Warenaustausches erzielen können, während in der übrigen Welt die Außenhandelsumsätze schon wieder sinken.

Außenhandelspflege — Bestandteil der Politik der wirtschaftlichen Unabhängigkeit

Von jeher nehmen Deutschland und Italien im gegenseitigen Außenhandel eine hervorragende Stelle ein. Vor 1932 standen unter den Bezugsländern Italiens vor Deutschland nur die Vereinigten Staaten von Amerika; seither ist es unbestritten das wichtigste Bezugsgebiet Italiens. Andererseits steht Deutschland unter den Absatzgebieten Italiens seit 1925, wie auch schon vor dem Weltkrieg, an erster Stelle. Auch im Außenhandel Deutschlands zählt Italien sowohl in der Einfuhr wie in der Ausfuhr von jeher zu den wichtigsten Handelspartnern. Seit 1932 haben sich die gegenseitigen Handelsbeziehungen noch bedeutend intensiviert: Die deutsche Ausfuhr nach Italien ist von 223 Mill. RM im Jahre 1932 auf 317 Mill. RM im vergangenen Jahre angewachsen; im ersten Vierteljahr 1938 ist sie wiederum beträchtlich höher als im ersten Vierteljahr des Vorjahrs. Die Einfuhr Deutschlands aus Italien nahm von 1932 bis 1937 von 181 Mill. RM auf 221 Mill. RM zu und steigt auch in diesem Jahre weiter an.

Noch bedeutsamer als diese Entwicklung der absoluten Ziffern ist die Tatsache, daß in den letzten Jahren der Anteil jedes der beiden Länder an dem Außenhandel des anderen fast andauernd gewachsen ist; der Austausch zwischen Deutschland und Italien nahm also rascher zu als der Außenhandel dieser Länder mit der übrigen Welt. Dies ließ sich erreichen, obwohl beide Länder dem Ziel zustreben, vom Ausland möglichst unabhängig zu sein. Einen besseren Beweis dafür, daß sich dieses Ziel und Außenhandelsförderung nicht ausschließen, kann es wohl kaum geben.

Auch der Außenhandel zwischen Deutschland und Italien kann nur auf den natürlichen und

historisch gewordenen Ergänzungsmöglichkeiten beider Staaten aufbauen, die schon bisher die Grundlage des gegenseitigen Außenhandels bildeten. Beide Länder können ihren Bedarf an Rohstoffen und Nahrungsmitteln aus eigener Erzeugung nicht voll decken. Im ganzen ist die Abhängigkeit von fremden Quellen in Italien noch größer als in Deutschland. Zwar vermag Italien den Bedarf an Feldfrüchten normalerweise selbst zu decken. Ein beträchtliches Defizit besteht aber noch in Fleisch und Fetten. Andererseits verfügt Italien über einen beträchtlichen Überschuß an Früchten. In der Rohstoffversorgung ist die Abhängigkeit besonders fühlbar bei Kohle, Erz, Erdöl und Textilrohstoffen. Italien ist demnach zum großen Teil in den gleichen Produkten vom Ausland abhängig wie Deutschland. Die Ergänzungsmöglichkeiten sind daher an sich beschränkt.

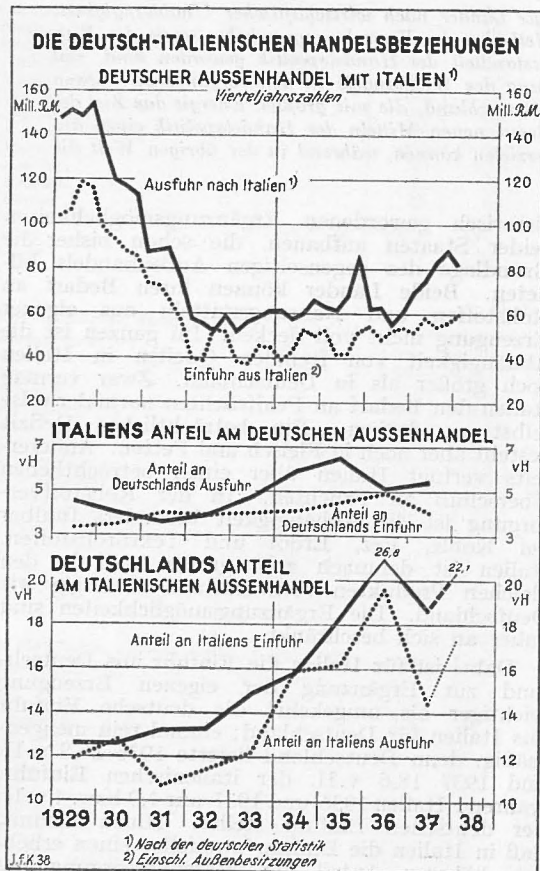
Dabei ist für Italien die Einfuhr aus Deutschland zur Ergänzung der eigenen Erzeugung wichtiger als umgekehrt die deutsche Einfuhr aus Italien für Deutschland: einmal rein mengenmäßig, denn Deutschland lieferte 1936 26,8 v.H. und 1937 18,6 v.H. der italienischen Einfuhr, während Italien 1936 und 1937 nur 4,9 bzw. 4 v.H. der deutschen Einfuhr stellte. Hinzu kommt, daß in Italien die Einfuhr zweifellos einen erheblich höheren Anteil der Warenversorgung des Landes stellt, als dies in Deutschland der Fall ist. Noch deutlicher wird aber die große Bedeutung der italienischen Einfuhr aus Deutschland bei einer „qualitativen“ Betrachtung: über die Hälfte der Kohleneinfuhr, ohne die die italienische Industrie heute und voraussichtlich auch späterhin kaum arbeiten können, kommt aus Deutschland, während die deutsche Einfuhr

Der Handel zwischen Deutschland und Italien

	Einheit	1929	1934	1935	1936	1937	1. Vj. 1937	1938
A. Nach der deutschen Statistik								
Deutsche Einfuhr aus Italien	Mill. RM	443,2	184,7	187,5	208,5	221,3	52,0	59,8
Anteil an der deutschen Gesamteinfuhr	v. H.	3,3	4,1	4,5	4,9	4,0	4,7	4,9
Deutsche Ausfuhr nach Italien ...	Mill. RM	602,4	245,9	278,3	240,6	311,6	70,0	81,6
Anteil an der deutschen Gesamtausfuhr	v. H.	4,5	5,9	6,5	5,1	5,4	5,4	5,9
B. Nach der italienischen Statistik								
Italiens Einfuhr aus Deutschland	Mill. L	2 675	1 213	1 427	1 617	2 572	533	694
Anteil an der italienischen Gesamteinfuhr ¹⁾	v. H.	12,4	16,0	18,6	27,5	19,1	18,6	22,5
Italiens Ausfuhr nach Deutschland	Mill. L	1 777	833	851	1 086	1 502	339	436
Anteil an der italienischen Gesamtausfuhr ¹⁾	v. H.	11,7	16,8	19,0	28,4	19,1	19,9	22,9

¹⁾ Ab 1934 ohne Kolonien.

aus Italien zu weit mehr als der Hälfte aus Südfürchten u. ä. Nahrungsmitteln, deren Bezug nicht unbedingt lebenswichtig ist, und auch schließlich meist aus Produkten besteht, die zur Aufrechterhaltung von Nahrungsstand und Produktion in Deutschland zur Not entbehrt werden könnten.



Die Struktur des deutsch-italienischen Außenhandels ist im einzelnen folgende: Während Deutschland von Italien vor allem Lebensmittel und einige Rohstoffe bezieht, liefert es Italien in erster Linie Kohle und Koks und eine Anzahl wichtiger Produktionsmittel (Maschinen!); darüber hinaus spielen im gegenseitigen Verkehr eine

große Anzahl hochqualifizierter Spezialprodukte eine Rolle, wie sie regelmäßig zwischen hoch-industrialisierten Staaten in großen Mengen ausgetauscht zu werden pflegen.

Das Entscheidende im gegenwärtigen Warenaustausch zwischen Deutschland und Italien ist jedoch, daß man die Durchführung der gegenseitigen Ergänzung nicht mehr ganz dem privaten Handel überläßt, sondern ihn bewußt lenkt und in gegenseitiger Absprache das Optimum der Ergänzung für beide Länder zu erzielen sucht. Auf diese Weise wird das Streben beider Länder nach wirtschaftlicher Unabhängigkeit wirksam unterstützt: Obgleich die Ergänzungsmöglichkeiten geringer sind als die zwischen anderen großen Staaten der Welt, wird durch die gegenseitige Sicherung und Ergänzung der Versorgung mit wichtigen Rohstoffen und Nahrungsmitteln die Selbstversorgung jedes der beiden Länder bedeutend mehr verstärkt, als dies aus den Mengenziffern des gegenseitigen Außenhandels hervorgeht.

Der deutsch-italienische Außenhandelsverkehr im Jahre 1937 nach wichtigen Warengruppen

Deutschlands Einfuhr aus Italien		Deutschlands Ausfuhr nach Italien	
Warengruppen	1 000 RM	Warengruppen	1 000 RM
Waren der Ernährungs-wirtschaft	121 341	Waren der Ernährungs-wirtschaft	1 750
Lebende Tiere	203	Lebende Tiere	81
Nahrungsmittel tierischen Ursprungs	1 800	Nahrungsmittel tierischen Ursprungs	300
Nahrungsmittel pflanzlichen Ursprungs	111 238	Nahrungsmittel pflanzlichen Ursprungs	1 091
Reis	6 112	Kartoffeln	737
Kartoffeln	6 528		
Küchengewächse	17 289		
Obst	28 914		
Südfrüchte	39 940		
Genußmittel	8 100		
Wein	7 869		
Waren der gewerblichen Wirtschaft	97 632	Waren der gewerblichen Wirtschaft	309 518
Rohstoffe	52 110	Rohstoffe	102 033
Abfallseide, Zellwolle ...	9 856	Steinkohlen	96 664
Hanf	22 108	Steine und Erden	3 033
Felle und Häute	5 208		
Erze und Metallaschen einschl. Bauxit	5 237		
Halbwaren	31 263	Halbwaren	22 703
Rohseiden und Seidengespinnste	12 955	Koks	3 475
Kunstseide	7 745	Stickstoffdüngemittel ...	9 382
Unedle Metalle	4 302		
Fertigwaren	14 259	Fertigwaren	184 782
Furniere, Sperrholz ...	2 059	Leder	5 459
Chemische Vorerzeugnisse	2 046	Felle zu Pelzwerk, bearb. ...	7 207
Kraftfahrzeuge, Luftfahrzeuge	3 429	Farben, Firnisse, Lacke	5 545
		Chemische Vorerzeugnisse	8 887
		Stab- und Formseisen	6 235
		Blech u. Draht aus Eisen	4 784
		Stanzzeug-, Ton-, Steingut-, Porzellan- u. Glaswaren	6 514
		Eisenwaren	20 708
		Werkzeugmaschinen ...	18 797
		Sonstige Maschinen ...	28 912
		Kraftfahrzeuge, Luftfahrzeuge	8 959
		Elektrotechn. Erzeugnisse (auch elektr. Maschinen)	13 220
		Feinmechanische u. optische Erzeugnisse ...	5 761
		Pharmazeut. Erzeugnisse	6 776
Einfuhr insgesamt	221 039	Ausfuhr insgesamt	311 289

Die Wandlungen, die sich aus den beiderseitigen Bemühungen um Erhöhung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit auch für den deutsch-italienischen Handel ergeben, leiten sich daraus her, daß man auf beiden Seiten den durch die Höhe des Export (und des Überschusses der dem anderen Lande gelieferten „Dienstleistungen“

über die empfangenen) bestimmten *Importspielraum* möglichst weitgehend zum Kauf der für den Ausbau der wirtschaftlichen Unabhängigkeit benötigten Rohstoffe und Produktionsmittel verwenden möchte. Diese Wünsche beider Länder widersprechen sich jedoch in vielen Punkten: das eine Land benötigt gerade die Waren weniger, die das andere zur Erweiterung seines Importspielraums absetzen könnte. Eine verständige Abstimmung der beiderseitigen Wünsche auf die beiderseitigen Möglichkeiten ist daher die Voraussetzung für eine reibungslose Durchführung des Warenverkehrs auf dieser neuen Grundlage. Diese Voraussetzung ist im deutsch-italienischen Handel in hohem Grade erfüllt.

Stark ausgeprägt war die Hinwendung zu Rohstoffen und Produktionsmitteln und die entsprechende Drosselung der Verbrauchsgütereinfuhr in der Einfuhr Italiens aus Deutschland in den Sanktionsmonaten (November 1935 bis Juni 1936). Nach Aufhebung der Sanktionen gegen Italien stieg die Einfuhr von Verbrauchsgütern zwar wieder etwas an. Im ganzen aber halten doch die Entwicklungstendenzen, die sich in den Jahren 1934 bis 1936 bereits durchgesetzt haben, auch jetzt weiter an.

Bezeichnend dafür ist die Entwicklung des deutsch-italienischen Handels im Jahre 1937. Italien hat 1937 noch mehr Kohle aus Deutschland bezogen als 1936, die Stahl- und Eiseneinfuhr aus Deutschland war dagegen etwas geringer. Weiter gewachsen ist aber die Maschineneinfuhr aus Deutschland, die für den Ausbau der italienischen Industrie wichtig ist. In der Ausfuhr nach Deutschland spielen neben Südfrüchten gegenwärtig eine große Rolle Hanf (1937: 285 000 t, 1936: 142 000 t) und Kunstseide (1937: 9 150 000 kg, 1936: 7 138 000 kg). Auch Italien trägt also in seiner Ausfuhr nach Deutschland im Rahmen der Möglichkeiten mehr und mehr auch dem erhöhten deutschen Rohstoffbedarf Rechnung.

Österreich nun auch einbezogen

In diesen Neuaufbau der deutsch-italienischen Außenhandelsbeziehungen ist nun nach dem Anschluß an das Reich auch Österreich einbezogen. Der Anteil Großdeutschlands beträgt — gemessen an den Handelsumsätzen im Jahre 1937 —

Der Handel Großdeutschlands mit Italien

	1937	Jan.-Febr. 1938
<i>Mill. RM</i>		
Deutschlands Einfuhr aus Italien	221,0	38,7
Deutschlands Ausfuhr nach Italien	311,3	50,2
Österreichs*) Einfuhr aus Italien	39,3	5,8
Österreichs*) Ausfuhr nach Italien	84,6	9,5
Einfuhr Deutschlands und Österreichs aus Italien	260,3	44,5
Ausfuhr Deutschlands und Österreichs nach Italien	395,9	59,7
<i>Anteile*) in v. H.</i>		
Anteil Deutschlands an der italien. Einfuhr	19,07	22,53
Anteil Deutschlands an der italien. Ausfuhr	19,14	22,87
Anteil Österreichs an der italien. Einfuhr	4,68	4,21
Anteil Österreichs an der italien. Ausfuhr	3,68	3,26
Anteil Deutschlands und Österreichs an der italienischen Einfuhr	23,75	26,74
Anteil Deutschlands und Österreichs an der italienischen Ausfuhr	22,82	26,13

*) Schillingwerte nach dem alten Austauschverhältnis zwischen Reichsmark und Schilling (1 S = 0,49 RM) auf Reichsmark umgerechnet. — *) Am Außenhandel Italiens ausschließlich des Handels mit den italienischen Kolonien.

bei der italienischen Einfuhr (aus fremden Ländern) 23,8 v. H., bei der italienischen Ausfuhr (nach fremden Ländern) 22,8 v. H. Im ersten Vierteljahr 1938 stellen sich die entsprechenden Anteile bei der Einfuhr auf 26,7 v. H. (gegen 24,9 v. H. im ersten Vierteljahr 1937) und bei der

Ausfuhr auf 26,1 v. H. (gegen 23,7 in der gleichen Vorjahrszeit).

Die Vorteile, die bewußte sorgfältige Abstimmung des Außenhandels auf die Bedürfnisse beider Partner und auf das gemeinsame Ziel der weiteren Steigerung der Umsätze bieten kann, sind damit noch gewachsen. So nahe es liegt, den Reichtum Österreichs an Rohstoffen (vor allem an Holz, Erzen, Eisen und Stahl) in erster Linie für die Befriedigung des innerhalb des Großdeutschen Reichs auftretenden Bedarfs einzusetzen, so wird man doch in Rechnung stellen, daß Italien in den letzten Jahren einen großen Teil der österreichischen Erzeugung an Rohstoffen und Produktionsmitteln zur Vervollständigung seiner eigenen Erzeugung abnahm, und damit eine allen Bedürfnissen nach Möglichkeit gerecht werdende Regelung

Österreichs Einfuhr wichtiger Waren aus Italien 1937

Waren bzw. Warengruppen	Wert in 1 000 S	Mengen in dz
Nahrungsmittel und Getränke	42 238	
<i>Südfrüchte</i>	13 720	328 039
<i>Reis</i>	7 820	233 772
<i>Obst</i>	7 551	178 875
<i>Gemüse</i>	8 488	416 316
<i>Wein</i>	1 901	47 511
Rohstoffe und halbfertige Waren	22 498	
<i>Futtermittel</i>	3 546	246 364
<i>Erze</i>	1 443	47 422
<i>Eröle</i>	9 770	628 698
<i>Flachs, Hanf, Jute und Abfälle davon</i> ..	2 626	15 728
<i>Chemische Rohstoffe</i>	1 230	85 140
Fertige Waren	15 502	
<i>Seidengespinste</i>	5 653	6 223
<i>Seidenwaren</i>	1 357	609
<i>Maschinen und Apparate</i>	811	1 932
<i>Kraftfahrzeuge und Motoren für solche</i> ..	821	2 995
<i>Chemikalien</i>	1 372	33 922
Gesamt-Einfuhr aus Italien	80 260	

Österreichs Ausfuhr wichtiger Waren nach Italien 1937

Ware bzw. Warengruppe	Wert in 1 000 S	Mengen in dz
Nahrungsmittel und Getränke	3 995	
<i>Speisefette und Speiseöle</i>	1 162	5 209
<i>Käse und Quarg</i>	1 209	5 953
Rohstoffe und halbfertige Waren	95 423	
<i>Papierzeug</i>	26 361	866 649
<i>Holz</i>	50 032	5 651 409
<i>Roh Eisen, Al Eisen usw.</i>	8 810	487 066
<i>Andere Rohmetalle, Almetalle</i>	3 598	46 514
Fertige Waren	69 994	
<i>Wollwaren</i>	3 030	913
<i>Pappen</i>	3 335	123 788
<i>Papier</i>	1 321	27 092
<i>Leder</i>	1 316	414
<i>Lederwaren (ohne Schuhe)</i>	2 101	472
<i>Feuerfeste Ziegel</i>	2 162	70 966
<i>Eisenwaren</i>	26 848	401 163
<i>Metallwaren</i>	5 868	8 282
<i>Elektrische Apparate</i>	1 365	874
<i>Andere Maschinen und Apparate</i>	4 145	15 696
<i>Chemische Erzeugnisse</i>	1 040	6 297
Gesamtausfuhr aus Italien	172 606	

suchen und finden. Ebenso ist kein Zweifel, daß die Frage, in welchem Umfang der bisherige Export österreichischer Waren über Triest aufrechterhalten wird, in der neuen Gesamtregelung gelöst werden wird. Auf diese Weise wird durch verständnisvolle Zusammenarbeit eine Stärkung der im Austausch zwischen Deutschland und Italien liegenden Kraftreserven erzielt werden können, die beiden Teilen zugute kommt.

Stärkung der Binnenmarktbelebung durch systematischen Ausbau des gegenseitigen Handels

In Deutschland wie in Italien ist es kaum mehr denkbar, daß die Beschäftigung durch irgend-

welche Einflüsse vom Weltmarkt her im ganzen noch wesentliche Beeinträchtigungen erleidet. Immerhin würde aber ein Zerfall des Exports, der bei einem allgemeinen Rückgang des Welt Handels drohen könnte, die Möglichkeit, Rohstoffe aus dem Ausland zu beziehen, erschweren. Infolgedessen ist es für die Länder, die wie Deutschland und Italien einen festen Einfuhrbedarf haben werden, von großem Wert, wenigstens für einen Teil ihrer Exporte einen möglichst gesicherten Absatz zu haben. Eine solche Sicherung gewähren

sich nun Italien und Deutschland gegenseitig. Sie bilden den Kern eines Blocks von Ländern, die sich durch ein System der Lenkung und Förderung des gegenseitigen Handels gegen die Einflüsse einer etwaigen neuen Weltwirtschaftskrise weitgehend immunisieren könnten. Je größer der Kreis dieser Staaten ist, um so größer sind die Chancen dieses Versuchs auch für die Länder dieses Blocks, in denen der Rhythmus des wirtschaftlichen Geschehens noch nicht so stark durch den Staat bestimmt wird.

Bestimmungsgründe der Häutepreise

Die Preisentwicklung am Welthäutemarkt

Die Häutepreise wurden im Verlauf des vergangenen Jahres von den allgemeinen Preiseinbrüchen auf den Rohstoffmärkten verhältnismäßig stark in Mitleidenschaft gezogen. Die argentinischen Notierungen waren seit Anfang April 1937 abwärts gerichtet, Mitte Juli griff die Abschwächung auf die New Yorker Terminbörse über, und ab August war der Preisrückgang allgemein. Binnen weniger Monate wurden die Häutepreise auf den Stand zurückgeworfen, den sie nach den schweren Krisen Jahren etwa im Frühjahr 1934 erreicht hatten.

Um die Jahreswende 1937/38 machte der Preisverlauf auf den Häutemärkten zunächst den Eindruck, als ob sich der Rückschlag gefangen hätte. In der neuesten Zeit sind aber weitere scharfe Preiseinbrüche erfolgt; die Preissituation ist keineswegs eindeutig geklärt. Dies legt die Frage nahe, wo die Bestimmungsgründe der Häutepreise zu suchen und wie die Entwicklungstendenzen der nächsten Zeit zu beurteilen sind.



Die Häutepreise sind nachfragebestimmt

Unter den Rohstoffen nehmen die Häute und Felle zur Lederbereitung insofern eine Sonderstellung ein, als sie Nebenprodukte der Fleischgewinnung oder der Milchtierhaltung darstellen. Das bedeutet: In einem gegebenen Marktgebiet ist das Häuteangebot unelastisch; wenn die Gerber mehr Häute einzuarbeiten wünschen und sogar höhere Rohstoffpreise anzulegen bereit sind, so werden deshalb noch lange nicht mehr Tiere geschlachtet.

Da nun in wichtigen Verarbeitungsländern, so in Deutschland oder in Großbritannien, der Fleischverbrauch im Laufe der Jahre nur wenig schwankt, müssen Veränderungen in der Nachfrage nach Rohhäuten besonders ausgeprägt im Außenhandel mit Häuten und Fellen zum Ausdruck kommen. Dies gilt um so mehr, als der Außenhandel zur Deckung des besonders „konjunktur-reagiblen“ Spitzenbedarfs bestimmt ist; d. h. der

Außenhandel gibt die Schwankungen der Gesamtnachfrage sozusagen verstärkt wieder. Hier ist auch der wichtigste Grund dafür zu suchen, daß zwischen der Bewegung des Welthandels in Häuten einerseits und der Preisentwicklung andererseits sehr enge Zusammenhänge bestehen.

Der Welthandel in Häuten: Ein gutes Symptom für die Nachfrageentwicklung

Nun ist es zwar eine statistisch keineswegs leicht zu lösende Aufgabe, den „Welthandel“ in Häuten und Fellen zu erfassen. In früheren Veröffentlichungen¹⁾ hatte das Institut für Konjunkturforschung den „Welthandel“ in Häuten einfach an der gesamten Häute- und Felleinfuhr der sieben wichtigsten Zuschußgebiete gemessen. In den heute wiedergegebenen Zahlen ist die Berechnung verfeinert, und zwar sind einmal nach Möglichkeit nur Rindschäute und Kalbfelle erfaßt worden; ferner wurde statt der Einfuhr die Differenz zwischen Ein- und Ausfuhr, also der Einfuhrüberschuß zugrunde gelegt. Freilich reichen diese statistischen Unterlagen noch nicht aus, um alle Außenhandelszahlen einheitlich auf der Basis „nasse Häute“ umzurechnen. Immerhin läßt die zusammenfassende Reihe deutlich folgende Tendenzen erkennen:

1. Bis Mitte 1932 ist die Nachfrage nach Häuten auf dem „Weltmarkt“ im Jahresmittel auf etwa die Hälfte des Standes von 1928 geschrumpft.

2. Von Mitte 1932 bis Herbst 1933 setzte eine starke Eindeckungswelle ein, die im August 1933 ihren höchsten Stand erreichte. In dem genannten Monat war der Einfuhrüberschuß der neun wichtigsten Länder fast dreimal so groß wie im vorangegangenen Krisentief.

3. Diese Zunahme der Nachfrage ging aber offenbar über das durch die Marktverhältnisse bedingte Maß hinaus. Zudem hatte das Dürrejahr 1934 eine starke Erhöhung des heimischen Häuteanfalles der wichtigsten Einarbeitungsländer zur Folge gehabt; ein Rückschlag des Welthandels in Häuten folgte, der erst im Spätherbst 1934 überwunden wurde.

4. Der folgende Aufschwung war zwar mehr gezügelt, doch trat im Herbst 1936 erneut ein Rückschlag ein, der sich — nach kurzem Anstieg im Frühjahr und Sommer 1937 — im Herbst 1937 wiederholte.

Welthandel und Preise

Um mit der „Mengenreihe“ der Nachfrageentwicklung eine Preisreihe vergleichbar zu machen, schaltet man aus dem Häutepreis zweckmäßiger-

¹⁾ Vgl. z. B. Rolf Wagenführ: „Bestimmungsgründe der Häute- und Lederpreise“, Sonderheft 23 des I. f. K., Berlin 1931.

weise die Einflüsse des sog. „allgemeinen Preisniveaus“, also solche Einflüsse aus, die durch Veränderungen auf der *Geldseite* der Wirtschaft bedingt sind. Dies geschieht am einfachsten in der Weise, daß man den Häutepreis Monat für Monat auf die Indexziffer der Großhandelspreise bezieht¹⁾. Das Ergebnis eines Vergleiches der so „bereinigten“ Preisreihe mit dem Einfuhrüberschuß der neun wichtigsten „Zuschußgebiete“ ist überaus aufschlußreich. Es zeigt sich nämlich, daß die Preise in ihrer großen Bewegung deutlich die Bewegung des Welthandels widerspiegeln. Selbst kurze Reaktionen von größerer Stärke (z. B. der Preisrückschlag Mitte 1933) sind in der Bewegung des Welthandels deutlich wiederzufinden. Dabei ist von besonderer Bedeutung, daß nicht nur in der *Bewegungsrichtung*, sondern auch in der *Stärke* der Auf- und Abwärtsbewegung Welthandel und Preise recht gut übereinstimmen. Das vorstehende Schaubild zeigt, daß im Verlauf des vergangenen Jahrzehnts Preise und Welthandel in Häuten in der großen Linie die gleiche Bewegung durchmachen. Soweit im Häutewelthandel die Mengenumsätze wieder stärker steigen, wird daher auch Raum für eine neue Erhöhung der Häutepreise sein.

Die differenzierenden Momente

Freilich darf man den geschilderten Zusammenhang nicht als so eng auffassen, daß sich nun etwa Welthandel und Preisbewegung *Monat für Monat* decken müßten. Das Schaubild läßt deutlich erkennen, daß wohl hier und da kurzfristige „Abweichungen“ beider Reihen voneinander auftreten können, wie das bei dem Dazwischentreten zufälliger Störungen ja auch gar nicht anders zu erwarten ist. Außerdem können sich sowohl auf der Angebots- als auf der Nachfrageseite gewisse Verschiebungen durchsetzen, die bei einer Beurteilung der Preisentwicklung in Rechnung zu stellen sind.

¹⁾ Ohikagoer Häutepreis dividiert durch die Indexziffer der amerikanischen Großhandelspreise.

Oben wurde gesagt, das Angebot an Häuten ist begrenzt; steigende Nachfrage kann nur bei steigenden Preisen gedeckt werden. Das ist grundsätzlich richtig; doch muß eine gewisse *Elastizität auch des Angebots* erwartet werden. Einmal haben sich z. B. die *Schlachtungen* in den Vereinigten Staaten in den letzten Jahren verhältnismäßig stark erhöht. Vor allem während des Dürrejahres 1934¹⁾ fielen hier so viel Häute an, daß der Einfuhrüberschuß zur gleichen Zeit stark ermäßigt werden konnte. Eine solche plötzliche Zunahme des Häuteangebots ist jedoch keineswegs die Regel; außerdem wurde sie dieses Mal durch eine starke Erhöhung des Bedarfs in einigen europäischen Ländern, vor allem in Deutschland und in der Tschechoslowakei, ausgeglichen, so daß die Nachfrage nach Häuten unvermindert lebhaft war. Auch die UdSSR, die 1933 vorübergehend überhaupt keine Häute eingeführt hatte, trat wieder stärker als Käufer auf.

Weiter ist noch die Tatsache von Bedeutung, daß im Angebot der europäischen und außer-europäischen Länder im letzten Jahrzehnt nicht unbedeutende Verschiebungen eingetreten sind. Österreich und die Tschechoslowakei sind in den letzten zehn Jahren bedeutende Lieferanten von rohen Häuten geworden. Auch Frankreich hat seinen Export steigern können und sich in den letzten vier Jahren sogar zu einem Häuteüberschußgebiet entwickelt. Dies hing einmal mit der geringen Kapazitätsausnutzung der Lederindustrie in den genannten Ländern selbst, dann aber wohl auch mit der Tatsache zusammen, daß bei den niedrigen Preisen die „Standorts“vorteile der europäischen Häuteproduzenten stärker zu Buch schlugen. Aber auch hier dürfte es sich nur um vorübergehende Tendenzen handeln, die mit steigenden Preisen und steigender Lederproduktion im Lande selbst an Kraft verlieren.

Von größerer Bedeutung auf lange Sicht ist die *Verschiebung im Handel mit trockenen bzw. nassen Häuten*. In Ländern, bei denen für die

Die Weltausfuhr und -einfuhr wichtiger Häutesorten
in 1000 t

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Ausfuhr										
Argentinien, cueros vacunos salados	124,8	113,8	118,7	103,3	98,1	110,2	105,3	119,5	120,2	127,0
Brasilien, couros vacuns salgados	48,5	41,0	40,9	38,0	26,3	32,2	40,3	39,0	42,8	52,2
Uruguay, cueros vacunos salados	9,5	7,6	5,2	4,8	4,0	5,7	2,3	1,8	1,2	7,9
Uruguay, cueros vacunos salados de frigorifico	11,8	12,7	18,4	14,6	11,6	11,0	14,3	18,8	13,9	10,1
Argentinien, Brasilien, Uruguay, naß gesalz. Rindschäute insgesamt ..	194,7	175,1	183,1	160,6	139,9	159,2	162,1	179,0	178,1	197,2
1928 = 100	100	90	94	83	72	82	83	92	91	101
Argentinien, Brasilien, Uruguay, trockene Rindschäute insgesamt	38,5	28,1	30,8	28,9	21,9	31,0	31,8	30,4	31,1	32,7
1928 = 100	100	73	80	75	57	80	83	79	81	85
Britisch Indien, Buffalo hides and Cow hides	38,8	29,4	22,7	18,3	12,9	17,7	22,1	22,4	21,4	26,1
China, Buffalo hides and Cow hides (incl. Calf)	25,4	16,9	10,4	10,0	5,5	8,5	7,5	6,8	14,6	15,8
Südafrikanische Union, Hides, ox and cow	19,7	14,8	15,1	10,0	8,4	10,7	12,8	11,0	13,7	11,4
Britisch Indien, China, Südafrik. Union Rindschäute, naß und trocken insgesamt ..	83,9	61,1	48,2	38,3	26,8	36,9	42,4	40,2	49,7	53,3
1928 = 100	100	73	57	46	32	44	51	48	59	64
Australien und Neuseeland, Rindschäute; Niederl. Indien Rinds- und Büffelhäute in 1000 Stück	2359	2036	1909	1749	1099	1618	1736	2087	2112	2600
1928 = 100	100	86	81	74	47	69	74	88	90	110
Einfuhr										
Deutsches Reich, Rindschäute, roh, grün, gesalzen, naß	77,3	63,0	78,8	72,3	77,4	81,6	92,3	77,0	71,5	91,1
Vereinigtes Königreich, Hides, wet, ox and cow	23,3	27,9	31,8	38,1	39,5	40,7	36,6	47,0	48,0	45,4
Vereinigte Staaten, Cattle Hides, wet salted	115,5	114,7	82,4	40,6	23,6	60,8	29,8	60,5	62,4	51,9
Deutsches Reich, Vereinigtes Königreich, Ver. Staaten, grüne oder naß gesalz. Rindschäute	222,1	205,6	193,0	151,0	140,5	183,1	158,7	184,5	181,9	188,4
1928 = 100	100	93	87	68	63	82	71	83	82	85
Deutsches Reich, Rindschäute, roh, gekalkt, getrocknet, trocken	34,1	25,6	23,9	21,7	18,3	28,2	21,4	20,8	19,6	19,9
Vereinigtes Königreich, Hides dry and dry salted, ox and cow	38,4	23,6	25,0	18,0	16,0	22,5	21,0	21,0	27,6	27,9
Vereinigte Staaten, Cattle Hides, dry and dry salted	9,8	5,7	2,4	1,5	1,6	1,7	0,3	1,0	1,9	2,2
Deutsches Reich, Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten, trockene Rindschäute	80,3	54,9	51,3	41,2	35,9	47,4	42,7	42,8	49,1	50,0
1928 = 100	100	68	64	51	45	59	53	53	61	62

Gewinnung, das Sammeln und den Transport der Häute ein großer Teil des Erlöses geopfert werden muß, kommen die Häute nur bei relativ hohen Preisen marktwirksam zum Angebot. Beispielsweise ist die afrikanische und asiatische Häuteausfuhr besonders stark vom Preise abhängig; wenn die Preise nicht lohnen, werden die Häute zurückbehalten oder erscheinen überhaupt nicht auf dem Markte. Während der Häuteexport der wichtigsten südamerikanischen Staaten, der ja überwiegend aus naß gesalzener Ware besteht, von 1928 bis 1932 nur um etwas mehr als ein Viertel zurückging und heute fast wieder den Stand von 1928 erreicht hat, ist die Ausfuhr Britisch-Indiens und Chinas, bei der die trockene Haut überwiegt, während der Krise um mehr als zwei Drittel zurückgegangen und liegt heute noch fast um zwei Fünftel niedriger als 1928. Bei steigendem Bedarf der Verarbeiter ist hier also eine gewisse „Reserve“ gegeben, die sich allmählich einschalten wird.

Neben dieser konjunkturellen Verschiebung zwischen dem Anteil der nassen und dem Anteil der trockenen Häute am Welthandel haben wir es jedoch mit einer strukturellen Verschiebung dieser Anteile zugunsten der nassen Ware zu tun. Entferntere Marktgebiete, vor allem in Südamerika, die früher überwiegend trockene Ware lieferten, stellen sich mehr und mehr auf die Versendung nasser Häute um, da hier steigende Mehrerlöse erzielt werden. Es ist eines der Erfordernisse der Spezialisierung und Vervollkommnung der internationalen Lederproduktion, daß sich die Fabrikanten bemühen, die Häute möglichst im Urzustande schon in den eigenen Betrieb zu übernehmen. Ferner bereitet auch beim

Ankauf von trockenen Häuten das Erkennen von schadhafte Stellen größere Schwierigkeiten als beim Ankauf von nassen Häuten. Zum Handel an der New Yorker Häuteterminbörse ist die Haut nur in nassem Zustande zugelassen, da die nasse Haut nicht nur an Qualität, sondern auf Grund neuerzeitlicher Standardisierungsverfahren auch an Marktgängigkeit — Fungibilität — der trockenen Haut überlegen ist. Dementsprechend wirkt die Verbesserung der Schlachtungsmethoden durch Zentralisierung und Modernisierung (Kühlung, Lagerung usw.) immer mehr zugunsten der Gewinnung nasser Häute. Wenn auch die Frachtkosten der trockenen Haut naturgemäß geringer sind, so stellen sich die Lagerhauskosten wegen der Möglichkeit des dichten und beliebigen Aufeinanderstichtens der nassen Haut dagegen bereits höher. Sobald in einem entfernteren Marktgebiet moderne Lagerhäuser und Abtransportmöglichkeiten geschaffen sind, wird dort vom Trocknen der Häute fast ganz Abstand genommen.

Auf der Nachfrageseite ist eher mit steigenden Anforderungen der Gerbereien zu rechnen; die zum Teil überhöhten Lagerbestände sind weitgehend abgebaut. Soweit nicht vom eigentlichen Lederverbrauch — d. h. von der Nachfrage der Verbraucher nach Schuhen — stärkere Störungen eintreten, scheinen also die Vorbedingungen für eine Erholung der Häutepreise gegeben, zumal die Lagerbestände im Laufe des Jahres 1937 stark vermindert worden sind.

Dabei ist freilich die Sonderstellung zu beachten, die Deutschland in der Häutewirtschaft der Welt einnimmt. Noch heute ist Deutschland der wichtigste Importeur; die Preise für inländische Häute bleiben straff geregelt.

Zur Entwicklung der Gemüsepreise

Die Gemüsepreise sind im allgemeinen stark vom jeweiligen Ernteausfall abhängig, da Gemüse größtenteils leicht verderblich und nur beschränkt lagerfähig ist. Durch die Marktordnung sind Preisschwankungen aber weitgehend ausgeglichen worden. Die Entwicklung im vergangenen Jahr ist durch drei Tatsachen gekennzeichnet:

1. Die Großhandelspreise haben 1937 fast durchweg höher gelegen als im Vorjahr. Lediglich die Tomatenpreise sind infolge der reichlichen Ernte gesunken; in den niedrigeren Preisen für Weiß-

und Rotkohl kommen noch die Nachwirkungen der guten Ernte des Jahres 1936 zum Ausdruck.

2. Die Einzelhandelspreise machten im allgemeinen die Entwicklung der Großhandelspreise mit, doch sind die Einzelhandelspreise in den meisten Fällen weniger stark gestiegen als die Großhandelspreise.

3. Die Spannen zwischen Groß- und Einzelhandelspreisen liegen mit wenigen Ausnahmen niedriger als im Vorjahr.

Preise und Preisspannen bei Gemüse
Gewogene Jahresdurchschnitte

Jahr	Verkaufspreise		Spanne	in v. H. des Großhandelspreises	Verkaufspreise		Spanne	in v. H. des Großhandelspreises	Verkaufspreise		Spanne	in v. H. des Großhandelspreises
	des Großhandels	des Einzelhandels			des Großhandels	des Einzelhandels			des Großhandels	des Einzelhandels		
in <i>ℳ</i> je 50 kg ¹⁾												
Weißkohl*)												
1932....	2,46	5,57	3,11	126,4	20,67	32,75	12,08	58,4	8,76	13,49	4,73	54,0
1933....	3,37	6,51	3,14	93,2	20,75	30,73	9,98	48,1	8,34	13,05	4,71	56,5
1934....	4,20	7,72	3,52	83,8	22,30	34,52	12,22	54,8	8,08	12,81	4,73	58,5
1935....	4,39	7,76	3,37	76,8	25,24	36,85	11,61	46,0	10,88	15,59	4,71	43,3
1936....	4,13	7,46	3,33	80,6	24,46	38,69	14,23	58,2	10,03	14,68	4,65	46,4
1937....	4,00	7,06	3,06	76,5	24,80	37,75	12,95	52,2	11,74	17,36	5,62	47,9
Rotkohl*)												
1932....	3,55	7,30	3,75	105,6	10,29	16,99	6,70	65,1	4,39	8,16	3,77	85,9
1933....	4,78	8,41	3,63	75,9	10,29	16,62	6,33	61,5	5,19	8,75	3,56	68,6
1934....	6,26	10,16	3,90	62,3	8,75	14,26	5,51	63,0	5,54	9,16	3,62	65,3
1935....	7,88	11,90	4,02	51,0	15,56	23,58	8,02	51,5	5,40	9,18	3,78	70,0
1936....	6,22	10,19	3,97	63,8	15,26	21,58	6,32	41,4	4,11	7,65	3,54	86,1
1937....	5,89	9,80	3,91	66,4	11,61	18,09	6,48	55,8	6,47	9,93	3,46	53,5
Blumenkohl												
1932....	2,46	5,57	3,11	126,4	20,67	32,75	12,08	58,4	8,76	13,49	4,73	54,0
1933....	3,37	6,51	3,14	93,2	20,75	30,73	9,98	48,1	8,34	13,05	4,71	56,5
1934....	4,20	7,72	3,52	83,8	22,30	34,52	12,22	54,8	8,08	12,81	4,73	58,5
1935....	4,39	7,76	3,37	76,8	25,24	36,85	11,61	46,0	10,88	15,59	4,71	43,3
1936....	4,13	7,46	3,33	80,6	24,46	38,69	14,23	58,2	10,03	14,68	4,65	46,4
1937....	4,00	7,06	3,06	76,5	24,80	37,75	12,95	52,2	11,74	17,36	5,62	47,9
Spinat												
1932....	2,46	5,57	3,11	126,4	20,67	32,75	12,08	58,4	8,76	13,49	4,73	54,0
1933....	3,37	6,51	3,14	93,2	20,75	30,73	9,98	48,1	8,34	13,05	4,71	56,5
1934....	4,20	7,72	3,52	83,8	22,30	34,52	12,22	54,8	8,08	12,81	4,73	58,5
1935....	4,39	7,76	3,37	76,8	25,24	36,85	11,61	46,0	10,88	15,59	4,71	43,3
1936....	4,13	7,46	3,33	80,6	24,46	38,69	14,23	58,2	10,03	14,68	4,65	46,4
1937....	4,00	7,06	3,06	76,5	24,80	37,75	12,95	52,2	11,74	17,36	5,62	47,9
Mohrrüben												
1932....	3,55	7,30	3,75	105,6	10,29	16,99	6,70	65,1	4,39	8,16	3,77	85,9
1933....	4,78	8,41	3,63	75,9	10,29	16,62	6,33	61,5	5,19	8,75	3,56	68,6
1934....	6,26	10,16	3,90	62,3	8,75	14,26	5,51	63,0	5,54	9,16	3,62	65,3
1935....	7,88	11,90	4,02	51,0	15,56	23,58	8,02	51,5	5,40	9,18	3,78	70,0
1936....	6,22	10,19	3,97	63,8	15,26	21,58	6,32	41,4	4,11	7,65	3,54	86,1
1937....	5,89	9,80	3,91	66,4	11,61	18,09	6,48	55,8	6,47	9,93	3,46	53,5
Wirsingkohl*)												
1932....	3,84	7,33	3,49	90,9	6,71	9,74	3,03	45,2	6,77	10,78	4,01	59,2
1933....	5,75	9,32	3,57	62,1	5,35	8,29	2,94	55,0	4,76	8,69	3,93	82,6
1934....	6,16	10,16	4,00	64,9	6,44	9,66	3,22	50,0	6,43	10,24	3,81	59,3
1935....	6,71	10,57	3,86	57,5	7,62	11,54	3,92	51,4	6,58	9,97	3,39	51,5
1936....	5,28	9,08	3,80	72,0	6,98	10,47	3,49	50,0	6,41	10,27	3,86	60,2
1937....	6,29	10,03	3,74	59,5	8,03	12,10	4,07	50,7	6,50	9,81	3,31	50,9
Salat												
1932....	3,84	7,33	3,49	90,9	6,71	9,74	3,03	45,2	6,77	10,78	4,01	59,2
1933....	5,75	9,32	3,57	62,1	5,35	8,29	2,94	55,0	4,76	8,69	3,93	82,6
1934....	6,16	10,16	4,00	64,9	6,44	9,66	3,22	50,0	6,43	10,24	3,81	59,3
1935....	6,71	10,57	3,86	57,5	7,62	11,54	3,92	51,4	6,58	9,97	3,39	51,5
1936....	5,28	9,08	3,80	72,0	6,98	10,47	3,49	50,0	6,41	10,27	3,86	60,2
1937....	6,29	10,03	3,74	59,5	8,03	12,10	4,07	50,7	6,50	9,81	3,31	50,9
Zwiebeln												
1932....	3,84	7,33	3,49	90,9	6,71	9,74	3,03	45,2	6,77	10,78	4,01	59,2
1933....	5,75	9,32	3,57	62,1	5,35	8,29	2,94	55,0	4,76	8,69	3,93	82,6
1934....	6,16	10,16	4,00	64,9	6,44	9,66	3,22	50,0	6,43	10,24	3,81	59,3
1935....	6,71	10,57	3,86	57,5	7,62	11,54	3,92	51,4	6,58	9,97	3,39	51,5
1936....	5,28	9,08	3,80	72,0	6,98	10,47	3,49	50,0	6,41	10,27	3,86	60,2
1937....	6,29	10,03	3,74	59,5	8,03	12,10	4,07	50,7	6,50	9,81	3,31	50,9

*) Für 1936 gegenüber Wochenbericht Nr. 18 v. 5. 5. 1937 berichtigte Zahlen. — ¹⁾ Blumenkohl und Salat je 100 Stück.

Anschrift des Herausgebers: Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstr. 6; Fernruf: 3180 71. — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe. — Versandort: Berlin. — Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. G. Lucae, 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 W. Hentschel K.-G., Berlin N 65.

— Diese Nummer umfaßt sechs Textseiten, zwei Zahlenbeilagen und eine vierseitige Sonderbeilage —

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart							
		15.-20. März 1937	22.-27. März 1937	30. März bis 8. April 1937	5.-10. April 1937	12.-17. April 1937	19.-24. April 1937	26.-30. April 1937	3.-8. Mai 1937	14.-19. März 1938	21.-26. März 1938	28. März bis 2. April 1938	4.-9. April 1938	11.-16. April 1938	18.-23. April 1938	25.-30. April 1938	2.-7. Mai 1938	
		11	12	13	14	15	16	17	18	11	12	13	14	15	16	17	18	
Woche:																		
Geschäftsgang (Indexziffer)	1936=100	112,0	112,1	112,6	112,7	112,6	113,9	114,8	115,3	117,0	116,5	116,1	114,6	114,4	114,8	117,0	.	
Deutschland ¹⁾	„	107,7	107,0	107,0	107,4	108,5	108,5	109,1	109,3	104,4	104,4	104,2	103,9	103,3	103,0	101,9	.	
Großbritannien ²⁾	„									80,1	80,5						.	
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	„																.	
Produktion, arbeitstäglich																		
Steenkohle im Ruhrrevier	1 000 t	419,3	434,9	411,7	415,5	420,1	419,2	434,0	417,6	423,4	419,9	416,0	411,4	405,7	412,3	416,3	.	
— in Deutsch-Oberschlesien	„	77,4	74,8	77,9	79,7	80,6	80,0	80,4	82,2	85,9	85,5	85,1	83,2	80,7	86,4	89,7	.	
Kokszeugung im Ruhrrevier ..	„	81,0	80,7	81,5	81,8	81,8	82,3	83,4	82,5	87,6	87,3	87,5	86,0	85,2	84,5	88,6	.	
Steenkohle, Großbritannien ⁴⁾	„	886,6	897,3	.	886,3	884,1	860,1	824,9	838,2	846,9	823,1	813,1	807,8	830,2	.	.	.	
Verkehr, arbeitstäglich																		
Wagenstellung der Reichsbahn...	1 000	143,1	143,5	144,3	146,1	145,0	143,1	149,1	151,1	148,2	150,2	149,4	148,1	146,1	149,7	153,2	.	
Reichsbank																		
Kapitalanlagen	Mill. RM	5002	4945	5040	5217	4986	4839	5620	5437	5632	5389	6358	5979	5849	5527	6330	.	
darunter:																		
Wechsel- und Lombardkredite ..	„	4504	4450	5162	4761	4541	4410	5204	5021	5334	4966	5965	5568	5451	5109	5912	.	
Deckungsfähige Wertpapiere ...	„	196	182	167	145	133	118	106	105	103	126	96	114	101	121	121	.	
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	„	716	835	970	816	789	764	794	776	823	832	1323	1245	1222	1318	1031	.	
Zahlungsverkehr																		
Geldumlauf	Mill. RM	6384	6278	6838	6481	6309	6187	6937	6750	6853	6671	7591	7437	7499	7192	.	.	
davon Reichsbanknoten	„	4522	4445	4938	4646	4498	4390	4979	4816	4949	4808	5622	5476	5524	5283	6086	.	
Postcheckverkehr ⁵⁾	„	1892	1460	1456	1533	1529	1385	1476	1362	1565	1561	1890	1803	1504	1538	1963	.	
Postcheckguthaben (Bestände) ..	„	648	810	762	718	698	695	694	769	717	810	814	805	864	864	813	.	
Zinssätze																		
Blankotagesgeld	% p. a.	3,23	3,31	3,38	2,75	2,42	2,13	2,55	2,80	2,85	2,73	3,15	2,88	2,97	2,88	3,13	2,92	
Rendite der 4 1/2 %-Pfandbriefe ..	„	4,58	4,58	4,57	4,56	4,55	4,54	4,54	4,54	4,50	4,50	4,49	4,49	4,49	4,50	4,50	4,50	
Call money New York	„	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Privatdiskont London	„	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	
Zürich	„	1,25	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Amsterdam	„	0,26	0,12	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	
Effektenmarkt																		
Festverz. 4 1/2 %-Wertpapiere	v. H.	97,71	97,73	97,95	98,20	98,52	98,69	98,75	98,79	100,04	100,04	100,06	100,07	100,06	100,05	100,04	100,02	
Kursanleihe, gesamt ⁶⁾	„	98,16	98,17	98,41	98,62	98,90	99,04	99,08	99,07	100,12	100,12	100,13	100,15	100,15	100,12	100,12	100,11	
— Pfandbriefe	„	90,54	96,61	96,84	97,18	97,59	97,86	98,02	98,16	99,94	99,95	99,95	99,96	99,96	99,96	99,95	99,94	
— Kommunal-Obligationen	„	97,11	97,08	97,16	97,53	97,92	98,10	98,11	98,22	99,79	99,77	99,85	99,80	99,77	99,77	99,73	99,68	
— Öffentliche Anleihen ⁷⁾	„	102,17	102,16	101,48	101,94	102,32	102,59	102,49	102,21	102,92	102,95	102,91	102,98	102,98	102,95	102,66	102,69	
5% Industrie-Obligationen ⁸⁾	„																	
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	109,6	109,0	109,1	109,5	110,8	111,6	111,2	111,2	113,6	114,0	114,4	114,6	115,1	115,2	114,7	114,0	
— Bergbau und Schwerindustrie	„	120,6	119,8	119,6	120,0	121,5	122,7	122,0	121,9	118,7	119,3	120,0	120,0	120,5	120,6	119,6	118,6	
— Verarbeitende Industrie	„	101,9	101,6	101,7	102,1	103,3	104,0	103,8	103,9	107,9	108,4	108,8	109,0	109,4	109,6	109,3	108,6	
— Handel und Verkehr	„	112,7	112,1	112,3	112,8	113,8	114,7	114,3	114,3	118,8	118,9	119,1	119,4	120,1	120,1	119,7	119,2	
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1926 = 100	133,9	133,9	134,1	132,8	133,8	131,8	128,6	134,5	100,9	105,0	104,4	108,4	111,5	111,8	110,5	108,7	
— Ver. Staaten von Amerika ¹⁰⁾	„	129,5	126,0	127,6	121,5	124,1	124,9	114,8	119,2	77,4	71,9	63,7	68,4	73,6	73,8	74,0	73,3	
Devisenkurse in Berlin																		
New York	RM je \$	2,4900	2,4900	2,4900	2,4908	2,4912	2,4900	2,4900	2,4918	2,4918	2,4945	2,4937	2,4940	2,4923	2,4856	2,4887	2,4885	
London	RM je £	12,17	12,17	12,18	12,21	12,23	12,27	12,31	12,31	12,39	12,38	12,38	12,38	12,40	12,42	12,42	12,42	
Paris	RM je 100fr	11,43	11,44	11,45	11,33	11,12	11,08	11,10	11,18	7,63	7,61	7,62	7,69	7,78	7,74	7,65	7,23	
Warenpreise																		
Indexziffern																		
Beagible Waren ¹¹⁾	1913=100	83,8	82,5	82,9	82,1	80,4	79,6	79,4	79,4	74,0	74,7	74,1	73,8	73,6	74,3	73,9	73,4	
Großhandelspreise (gesamt)	„	106,2	106,1	106,2	106,2	105,9	105,6	105,6	105,6	105,8	105,8	105,7	105,6	105,6	105,6	105,5	105,5	
Agrarstoffe	„	103,8	103,9	104,0	104,3	104,3	103,6	103,6	104,0	105,6	105,7	105,7	105,7	105,7	105,7	105,6	105,9	
Industrielle Rohstoffe u. Halbwar.	„	98,4	98,1	98,2	97,8	97,0	96,7	96,6	96,3	94,4	94,4	94,3	93,9	93,8	94,0	93,8	93,5	
Fertigwaren	„	123,6	123,6	123,7	123,6	123,7	123,8	124,1	124,1	126,0	125,9	125,9	126,0	126,0	125,9	126,0	125,9	
darunter: Produktionsgüter	„	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	112,9	
Verbrauchsgüter	„	131,4	131,4	131,6	131,5	131,7	131,9	132,3	132,3	135,7	135,6	135,6	135,7	135,7	135,6	135,7	135,6	
Großhandelsindex																		
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926 = 100	93,7	94,3	94,7	94,5	94,5	93,8	93,5	93,2	82,3	81,9	81,2	80,9	81,1	81,0	80,6	80,5	
Großhandelspreise	1913 = 100	118,2	120,0	120,6	119,8	118,9	118,9	117,4	117,6	107,5	106,7	106,1	106,0	106,6	106,0	106,1	105,0	
Boggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	194,0	194,0	194,0	193,0	193,0	193,0	193,0	191,0	
Blinder, Lebendgewicht, Berlin ...	je 50 kg	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	42,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	42,3	
Blindschute, stidam. ¹²⁾ , Hamburg ..	je 1/2 kg	0,56	0,56	0,58	0,62	0,61	0,57	0,55	0,56	0,43	0,42	0,42	0,42	0,41	0,40	0,40	0,40	
Maschinengüßbruch, Düsseldorf ¹³⁾ ..	je t																	

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1937												1938				
		Febr.	März	April	Mal	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April		
		24	25	26	23	26	27	26	26	26	25	26	25	24	27	24		
Anzahl der Werktage:																		
Kreditsicherheit																		
Wechselproteste ²⁾	Anzahl in 1000	S	49,6	47,7	53,2	53,2	51,0	50,2	45,2	45,6	46,1	43,3	41,5	38,4	35,7	.	.	
Vergleichsverfahren ³⁾	1000 RM Anzahl	"	5718	6415	7645	7403	6766	6799	5854	6009	6062	5637	5557	5202	4721	.	.	
Konkursanträge ⁴⁾	"	"	31	38	52	39	36	38	35	33	24	35	23	25	28	30	25	
davon mangels Masse abgelehnt ..	"	"	410	419	449	356	348	345	282	321	330	360	316	343	337	.	.	
Eröffnete Konkurse ⁵⁾	"	"	188	203	223	167	183	181	122	151	175	187	158	162	155	.	.	
	"	"	206	235	234	180	181	177	151	163	175	177	159	179	183	185	151	
Reichsbank																		
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	E	73	73	74	74	75	75	76	76	76	76	76	76	76	76	76	
Kapitalanlagen	"	"	5437	5640	5620	5520	5781	5801	5771	6040	6026	5984	6584	5979	6136	6358	6330	
darunter Wechselkredite ⁶⁾	"	"	4812	5112	5152	5055	5323	5345	5316	5591	5585	5546	6131	5519	5658	5902	5853	
„ Lombardforderungen	"	"	102	51	62	50	55	52	52	51	44	46	60	66	81	63	59	
„ Deckungsfähige Wertpapiere ..	"	"	222	167	106	104	104	104	104	105	105	105	106	108	110	96	121	
Depositen (tägl. fällt. Verbk.) ..	"	"	785	870	794	804	880	732	736	838	711	786	1059	851	891	1323	1031	
Notenumlauf	"	"	4816	4938	4979	4902	4992	5112	5116	5256	5275	5196	5493	5199	5278	5022	6086	
Geldumlauf insgesamt																		
	Mill. RM	E	6738	6838	6937	6830	6938	7104	7093	7259	7282	7177	7499	7143	7241	7591	.	
Acht große Banken																		
Sonstige Gläubiger ⁷⁾	Mill. RM	E	5940	6008	6102	6200	6174	6140	6181	6168	6182	6291	.	6131	6194	6340	.	
Schuldner (ohne Bankendebitoren) ..	"	"	3326	3371	3305	3273	3248	3287	3309	3389	3335	3280	.	3292	3344	3426	.	
Wechselbestand	"	"	3149	3027	3390	3339	3269	3304	3180	3025	3239	3401	.	3118	3181	3256	.	
Wertpapiere	"	"	931	920	859	957	938	891	1011	992	957	912	.	975	954	899	.	
Barliquidität	"	"	1,59	2,17	1,64	1,73	1,99	1,83	1,87	2,28	1,76	1,89	.	1,90	1,71	2,21	.	
Liquidität zweiten Grades	in v. H. der Verpflichtung	"	39,26	37,19	40,33	39,99	38,99	39,28	39,02	36,26	38,35	40,86	.	39,92	38,82	39,16	.	
Reichsfinanzen																		
Steuereinnahmen ⁸⁾	Mill. RM	S	779	1141	911	857	1310	1163	1080	1470	1144	1023	1522	1106	929	1445	.	
Reichsschuld (ohne Neubesitz) ..	E	E	15300	16058	16156	16907	16904	16857	16926	17602	17574	17655	17570	18910	18975	.	.	
Sparkassen⁹⁾																		
Stand der Spareinlagen	Mill. RM	E	14756	14838	14963	15030	15060	15124	15218	15287	15415	15537	15741	16191	16420	16546	.	
Einzahlungsüberschuß	"	"	105,4	33,0	71,8	33,6	19,1	57,6	88,0	64,5	117,2	103,0	60,6	211,1	155,8	87,7	.	
Giroeinlagen (m. sächs. Gironetz) ¹⁰⁾	E	E	2503	2506	2452	2538	2454	2447	2575	2505	2524	2672	2542	2607	2767	2744	.	
Emissionen																		
Aktien (Kurswert) ¹¹⁾	Mill. RM	S	110	12	4	3	6	38	20	8	20	11	17	47	14	11	.	
Festverzinsl. Wertpapiere (nom.)	"	"	202	914	143	817	109	118	156	1016	218	195	138	1488	190	.	.	
Bodenkreditinstitute (Neugeschäft)¹²⁾																		
Inlandsanlauf an:	Mill. RM	E	7271	7274	7280	7291	7295	7333	7353	7398	7411	7460	7482	7555	7591	.	.	
Goldpfandbriefen	"	"	4800	4703	4794	4790	4789	4785	4771	4675	4667	4666	4659	4659	4661	.	.	
Goldkommunalobligationen ¹³⁾ ..	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Monatliche Veränderung ¹⁴⁾ durch	"	"	+40,5	-4,9	+39,5	+2,0	+1,1	+40,8	+1,3	+33,4	+35,8	+24,7	+15,8	+53,4	+27,3	.	.	
Nettoverkäufe u. (+) od. Netto-	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
rückkäufe, Tilgungen usw. (-).	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Monatl. Veränderung in der Gruppe	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Gekündigte u. ausgeloste, noch nicht	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
eingeloste Pfandbriefe u. Kom.-Obl. ¹⁵⁾	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Hypotheken	"	"	8407	8488	8506	8557	8594	8417	8474	8525	8552	8618	9407	9451	9498	.	.	
Kommunalanleihen ¹⁶⁾	"	"	5453	5444	5434	5431	5419	5409	5404	5306	5292	5291	5585	5572	5576	.	.	
Zinssätze																		
Reichsbankdiskont	% p. a.	.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Debetzinsen ¹⁷⁾	"	.	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	
Kreditzinsen ¹⁸⁾	"	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Blankotagesgeld	"	"	2,55	3,13	2,55	2,71	2,78	2,63	2,85	3,06	2,82	2,64	2,99	2,97	2,74	2,85	2,96	
Privatdiskont	"	"	3,00	3,00	2,92	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	
Warenechsel mit Bankgiro	"	"	3,30	3,28	3,28	3,23	3,26	3,28	3,25	3,33	3,34	3,27	3,34	3,29	3,24	3,26	3,30	
Spareinlagen, normale	"	"	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
—, m. 1jähr. Kündigungsfrist	"	"	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	
Rendite der 4 1/2% Pfandbriefe	"	"	4,60	4,59	4,55	4,54	4,54	4,53	4,52	4,52	4,51	4,51	4,50	4,50	4,50	4,49	4,49	
Aktienrendite ¹⁹⁾	"	"	3,92	3,98	3,96	4,03	4,04	3,92	3,94	4,00	4,11	4,17	4,15	4,13	4,22	4,29	.	
Aktienindex																		
Gesamt	1924/26 = 100	D	108,1	109,3	110,6	111,8	112,8	114,6	115,7	114,8	113,2	112,0	111,3	113,8	113,6	113,9	114,8	
Bergbau und Schwerindustrie	"	"	120,3	120,6	121,3	122,4	123,6	125,2	125,1	123,9	121,6	119,8	118,5	120,5	119,4	119,0	120,1	
Verarbeitende Industrie	"	"	100,4	101,6	103,1	104,3	105,4	107,0	108,5	107,8	106,3	105,2	104,7	107,6	107,4	108,1	109,3	
Handel und Verkehr	"	"	110,6	112,5	113,7	115,1	115,9	118,0	119,3	118,7	117,6	116,8	116,2	118,6	119,1	119,1	119,7	
Rentenkurse (4 1/2% Werte)																		
Kursniveau, gesamt ²⁰⁾	v. H.	D	97,37	97,70	98,47	98,80	98,85	99,03	99,36	99,33	99,44	99,62	99,68	99,81	99,94	100,05	100,05	
—, Pfandbriefe	"	"	97,89	98,15	98,85	99,07	99,10	99,30	99,64	99,60	99,70	99,87	99,92	100,06	100,11	100,13	100,13	
—, Kommunal-Obligationen	"	"	96,10	96,51	97,56	98,21	98,23	98,40	98,77	98,77	98,89	99,06	99,14	99,30	99,65	99,93	99,96	
—, Öffentl. Anleihen ²¹⁾	"	"	90,54	97,10	97,83	98,24	98,43	98,59	98,79	98,70	98,91	99,16	99,25	99,23	99,47	99,78	99,78	
5% Industr.-Obligationen	"	"	99,94	101,20	102,25	102,17	102,14	102,43	102,42	101,89	102,18	102,86	102,72	103,03	103,09	102,96	102,88	
Stundenlöhne²²⁾																		
Gesamtdurchschnitt ²³⁾	1928 = 100	A	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	83,6	.	.	.	.	
männl. Facharbeiter	RM	"	78,4	78,4	78,4	78,4	78,4	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	.	.	.	.	
„ Hilfsarbeiter	"	"	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	.	.	.	.	
Warenpreise (Indexziffern)																		
Reagible Waren ²⁴⁾	1913 = 100	D	80,9	83,2	80,6	80,0	79,3	79,7	79,6	78,7	76,5	75,0	74,5	74,6	73,9	74,2	73,9	
Großhandelspreise (gesamt)	"	"	105,5	106,1	105,8	105,9	106,1	106,4	106,7	106,2	105,9	105,5	105,6	105,6	105,7	105,8	105,6	
Agrarstoffe	"	"	103,4	103,9	103,9	104,												

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 11. Jahrgang, Nr. 19, vom 11. Mai 1938

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

Zur Lage der französischen Kraftverkehrswirtschaft und Kraftfahrzeugindustrie

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Vergleicht man die Entwicklung, die die französische Automobilproduktion und Motorisierung im letzten Jahrzehnt genommen haben, mit der entsprechenden Entwicklung anderer Länder, so zeigt sich, daß

1. zwar der Krisenrückschlag der Jahre 1930 bis 1932 in Frankreich die Produktion verhältnismäßig weniger zurückwarf als beispielsweise in Deutschland oder den Vereinigten Staaten von Amerika, daß aber

2. der französische Automobilmarkt und die französische Kraftwagenproduktion an dem Aufschwung, der sich seit 1933 in den großen Industrieländern der Welt durchsetzte, kaum Teil hatte, vielmehr bis heute ohne Anzeichen einer durchgreifenden Besserung stagniert.

Von 1929 bis 1932 ging die Erzeugung von Personen- und Lastkraftwagen in Frankreich um etwa ein Drittel zurück, während in den Vereinigten Staaten die Automobilproduktion durch die Krise im gleichen Zeitraum auf etwa ein Viertel des Standes von 1929 herabgedrückt wurde. Auch in Deutschland betrug der Ausfall in den Jahren von 1929 bis 1932 etwa 60 v. H. Charakteristisch ist auch, daß in Frankreich der Rückgang der Automobilerzeugung in diesen Jahren kaum über die Krisenverluste der übrigen französischen Industrie hinausging, während in anderen Ländern wirtschaftliche Rückschläge grundsätzlich die Aufnahmefähigkeit der Kraftfahrzeugmärkte besonders stark zu beeinträchtigen und dementsprechend die Automobilindustrie besonders schwer zu treffen pflegen.

Erklären läßt sich die verhältnismäßig große Widerstandsfähigkeit der französischen Automobilnachfrage während der Krise aus der besonderen Wirtschaftsstruktur dieses Landes, seinem agrarischen und mittelständischen Charakter, seiner

breiten Wohlstandsentwicklung. Weite Bevölkerungsschichten gingen dort mit erheblichen Reserven in die Krise.

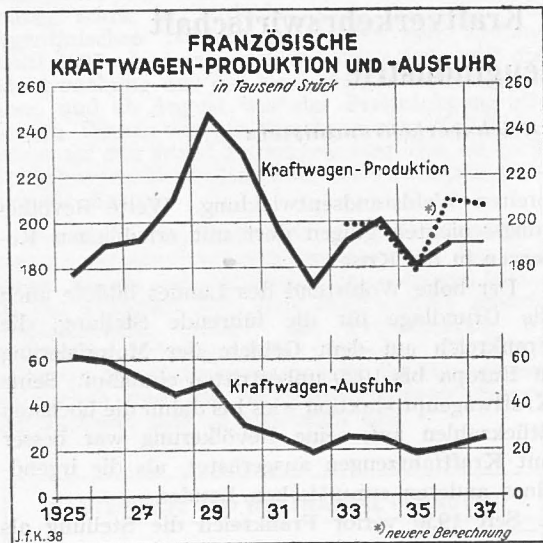
Der hohe Wohlstand des Landes bildete auch die Grundlage für die führende Stellung, die Frankreich auf dem Gebiete der Motorisierung in Europa bis 1929 unbestritten einnahm. Seine Kraftwagenproduktion wies bis dahin die höchsten Stückzahlen auf, seine Bevölkerung war besser mit Kraftfahrzeugen ausgerüstet, als die irgend eines anderen europäischen Landes.

Seit 1930 verlor Frankreich die Stellung als erster Automobilfabrikant Europas; Großbritannien und Deutschland liefen ihm nacheinander den Rang ab, so daß es heute in Europa auf den dritten Platz verwiesen ist.

Freilich bleibt der Motorisierungsvorsprung dieses Landes auch gegenüber Deutschland — wie weiter unten gezeigt werden soll — noch immer groß. Ferner darf nicht übersehen werden, daß selbst im Krisenjahr 1932 die Produktion der französischen Automobilfabrikation nicht unter 175000 Stück gesunken ist, und daß die Erzeugung in den letzten fünf Jahren immerhin zwischen 180000 bis 210000 Stück schwankte. Schließlich und vor allem kann erwartet werden, daß Frankreich — sobald es sich einmal aus seinen allgemeinen wirtschaftlichen, politischen und sozialen Schwierigkeiten herausgearbeitet haben wird — einen neuen Aufschwung seiner Kraftwagenproduktion erleben dürfte, der weit über den Hochstand der Jahre vor der Krise hinausführen wird.

Der Niedergang und die darauf folgende Stagnation der französischen Kraftwagenproduktion seit 1930 war sowohl inlands- als auch auslandsbedingt. Die Zulassungen von Personenkraftwagen sanken von 1930 bis 1932 um fast

40 v.H. auf etwa 140000 Einheiten. In den letzten Jahren liegen die Neueinstellungen zwischen 150000 und 170000 Einheiten. Etwa gleich stark war in den Jahren 1930 bis 1932 der Rückschlag auf dem Nutzkraftwagenmarkt. Hier setzte sich aber die Absatzschrumpfung noch bis 1935 fort; in diesem Jahr lagen die Zulassungen um 54 v.H. unter dem Stand von 1930. 1935 erreichte auch die französische Kraftwagenausfuhr den tiefsten Stand der Nachkriegszeit. 1925 führte Frankreich mehr als 61000 Wagen aus, 1935 waren es nur noch knapp 19000. Die Besserung der Weltkonjunktur und die Abwertung des Franken haben der französischen Automobilindustrie keine entscheidenden Erleichterungen gebracht. Auch 1937 gingen nur etwa 25000 französische Kraftwagen ins Ausland, das ist noch nicht die Hälfte der vor der Krise getätigten Exportumsätze.



Bei der Beurteilung der weiteren Entwicklung der französischen Kraftwagenproduktion muß vor allem berücksichtigt werden, daß die Nachfrage im letzten Jahr wahrscheinlich größer war, als es die Zulassungszahlen zum Ausdruck bringen. Denn die französische Automobilindustrie war 1937 — vor allem infolge der ihr aufgezwungenen Arbeitszeitverkürzung — nicht mehr in der Lage, selbst die gegen frühere Jahre stark verminderte Nachfrage zu decken.

Eine amtliche Erhebung über die französische Produktion, deren Ergebnisse Ende 1937 veröffentlicht wurden, stellte fest, daß die französische Automobilindustrie „zu den Industrien gezählt werden kann, bei denen die Nachfrage zur Zeit höher ist als das Angebot“.¹⁾

Diese Aussage des Untersuchungsausschusses zeigt deutlich, wie widerspruchsvoll heute die Lage der französischen Kraftfahrzeugwirtschaft ist. Bezeichnend sind auch die Maßnahmen, die der Ausschuß vorschlägt, um eine Steigerung der Produktion zu erreichen, und zwar u. a.:

1. sollen sich die Automobilfabrikanten „organisieren, disziplinieren und Abkommen abschließen mit dem Ziel, die Zahl der hergestellten Typen zu beschränken und den zu häufigen Wechsel dieser Typen zu vermindern“. Entsprechend wird eine Normung des Materials und der Teile für die Produktion und eine Rationalisierung des Bezugs gefordert;

2. sollen die Selbstkosten, insbesondere durch Ausbau des industriellen Rechnungswesens, herabgedrückt werden;

3. soll eine systematische und obligatorische Schulung der Belegschaft in allen Werken eingeführt werden;

4. soll der Export durch Gemeinschaftswerbung und Abmachungen über die Belieferung der Auslandsmärkte gestärkt werden;

5. soll für den Kraftfahrzeughandel ein Statut eingeführt werden, das die Tätigkeit dieses Zweiges der Kraftfahrzeugwirtschaft in allen entscheidenden Beziehungen regelt, so die Laufzeit der Vertreterverträge, die Handelsspannen usw.

Neben diesen die Organisation von Industrie und Handel betreffenden Maßnahmen wird als das Wichtigste eine Änderung des Dekrets vom 27. Oktober 1936 gefordert, durch welches die 40-Stundenwoche verfügt worden war. Es soll der Schematismus der einheitlichen Arbeitszeitverkürzung beseitigt und damit dem Mangel an spezialisierten Arbeitskräften abgeholfen werden.

Es läßt sich nicht übersehen, ob diese Vorschläge durchgesetzt werden können, da die endgültigen Entscheidungen mindestens in gleichem Maße von politischen wie von wirtschaftlichen Faktoren abhängen. Aber selbst wenn sie verwirklicht werden könnten, bleibt es noch fraglich, ob mit diesen Maßnahmen Erfolge zu erzielen sind, die über das — zunächst allerdings vordringliche — Ziel der Anpassung des Angebots an die Nachfrage hinausgehen. Unwahrscheinlich ist es, daß sie Preissenkungen im Gefolge haben würden, die ausreichen, um eine Belebung der Nachfrage herbeizuführen.

Denn die Ertragslage der französischen Automobilindustrie hat sich infolge der Arbeitszeitverkürzung und der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung seit 1936 sehr verschlechtert. Vor kurzem führte M. Robert Peugeot anläßlich der Hauptversammlung seiner Gesellschaft aus, daß von Mai 1936 bis Anfang 1938 die Lohnbelastung in der französischen Automobilindustrie um nicht weniger als 80 v.H. gestiegen sei, allerdings ohne daß diese Entwicklung den Arbeitern Vorteile brachte; wurde doch die Lohnerhöhung durch Steigerung der Lebenshaltungskosten weitgehend ausgeglichen. Auf der anderen Seite sind die Automobilpreise im gleichen Zeitraum um höchstens 30 v.H. heraufgesetzt worden. Da auch die Materialpreise erheblich gestiegen sind und schließlich die steuerliche Belastung der Industrieproduktion weiter zugenommen hat, befindet sich die französische Automobilwirtschaft in einer kritischen Lage. Eine kostenmäßige Entlastung,

¹⁾ Journal Officiel de La Republique Francaise, Annexe 18, Decembre 1937. Seite 1211.

die nach Durchführung der oben wiedergegebenen Vorschläge eintreten könnte, wird deshalb wohl wesentlich dazu verwandt werden müssen, um das finanzielle Gleichgewicht der Industrie wiederherzustellen; eine Herabsetzung der Preise dürfte vorerst nicht in Frage kommen.

Im übrigen hängt die Ausweitung des Kraftfahrzeugabsatzes weniger von den Kraftwagenpreisen, d. h. den Anschaffungskosten, als von den Haltungskosten im engeren Sinne ab. Auch in Frankreich sind diese Kosten im laufenden Jahrzehnt erheblich abgebaut worden. Für die Zeit von 1929/30 bis 1935 wird die Entlastung des Personenkraftwagenhalters auf etwa 30 v. H., die des Lastkraftwagenhalters auf etwa 20 v. H. veranschlagt¹⁾. Diese Entwicklung hätte sich unter „normalen“ wirtschaftlichen Verhältnissen sicher als ein starker Anreiz auf die Nachfrage ausgewirkt. Bei dem allgemeinen Tiefstand der wirtschaftlichen Tätigkeit und dem Verfall des Wohlstandes ist aber diese Kostensenkung ohne Wirkung geblieben; im gleichen Zeitraum ging, wie schon oben gezeigt wurde, die Aufnahmefähigkeit des Personenkraftwagenmarktes um etwa 40 v. H., die des Nutzfahrzeugmarktes sogar um mehr als die Hälfte zurück. Es zeigt sich also, wie sehr die Wirkung auch durchgreifender Kostensenkungen auf diesem Gebiet von der gesamtwirtschaftlichen Lage, dem Stand der Geschäftstätigkeit und der allgemeinen Wohlstandsentwicklung abhängt. Sobald sich diese allgemeinen Voraussetzungen auch in Frankreich entscheidend bessern, wird sich auch hier der inzwischen weit fortgeschrittene Abbau der Haltungskosten auswirken, d. h. die Motorisierung einen neuen starken Auftrieb erhalten, der Absatz weit über die Umsätze der Vorkrisenjahre hinausgehen.

Hinzu kommt, daß sich im letzten Jahrzehnt in der französischen Kraftverkehrswirtschaft ein sehr starker Ersatzbedarf gestaut hat, der bei einer Besserung der gesamtwirtschaftlichen Lage ebenfalls wirksam werden und stärkere Ansprüche an die Industrie stellen wird.

Schließlich sind in jüngster Zeit Maßnahmen in Frankreich durchgeführt worden, die vor allem dem Lastkraftwagen- und Omnibusverkehr neue ausgedehnte Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen, ja zu einer Umgestaltung der französischen Verkehrswirtschaft führen werden.

Stillegung unrentablen Eisenbahnverkehrs zugunsten des Kraftwagens

In Frankreich hat die Kraftverkehrsentwicklung insoweit grundsätzlich günstigere Voraussetzungen als in Deutschland, als die Siedlungsdichte sehr viel geringer — in Frankreich leben je qkm nur 76, in Deutschland aber fast doppelt soviel, nämlich 144 Menschen — und die Konzentration der Bevölkerung in den Städten sehr viel weniger fortgeschritten ist. Entsprechend ist auch das Eisenbahnnetz in Frankreich weitmaschiger als in Deutschland, das Straßennetz

dagegen dichter. Aus all dem folgt, daß der Lokalverkehr in Frankreich eine überdurchschnittliche Bedeutung hat. Hier aber läßt sich der Kraftwagen besonders vorteilhaft einsetzen. Wenn er damit in Frankreich ausnehmend begünstigt ist, so erweist sich andererseits, daß unter diesen Umständen die Verkehrsbedienung durch die Eisenbahn — sobald sie sich von den großen Schlagadern des Verkehrs entfernt und in die Fläche vorzustößen versucht — eine außerordentliche finanzielle Belastung darstellt.

Unter dem Eindruck des seit Jahren sehr hohen Defizits der französischen Eisenbahnen hat man sich deshalb im Vorjahr entschlossen, einen großen Teil der unrentablen Nebenbahnen abzubauen und an ihrer Stelle Kraftwagen einzusetzen. Mitte 1937 wurden die wichtigsten Bahnnetze Frankreichs in der „Französischen Eisenbahngesellschaft“ (S. N. C. F.) zusammengeschlossen; im Anschluß hieran wurde der Abbau der Nebenlinien begonnen.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Maßnahmen wird durch die folgenden Tatsachen gekennzeichnet: Die in der Französischen Eisenbahngesellschaft zusammengefaßten Unternehmen hatten bei Ausbruch der Krise ein Gesamtnetz von 39000 km in Betrieb. Hiervon brachten die Hauptlinien mit einer Betriebslänge von 22000 km 80 v. H. der Einnahmen, die Nebenlinien mit 17000 km rd. 20 v. H. Unter Berücksichtigung der Verkehrsschrumpfung während der Krise wird angenommen, daß heute schon etwa die Hälfte der Eisenbahnlinien ein Defizit hat; ihr Abbau würde zwar die Gesamteinnahmen der Gesellschaft um 20 v. H. vermindern, gleichzeitig aber die Ausgaben um die Hälfte herabdrücken. Schon bei der Voruntersuchung der Verhältnisse bei den Nebenbahnen hat sich ergeben, daß bei einzelnen Linien Einnahmen in Höhe von 1 Franken, Ausgaben im Betrage von 14 bis 24 Franken je km und je Tag nach sich zogen, und daß die Zahl der beförderten Passagiere einen Tagesdurchschnitt von 5 bis 15 Personen nicht überschritt.

Im Zuge der Verkehrsreform sollen schon im laufenden Jahr etwa 8000 km der Nebenlinien stillgelegt werden. In einer ganzen Reihe von Departements ist zunächst der Personenverkehr auf den Nebenlinien eingestellt und durch Omnibusverkehr ersetzt worden, aber auch die völlige Stillegung ganzer Strecken wurde bereits durchgeführt.

Aus all dem ergibt sich, daß, so sehr die französische Automobilindustrie und Kraftverkehrswirtschaft durch den allgemeinen Niedergang im letzten Jahrzehnt auch gehemmt worden sein mag, doch früher oder später auch in diesem Lande eine neue Motorisierungswelle erwartet werden muß, die Kraftverkehrsentwicklung also in Frankreich sicher den Höhepunkt noch nicht erreicht hat. Für Deutschland ist dies um so beachtlicher, als — wie im folgenden gezeigt werden soll — der Motorisierungsvorsprung Frankreichs auch heute noch sehr erheblich ist.

¹⁾ *Journal de la Société des Ingénieurs de l'Automobile* 1937. Nr. 2 S. 86.

Der Stand der Motorisierung in Deutschland und Frankreich

Die Kraftverkehrsentwicklung Frankreichs läßt sich zuverlässig nur bis Ende 1933 verfolgen. Seit 1934 werden die Kraftfahrzeugbestände amtlich nicht mehr erfaßt¹⁾. Private Stellen schätzen die französischen Kraftfahrzeugbestände für Anfang 1937 wie folgt²⁾:

Personenkraftwagen ³⁾	1 650 000
Krafträder	540 000
Kraftfahrzeuge der privaten Personenbeförderung zusammen	2 190 000
Liefer- und Lastkraftwagen	480 000
Omnibusse ³⁾	37 000

Demgegenüber wurden in Deutschland Mitte 1937 gezählt:

Personenkraftwagen	rd. 1 108 000
Krafträder	„ 1 327 000
Kraftfahrzeuge der privaten Personenbeförderung zusammen	„ 2 435 000
Liefer- und Lastkraftwagen	„ 320 000
Omnibusse	„ 17 000

Hiernach stehen in Deutschland dem privaten Personenverkehr fast 2½ Millionen Fahrzeuge — darunter allerdings 1,3 Millionen Krafträder und nur 1,1 Millionen Personenkraftwagen — zur Verfügung, während in Frankreich 2,2 Millionen Personenkraftfahrzeuge vorhanden sind, darunter etwa 1,7 Millionen Kraftwagen.

Der Motorisierungsgrad des Personenverkehrs in den beiden Ländern wird am besten durch das Verhältnis der Zahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge zu der Zahl der Erwerbstätigen gekennzeichnet. Wie die nachfolgende Übersicht zeigt, waren 1937 von 100 Erwerbstätigen in Frankreich 11, in Deutschland 7 im Besitz eines Personenkraftwagens oder Kraftrades. Gewiß bleibt die Motorisierung Deutschlands auch bei dieser Berechnung noch um einiges hinter der Frankreichs zurück. Der Abstand ist aber geringer, als es bei den üblichen Motorisierungsvergleichen zum Ausdruck kommt, die bei der Gegenüberstellung nur die Kraftwagen berücksichtigen, die Krafträder aber vernachlässigen.

Motorisierung der Erwerbstätigen in Deutschland und Frankreich

	Deutschland	Frankreich
Zahl der Erwerbstätigen in 1 000	134 200	120 000
Personenkraftwagen in 1 000	1 108	1 650
Krafträder in 1 000	1 327	540
Der Personenbeförderung dienende Kraftfahrzeuge zusammen in 1 000	2 435	2 190
Personenkraftwagen je 100 Erwerbstätige	3,2	8,2
Krafträder je 100 Erwerbstätige	8,9	2,7
Der Personenbeförderung dienende Kraftfahrzeuge je 100 Erwerbstätige zusammen	7,1	10,9

¹⁾ Geschätzt.

Berücksichtigt werden muß allerdings die verschiedene Zusammensetzung des Personen-

kraftfahrzeugbestands in den beiden Ländern. Frankreich hat dann vor Deutschland doch einen beachtlichen Vorsprung, da die Ausrüstung seines — übrigens verhältnismäßig breiten — gewerblichen Mittelstandes mit Personenkraftwagen schon sehr weit fortgeschritten ist. Die Motorisierung dieser Bevölkerungsschichten vollzog sich dort bereits im ersten Jahrzehnt nach dem Weltkrieg. In Deutschland dagegen ist der Personenkraftwagen erst seit 1933, also im letzten Jahrfünft, stärker in das Kleingewerbe vorgedrungen. Dieses ist auch heute noch nicht in dem Maße motorisiert, wie die wirtschaftlich und soziologisch gleichgearteten Bevölkerungskreise Frankreichs. Andererseits hat in Deutschland das Kraftrad — in der Arbeiter- und Angestelltenschaft — eine sehr viel weitere Verbreitung gefunden als in Frankreich.

Im Bereich des Güterkraftverkehrs hat Frankreich vor Deutschland heute noch einen erheblich größeren Vorsprung als im Bereich des motorisierten Personenverkehrs. Absolut waren in Deutschland 1937 rd. 320 000, in Frankreich 480 000 Liefer- und Lastkraftwagen vorhanden. Dabei stellen Gütererzeugung und Güteraustausch in Deutschland sicher sehr viel größere Transportaufgaben als in Frankreich. Wie an anderer Stelle ausgeführt¹⁾, ist die Zahl der Erwerbstätigen in Industrie, Bergbau, Handel und Verkehr ein behelfsmäßiger Ausdruck für den Umfang der Gütererzeugung und des Güteraustauschs in den verschiedenen Ländern, das Verhältnis von Nutzfahrzeugen zu diesen Erwerbstätigen also ein ungefähre Maßstab für den Motorisierungsgrad des Güterverkehrs. In Frankreich sind nun je 1 000 Erwerbstätige der genannten Wirtschaftsabteilungen 43, in Deutschland aber nur 17 Liefer- und Lastkraftwagen in Betrieb. Zu berücksichtigen ist, daß in Frankreich im Gegensatz zu Deutschland schon eine nicht unerhebliche Zahl von Nutzfahrzeugen in landwirtschaftlichen Betrieben Verwendung findet. Aber auch wenn man diesen Umstand in Betracht zieht, ist die Ausrüstung dieses Landes mit Liefer- und Lastkraftwagen heute mehr als doppelt so weit fortgeschritten wie in Deutschland.

Ein exakter Vergleich müßte freilich die Größenschichtung der Fahrzeugbestände beider Länder in Betracht ziehen; Zahlen über die französischen Lastkraftwagen nach Stärkeklassen werden aber nicht veröffentlicht.

Schließlich darf nicht vergessen werden, daß Deutschland zwar in der Nutzfahrzeugverwendung noch immer weit hinter Frankreich zurücksteht, in den letzten Jahren aber doch schon einiges aufgeholt hat, daß hier der Bestand an Liefer- und Lastkraftwagen weiter im Wachsen begriffen ist und damit auch der Anteil von Fahrzeugen aus jüngeren Baujahren verhältnismäßig zunimmt.

¹⁾ 1934 wurde in Frankreich die Kraftfahrzeugsteuer aufgehoben und durch eine Kraftstoffabgabe ersetzt. Mit den Steuerlisten wurde auch die amtliche Fortschreibung der Bestände fallengelassen.

²⁾ Nach „Automobile facts and figures“ herausgegeben von der Automobile Manufacturers Association Inc. New York, S. 83.

³⁾ Nach einer anderen Quelle („Bulletin d'information“, herausgegeben vom Bureau permanent des constructeurs d'automobiles, Paris, Jg. 7, Nr. 71/72, April/Mai 1937, S. 10) wird der Personenkraftwagenbestand für 1937 mit nur 1 510 000 und der Omnibusbestand mit 20 000 angegeben; diese Ziffern scheinen aber zu niedrig zu sein.

¹⁾ Vgl. Sonderbeilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 11. Jg., Nr. 3 vom 19. 1. 1938.