

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

10. JAHRGANG

BERLIN, DEN 12. OKTOBER 1937

NUMMER 41

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

Der Hochbau in den Grenzgebieten des Reichs und in Innerdeutschland

Am 12. und 13. Oktober 1937 hält der Grenzwirtschaftsausschuß der Reichswirtschaftskammer in Passau seine zweite Tagung ab. Aus diesem Anlaß setzt das Institut für Konjunkturforschung die in der Grenzlandnummer vom 22. Juni 1937 begonnenen grenzwirtschaftlichen Untersuchungen in dem vorliegenden Wochenbericht fort.

Im Wochenbericht vom 22. Juni 1937 war an Hand der Arbeitslosen- und der Wanderungsstatistik festgestellt worden, daß die deutschen Grenzlande bei dem Wiederaufbau der Wirtschaft seit 1933 im Vergleich zu den innerdeutschen Teilen des Reichs nicht unerheblich zurückgeblieben sind. Dieser Sachverhalt wird durch eine jüngst veröffentlichte Sondererhebung der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung über die Einsatzfähigkeit der Erwerbslosen in gewissem Umfang erneut bestätigt. Von den am 30. Juni 1937 noch vorhandenen rd. 234000 im Beruf voll einsatzfähigen *Arbeitslosen*, die länger als einen Monat arbeitslos waren, hatte — neben Berlin und Hamburg — der überwiegende Teil (über 60 v. H.) seinen Wohnsitz in den an der Grenze liegenden Industriegebieten. Gezählt wurden im rheinisch-westfälischen Industriegebiet 53600, im saarpfälzischen Gebiet 10000, im hessisch-badischen Gebiet 21600, in Sachsen 37300, im Gebiet Schlesien zuzüglich eines Teils des Regierungsbezirks Frankfurt a. O. (Guben, Kottbus) 21300 und in Nordostbayern 3800 einsatzfähige Arbeitslose.

Allerdings verliert die Arbeitslosenstatistik als Symptom für die Wirtschaftsentwicklung um so mehr an Bedeutung, je kleiner der Restbestand an Arbeitslosen wird. Schon jetzt ist dieser Restbestand so niedrig, daß die Arbeitslosenstatistik nicht mehr als hinreichend aufschlußreicher Vergleichsmaßstab für die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen deutschen Gebiete anzusehen ist. Es muß daher versucht werden, andere Zahlen zu finden, die unter den gegebenen Verhältnissen für regionalwirtschaftliche Vergleiche von größerem Erkenntniswert sind.

Bereits bei anderer Gelegenheit¹⁾ wurde dargestellt, daß und warum die Entwicklung der

Sparkasseneinlagen, an die man vielleicht zuerst denken könnte, kein zuverlässiges Symptom für eine regional vergleichende Betrachtung ist. Dagegen dürfte die nachfolgende Untersuchung über die *Hochbautätigkeit* (öffentlicher, gewerblicher und Wohnungsbau) in den einzelnen Gebieten bemerkenswerte Einblicke in die Entwicklung der deutschen Wirtschaftsbezirke gewähren. Sie vermag darüber hinaus vielleicht auch einige brauchbare Hinweise für etwaige weitere Maßnahmen zugunsten der Grenzlandwirtschaft zu geben. Zu beachten bleibt gerade hierbei, daß die regional-wirtschaftliche Wertung der Hochbautätigkeit nicht nur im Hinblick auf den mit ihr verbundenen Arbeitsanfall erfolgen darf: Der gewerbliche Bau bewirkt nach seiner Vollendung stets in irgendeiner Form eine Erhöhung der Produktivkraft des betreffenden Wirtschaftsgebiets; über die wirtschaftliche und sozialpolitische Bedeutung der Bereitstellung ausreichenden Wohnraums braucht kein Wort verloren zu werden¹⁾.

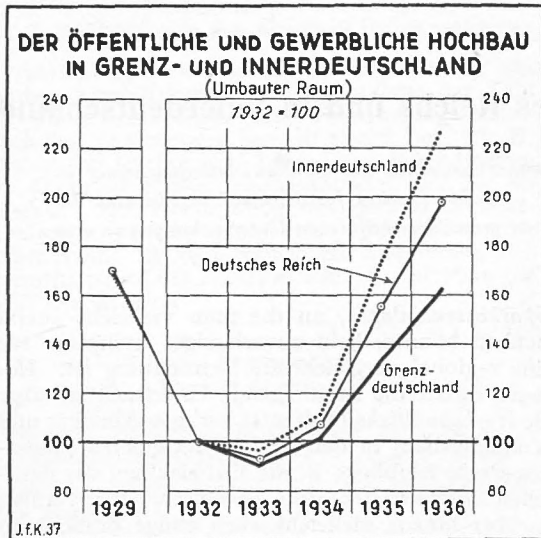
Der öffentliche und gewerbliche Hochbau (Nichtwohnungsbau)

Im Jahr 1932 hatte der öffentliche und gewerbliche, d. h. der gesamte nicht Wohnzwecken dienende Hochbau im Reich nur noch 36,6 Mill. cbm umbauten Raumes betragen, gegenüber 62,4 Mill. cbm im Jahr 1929 und sogar 69,8 Mill. cbm im Jahr 1930. Unter dem Druck der Krise hatte die gesamte Erwerbswirtschaft ihre Ersatzbauten auf ein Mindestmaß beschränkt und Erweiterungs- und Neubauten so gut wie gar nicht vorgenommen. Der Hochbau der öffentlichen Hand war infolge der Notlage der öffentlichen Finanzen stark zurückgegangen.

¹⁾ Vgl. Fey, Leistungen und Aufgaben im Deutschen Wohnungs- und Siedlungsbau, Sonderheft Nr. 42 des Instituts für Konjunkturforschung. Berlin 1936, Hanseatische Verlagsanstalt Hamburg.

Im Jahr 1933 ging der Nichtwohnungsbau noch leicht zurück, um dann aber in den folgenden Jahren, insbesondere seit 1935, einen sehr starken Aufschwung zu nehmen. Im Jahr 1936 wurden im gesamten Reichsgebiet 72,4 Mill. cbm umbauten Raumes, der anderen als Wohnzwecken diente, erstellt. Es ist also nicht nur der starke Rückgang der Krisenjahre wieder aufgeholt worden, sondern der im Jahr 1930 erreichte Höchststand von 69,8 Mill. cbm wurde noch um fast 3 Mill. cbm überschritten. Im laufenden Jahr wird der öffentliche und gewerbliche Hochbau abermals beträchtlich zunehmen.

Die Entwicklung während der letzten Jahre ist jedoch in den einzelnen Teilen des Reichs sehr unterschiedlich gewesen, insbesondere wenn man die Grenzlande¹⁾ mit dem innerdeutschen Wirtschaftsraum vergleicht. Von 1929 bis 1932 ging



die Bautätigkeit in beiden Räumen etwa gleich stark zurück. Im Aufschwung der letzten vier Jahre jedoch wurden in den Grenzgebieten weit weniger Nichtwohnungsbauten errichtet als in Innerdeutschland. Während die öffentliche und gewerbliche Bautätigkeit in Grenzdeutschland

Der öffentliche und gewerbliche Hochbau in Grenz- und Innerdeutschland
(umbauter Raum)

Gebiet	1929	1932	1933	1934	1935	1936
Deutsches Reich in 1 000 cbm.....	62 301	36 565	34 346	39 172	56 835	72 413
1932 = 100						
Deutsches Reich	170,4	100,0	93,3	107,1	155,4	198,0
Grenzdeutschland ...	170,8	100,0	90,5	101,8	133,8	163,0
Innerdeutschland ...	170,1	100,0	96,8	111,5	173,3	227,0

von 100 im Jahr 1932 auf 163 im vergangenen Jahr anstieg, betrug die Vergleichsziffer für die innerdeutschen Gebiete im abgelaufenen Jahr 227. Diese unterschiedliche Entwicklung setzte schon 1933 ein und verstärkte sich in den folgenden Jahren ständig.

¹⁾ Zu den Grenzgebieten sind hier die folgenden Gebiete (Länder, Provinzen oder Regierungsbezirke) gerechnet worden: Schleswig, Aurich, Osnabrück, Münster, Rheinprovinz, Saargebiet, Pfalz, Baden, Niederbayern, Oberpfalz, Oberfranken, Sachsen, Schlesien, Frankfurt a. O., Grenzmark Posen-Westpreußen, Köslin, Ostpreußen.

So aufschlußreich die bloße Gegenüberstellung rein räumlich voneinander abgegrenzter Gebiete — in unserem Fall der Grenzlande und der innerdeutschen Gebiete — sein mag: Ein vollkommen klares Bild erhält man erst, wenn man die einzelnen Gebietsteile (Verwaltungsbezirke) je nach ihrer wirtschaftlichen Grundstruktur als überwiegend agrarische, „gemischt-wirtschaftliche“ oder überwiegend industrielle kennzeichnet und dann agrarische Grenzgebiete mit agrarischen Gebieten Innerdeutschlands, „gemischtwirtschaftliche“ Grenzgebiete mit „gemischtwirtschaftlichen“ Gebieten Innerdeutschlands und industrielle Grenzgebiete mit industriellen Gebieten Innerdeutschlands vergleicht¹⁾.

Bei einer solchen Aufgliederung des deutschen Raumes nach seiner wirtschaftlichen Grundstruktur ergibt sich zunächst allgemein, daß seit 1929 die öffentliche und gewerbliche Hochbautätigkeit in den überwiegend agrarischen Gebieten weit weniger stark geschwankt hat als in den Industriegebieten. Während jedoch die Industriegebiete den Stand von 1929 im Jahr 1936 noch nicht wieder voll erreicht hatten, wurden in den agrarischen Gebieten im Jahr 1936 weit mehr öffentliche und gewerbliche Hochbauten errichtet als 1929. Diese unterschiedliche Entwicklung in den überwiegend agrarischen

Der öffentliche und gewerbliche Hochbau nach Strukturgebieten
umbauter Raum; 1932 = 100

Gebiet	1929	1932	1933	1934	1935	1936
Überwiegend agrarische Gebiete	125,6	100,0	95,7	100,1	137,9	181,6
Gemischtwirtschaftliche Gebiete	156,6	100,0	108,7	119,6	177,8	198,0
Überwiegend industrielle Gebiete	255,6	100,0	80,0	103,5	156,8	223,4

und den überwiegend industriellen Räumen dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, daß die Hochkonjunktur der Jahre 1927 bis 1929 im wesentlichen eine industrielle Konjunktur war, während die Landwirtschaft sich in einer „Dauerkrise“ befand, die erst nach der Machtübernahme durch die bekannten Maßnahmen der nationalsozialistischen Regierung behoben wurde.

Stellt man nunmehr Grenzgebiete und innerdeutsche Gebiete jeweils „gleicher“ Wirtschaftsstruktur einander gegenüber, so zeigt es sich, daß bei allen drei Gruppen (überwiegend agrarische,

Der öffentliche und gewerbliche Hochbau nach grenz- und innerdeutschen Strukturgebieten
umbauter Raum; 1932 = 100

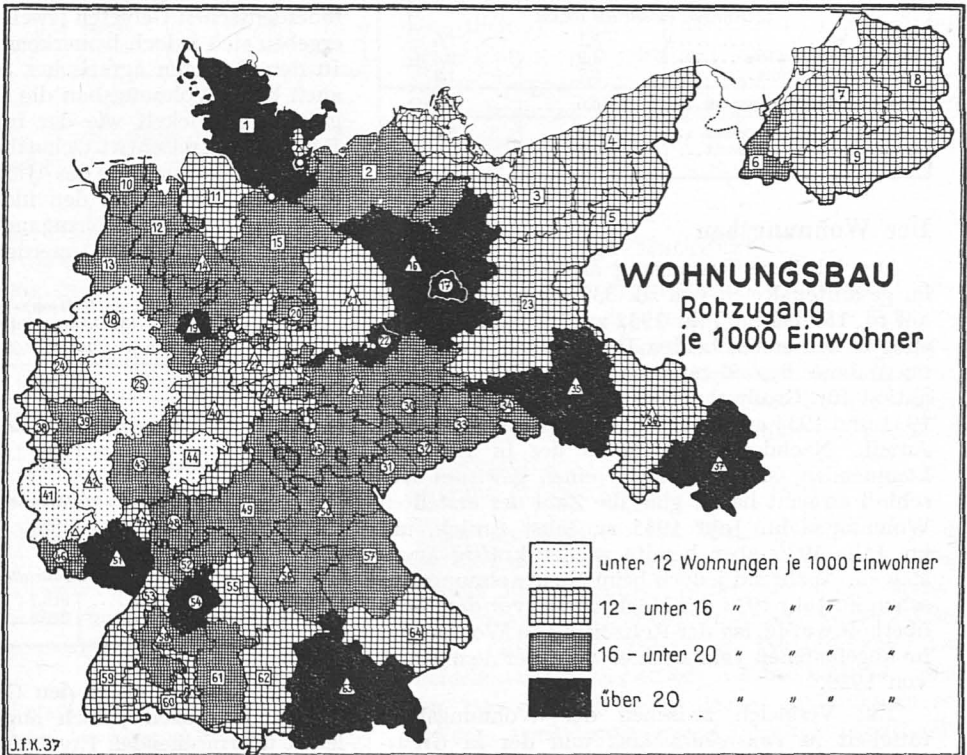
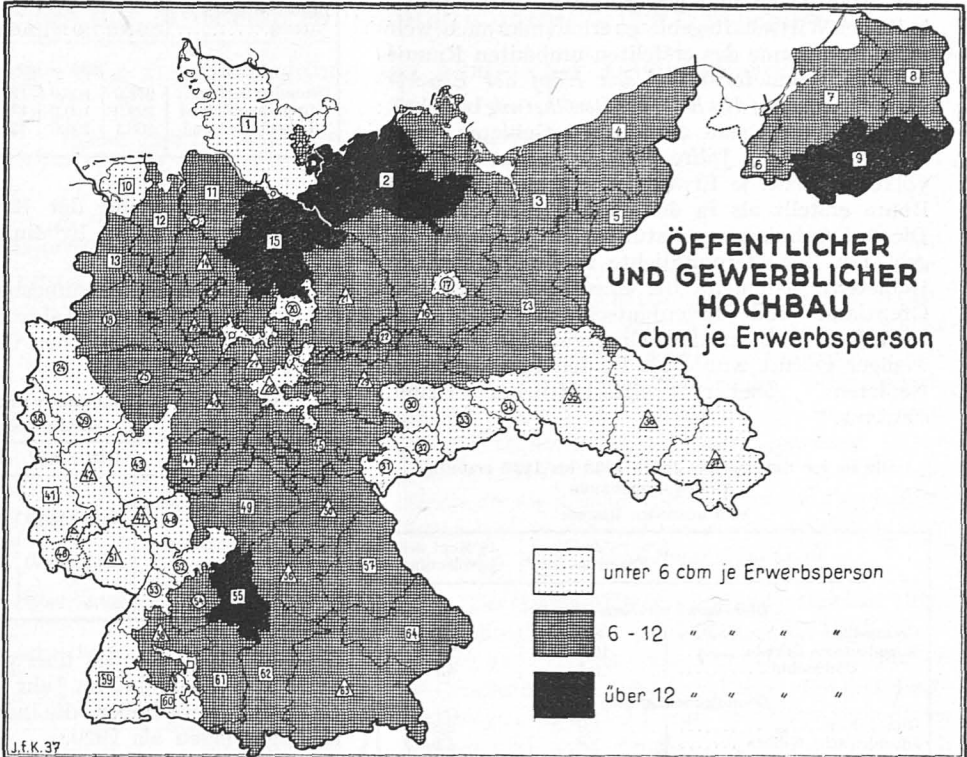
Gebiet	1929	1933	1934	1935	1936
<i>Überwiegend agrarische Gebiete</i>					
Grenzgebiete	121,2	91,7	93,6	121,5	148,7
Innerdeutsche Gebiete	132,2	101,7	110,0	162,8	231,7
<i>Gemischtwirtschaftliche Gebiete</i>					
Grenzgebiete	157,7	89,7	104,2	136,5	166,9
Innerdeutsche Gebiete	156,1	110,4	127,1	197,8	213,1
<i>Überwiegend industrielle Gebiete</i>					
Grenzgebiete	309,9	88,8	120,1	161,5	195,5
Innerdeutsche Gebiete	224,0	75,2	93,8	153,5	239,6

¹⁾ Als überwiegend agrarische Gebiete gelten solche mit einem Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung von mehr als 30 v. H., als „gemischtwirtschaftliche“ solche mit einem Anteil zwischen 20 und 30 v. H.; die übrigen gelten als überwiegend industriell.

HOCHBAUTÄTIGKEIT IN DEN GRÖßEREN VERWALTUNGSBEZIRKEN Summe der Jahre 1933 bis 1936

Gebiete:

- 1 Schleswig-Holstein
- 2 Mecklenburg
- 3 Steffin
- 4 Köslin
- 5 Posen-Westpreß
- 6 Westpreußen
- 7 Königsberg
- 8 Gumbinnen
- 9 Allenstein
- 10 Aurich
- 11 Stade
- 12 Oldenburg
- 13 Osnabrück
- 14 Hannover
- 15 Lüneburg
- 16 Potsdam
- 17 Berlin
- 18 Münster
- 19 Lippe
- 20 Braunschweig
- 21 Magdeburg
- 22 Anhalt
- 23 Frankfurt a.d.O.
- 24 Düsseldorf
- 25 Arnberg
- 26 Minden
- 27 Hildesheim
- 28 Erfurt
- 29 Merseburg
- 30 Leipzig
- 31 Zwickau
- 32 Chemnitz
- 33 Dresden
- 34 Bautzen
- 35 Liegnitz
- 36 Breslau
- 37 Oppeln
- 38 Aachen
- 39 Köln
- 40 Kassel
- 41 Trier
- 42 Koblenz
- 43 Wiesbaden
- 44 Oberhessen
- 45 Thüringen
- 46 Saarland
- 47 Rheinhessen
- 48 Starkenburg
- 49 Unterfranken
- 50 Oberfranken
- 51 Pfalz
- 52 Mannheim
- 53 Karlsruhe
- 54 Neckarkreis
- 55 Jagstkreis
- 56 Mittelfranken
- 57 Oberpfalz
- 58 Schwarzwaldkrs
- 59 Freiburg
- 60 Konstanz
- 61 Donaukreis
- 62 Schwaben
- 63 Oberbayern
- 64 Niederbayern



- Überwiegend agrarische Gebiete mit über 30 vH landwirtschaftl. Bevölkerung
△ Gemischtwirtschaftliche " " 20-30 vH " " " "
○ Überwiegend industrielle " " unter 20 vH " " " "

„gemischtwirtschaftliche“ und überwiegend industrielle Gebiete) die Entwicklung in den Grenzgebieten wesentlich ungünstiger war als in den entsprechenden innerdeutschen Gebieten, und zwar insbesondere seit 1935.

Einen besonders guten Einblick in den Umfang der öffentlichen und gewerblichen Hochbautätigkeit nach Wirtschaftsgebieten erhält man auch, wenn man die Summe des erstellten umbauten Raumes (nach Kubikmetern) *auf den Kopf der Erwerbspersonen oder auf den Kopf der Bevölkerung* bezieht¹⁾: In den überwiegend agrarischen Gebieten wurde im Ergebnis der Jahre 1933/36 je Kopf der Bevölkerung bzw. je Erwerbsperson mehr umbauter Raum erstellt als in den industriellen Gebieten. Dieses Ergebnis hängt natürlich mit der wesentlich größeren Bevölkerungsdichte in den industriellen Gebieten zusammen. Bei einer Aufspaltung nach Grenzland und Innerdeutschland ergibt sich wiederum, daß in den Grenzgebieten erheblich weniger gebaut wurde als in den innerdeutschen Gebieten „gleicher“ wirtschaftlicher Grundstruktur.

Die in der Summe der Jahre 1933 bis 1936 erstellten Nichtwohngebäude
cbm umbauten Raumes

Gebiet	Je Erwerbsperson	Je Kopf der Bevölkerung
<i>Überwiegend agrarische Gebiete</i>		
Grenzgebiete	8,2	4,2
Innerdeutsche Gebiete	10,5	5,6
Durchschnitt	9,1	4,7
<i>Gemischtwirtschaftliche Gebiete</i>		
Grenzgebiete	5,0	2,5
Innerdeutsche Gebiete	7,8	4,0
Durchschnitt	6,8	3,5
<i>Überwiegend industrielle Gebiete</i>		
Grenzgebiete	3,1	1,5
Innerdeutsche Gebiete	4,2	2,3
Durchschnitt	3,7	1,9
Deutsches Reich insgesamt ...	6,0	3,1
Grenzdeutschland insgesamt ..	5,2	2,6
Innerdeutschland insgesamt...	6,7	3,5

Der Wohnungsbau

Der jährliche Rohzugang an Wohnungen, der im gesamten Reich von rd. 339 000 im Jahr 1929 auf rd. 159 000 im Jahr 1932 zurückgegangen war, stieg in den ersten beiden Jahren nach der Machtübernahme besonders kräftig an. Die Umbauaktion für Großwohnungen hatte in den Jahren 1933 und 1934 an dieser Entwicklung wesentlichen Anteil. Nachdem der Umbau der in Betracht kommenden Großwohnungen einen gewissen Abschluß erreicht hatte, ging die Zahl der erstellten Wohnungen im Jahr 1935 zunächst zurück, um im Jahr 1936 aber bereits wieder kräftig anzusteigen. Während jedoch beim Nichtwohnungsbau schon im Jahr 1936 der Höchststand vor der Krise überholt wurde, lag der Rohzugang an Wohnungen im abgelaufenen Jahr noch etwas unter dem Stand von 1929.

Ein Vergleich zwischen der Wohnungsbautätigkeit in Innerdeutschland und der in Grenzdeutschland seit 1929 zeigt im ganzen — anders

als beim öffentlichen und gewerblichen Bau — eine *verhältnismäßig gleichförmige* Entwicklung: Eine zwar etwas stärkere Schrumpfung in Grenz-

Rohzugang von Wohnungen in Grenz- und Innerdeutschland

Gebiet	1929	1932	1933	1934	1935	1936
Deutsches Reich (cbm)	338 802	159 121	202 113	319 439	263 810	332 370
1932 = 100						
Deutsches Reich ...	212,9	100,0	127,0	200,8	165,9	208,9
Grenzdeutschland	229,9	100,0	126,1	208,9	170,6	207,3
Innerdeutschland	200,1	100,0	127,7	194,6	162,2	208,1

deutschland während der Krise, aber eine annähernd gleich starke Erholung in beiden Raumgebieten seit 1933.

Auch für den Wohnungsbau ergibt sich, daß bei einem Vergleich der Jahre 1929, 1932 und 1936 die überwiegend agrarischen Gebietsteile geringere

Rohzugang von Wohnungen nach Strukturgebieten
1932 = 100

Gebiet	1929	1932	1933	1934	1935	1936
Überwiegend agrarische Gebiete	185,3	100,0	125,5	202,5	170,6	210,8
Gemischtwirtschaftliche Gebiete	183,1	100,0	121,4	182,4	148,6	181,4
Überwiegend industrielle Gebiete	254,5	100,0	132,7	215,4	177,7	231,2

Schwankungen als die überwiegend industriellen Teile zeigen, und daß im Jahr 1936 die agrarischen Gebiete bereits höher, die industriellen aber noch niedriger lagen als 1929.

Bei der Gegenüberstellung von grenz- und innerdeutschen Gebieten jeweils „gleicher“ Struktur ergeben sich jedoch bemerkenswerte Unterschiede. In den Gebieten agrarischer Struktur haben sich auch beim Wohnungsbau die Grenzlande nicht so günstig entwickelt wie der innerdeutsche Raum. Für die „gemischtwirtschaftlichen“ Gebiete gilt dies (mit Ausnahme des Jahres 1934) in noch erhöhtem Maße. Bei den industriellen Gebieten dagegen ist der Rohzugang an Wohnungen, bezogen auf 1932, in Innerdeutschland erheblich

Der Wohnungsbau nach Grenz- und Innerdeutschen Strukturgebieten
umbauter Raum; 1932 = 100

Gebiet	1929	1933	1934	1935	1936
<i>Überwiegend agrarische Gebiete</i>					
Grenzgebiete	186,6	120,7	194,8	166,2	198,5
Innerdeutsche Gebiete	183,3	133,2	214,5	177,7	230,3
<i>Gemischtwirtschaftliche Gebiete</i>					
Grenzgebiete	180,1	120,1	194,1	135,1	144,6
Innerdeutsche Gebiete	184,8	122,2	175,5	156,5	203,1
<i>Überwiegend industrielle Gebiete</i>					
Grenzgebiete	313,7	136,4	234,8	204,9	268,3
Innerdeutsche Gebiete	219,1	130,5	203,8	161,5	208,8

geringer gewesen als in den Grenzgebieten. Zwei Umstände dürfen jedoch angesichts dieses vielleicht überraschenden Ergebnisses nicht übersehen werden: Einmal war in den industriellen Grenzgebieten der Rückgang der Wohnungsbautätigkeit von 1929 auf 1932 bedeutend stärker als in den industriellen Gebieten Innerdeutschlands (313,7:100, 219,1:100); der Aufschwung ging

¹⁾ Erwerbspersonen und Kopffzahl der Bevölkerung als Bezugsgrößen führen übrigens zu ziemlich gleichartigen Endergebnissen. Der Anteil der Erwerbspersonen an der Gesamtbevölkerung liegt in den hier gewählten Gebietsgruppen in allen Fällen bei etwa 51 v. H.

Die in der Summe der Jahre 1933 bis 1936 erbauten Wohnungen

Gebiet	Anzahl je 1 000 der Bevölkerung
<i>Überwiegend agrarische Gebiete</i>	
Grenzgebiete	16,0
Innerdeutsche Gebiete	16,5
Durchschnitt	16,2
<i>Gemischtwirtschaftliche Gebiete</i>	
Grenzgebiete	16,9
Innerdeutsche Gebiete	18,5
Durchschnitt	17,9
<i>Überwiegend industrielle Gebiete</i>	
Grenzgebiete	14,7
Innerdeutsche Gebiete	18,5
Durchschnitt	16,7
Deutsches Reich insgesamt	16,9
Grenzdeutschland	15,6
Innerdeutschland	18,1

in den Grenzgebieten also von einem besonders niedrigen Stand aus. Sodann hat der Facharbeiter- und Baustoffmangel seit 1935/36 die

Wohnungsbautätigkeit in den industriellen Teilen Innerdeutschlands wahrscheinlich erheblich stärker beeinträchtigt als in den entsprechenden Grenzgebieten, in denen der öffentliche und gewerbliche Hochbau, wie oben gezeigt, Arbeitskräfte und Materialien bei weitem nicht in gleichem Umfang in Anspruch nahm.

Eine vergleichende Gegenüberstellung der Summe der in den vergangenen vier Jahren erbauten Wohnungen, bezogen auf 1000 der Bevölkerung, ergibt schließlich einen gewissen Anhaltspunkt dafür, in welchem Umfang der Wohnungsbedarf in den einzelnen Gebieten gedeckt wurde.

Die Ziffern für die Grenzgebiete liegen sowohl im überwiegend agrarischen als auch im überwiegend industriellen Sektor unter denen der entsprechenden innerdeutschen Bezirke. In den industriellen Gebieten ist aber der Unterschied zwischen Grenzdeutschland und Innerdeutschland stärker als in den agrarischen Gebieten.

Die Grenzwirtschaftspolitik in Polen

Die Grenzwirtschaftspolitik in Polen wird hauptsächlich durch wehrwirtschaftliche Erwägungen und durch die Fragen der Volkstumspolitik bestimmt. Sie verfolgt gegenwärtig im wesentlichen zwei Ziele:

1. Die Wirtschaft der Grenzgebiete nach Möglichkeit zu polonisieren, und

2. den Standort der heute noch vorwiegend in den Grenzbezirken liegenden kriegswirtschaftlich wichtigen Industrien in ein zentraler gelegenes Gebiet zu verlagern.

Unter den zahlreichen Maßnahmen, die zur Erreichung dieser Ziele getroffen wurden, sind — abgesehen von der Agrarreform — zwei von besonderer Bedeutung: das am 18. Juli 1936 erlassene „Grenzzonengesetz“ (mit der Ausführungsverordnung vom 23. April 1937) und der Plan zur Errichtung eines neuen Industriebezirks in der Umgebung von Sandomir.

Grenzzonengesetz und Agrarreform

Die „Grenzzone“ im Sinne des Gesetzes umfaßt in der Regel ein Gebiet längs der Staatsgrenze in einer Breite von mindestens 30 km. Nach Bedarf kann sie jedoch im Verordnungswege erweitert werden. Bereits durch die Verordnung des Staatspräsidenten vom 23. Dezember 1927 wurden die persönlichen und wirtschaftlichen Rechte der Grenzbevölkerung stark beschränkt. Diese Verordnung wurde in den folgenden Jahren verschiedentlich ergänzt und verschärft; sie bildet die Grundlage des heutigen Grenzzonengesetzes¹⁾.

Durch dieses Gesetz erhält die polnische Regierung sehr weitgehende Eingriffsmöglichkeiten in das wirtschaftliche und kulturelle Leben der Grenzgebiete. Die Bestimmungen des Gesetzes

erlauben nämlich u. a. dem Staat, sowohl die Bodenbesitzverhältnisse als auch jegliche wirtschaftliche Betätigung in dem Grenzbezirk zu kontrollieren. Der Erwerb von Grundstücken (durch Kauf, Erbgang usw.) in der Grenzzone ist z. B. erst nach einer besonderen Genehmigung möglich. Darüber hinaus kann nach Art. 12 und 13 des Gesetzes Ausländern und auch polnischen Staatsangehörigen „der Besitz, die Pacht, die Nutznießung und Verwaltung von Grundstücken“ entzogen werden. Aus Gründen der Staatssicherheit kann ferner „die Ausübung von Handel und Gewerbe, die Beschäftigung einzelner Personen in Handels- und Gewerbeunternehmungen sowie in gemeinnützigen Einrichtungen“, die Tätigkeit der Vereine, der Genossenschaftsverbände usw. innerhalb der Grenzzone beschränkt bzw. verboten werden. Mit Hilfe des Grenzzonengesetzes kann die Regierung also die Zusammensetzung der Grenzbevölkerung wirksam beeinflussen, wobei natürlich Erwägungen staats- und nationalpolitischer Natur die Hauptrolle spielen dürften.

In Richtung einer Polonisierung der Grenzgebiete hat sich bisher — neben dem Grenzzonengesetz — auch die polnische Agrarreform ausgewirkt. Nach den Agrarreformgesetzen vom 15. 7. 1920 und vom 28. 12. 1925 sowie den Ausführungsbestimmungen vom 3. 2. 1927 können nämlich bei der Aufteilung des Großgrundbesitzes nicht nur die ansässige landarme Bevölkerung, sondern auch Siedler aus anderen Teilen des Staates berücksichtigt werden. Dies hatte zur Folge, daß an Stelle der wirtschaftlichen Erwägungen der Agrarreform vielfach rein politische Erwägungen in den Vordergrund traten. Als Beispiel hierfür kann besonders die Handhabung der Agrarreform in den westlichen Grenzgebieten Posen und Pommerellen dienen: der deutsche Großgrundbesitz in diesen Gebieten wurde von der Zwangsparzellierung bisher relativ viel stärker betroffen als der polnische,

¹⁾ Das polnische Grenzzonengesetz mit Ausführungsverordnung. Übersetzt und eingeleitet von Dr. Heinz Meyer. Berlin 1937.

während, wie ein Vertreter der deutschen Minderheit im polnischen Senat im März d. J. offiziell feststellen konnte, bei der Besiedlung des neu-parzellierten Landes „nur ganz vereinzelt deutsche Landarbeiter oder besitzlose Bauern Berücksichtigung fanden“¹⁾.

Das neue Industriezentrum

Wird durch die Agrarreform der Zustrom von Menschen und Kapital in die Grenzgebiete gefördert, so bewirkt die Verlagerung der Industrie in das Innere des Landes gerade das Gegenteil. Ausschlaggebend für diese Verlagerung sind die Interessen der Landesverteidigung. Tatsächlich liegen die kriegswirtschaftlich wichtigsten Industriezentren Polens nahe an der Grenze. Dies gilt vor allem für die ostoberschlesische und Dabrowaer Schwerindustrie (Kohle, Eisen, Zink usw.). Aber auch die wichtigen Zweige der chemischen Industrie, wie die Stickstoffwerke in Chorzow, und die Textilindustriezentren Bielitz und Bialystok liegen kriegswirtschaftlich ungünstig. Durch eine Verlagerung der Standorte dieser Industrien soll offensichtlich in erster Linie die Verteidigungskraft des Staates sichergestellt und gehoben werden. Darüber hinaus scheinen dabei allgemein wirtschaftliche Gesichtspunkte mitgesprochen zu haben: Die Errichtung eines Zentralindustriebezirks in einer wirtschaftlich bisher wenig erschlossenen Gegend soll nämlich die allgemeine Industrialisierung des Landes fördern, um dem starken natürlichen Bevölkerungszuwachs neue Arbeitsmöglichkeiten zu verschaffen, die einheimischen Rohstoffe besser zu verwerten und die Absatzlage der heute noch notleidenden agrarischen Ostgebiete zu erleichtern. Der neue Zentralindustriebezirk soll die strukturell sehr unterschiedlichen Wirtschaftsgebiete West- und Ostpolens enger miteinander verbinden, zwischen ihnen „eine Brücke“, einen Ausgleich schaffen.

Der Standort des künftigen Industriezentrums Polens, das „Dreieck der Sicherheit“ von Sandomir, liegt im südlichen Teil Zentralpolens und ist von allen Grenzen weit entfernt. Dort sollen in erster Linie Betriebe der Rüstungs- und Schwerindustrie neu errichtet werden, die je nach dem Bedarf „Pflüge oder Geschütze“ erzeugen. Die Schaffung dieses Industriezentrums steht im Mittelpunkt des im Juni 1936 verkündeten polnischen Vierjahresplans zur Wirtschaftsankurbelung und Aufrüstung. Durch diesen Plan sollen allerdings zunächst nur die notwendigen Vorarbeiten, wie der Ausbau des Verkehrsnetzes (Eisenbahnen, Straßen, Wasserwege usw.) sowie die Sicherstellung der Energieversorgung, bewältigt werden. Die Errichtung des neuen Industriezentrums ist dagegen auf zehn Jahre berechnet. Als energiewirtschaftliche Grundlage sollen die benachbarten Kohlenvorkommen, die noch auszubauenden nächstliegenden Wasserkräfte und besonders die Erdgas- und Erdölvorkommen Südpolens dienen.

¹⁾ Frankfurter Zeitung. Nr. 128 vom 11. März 1937.

Die Schaffung des neuen Industriegebiets erfordert sehr hohe Investitionen — schon die Kosten der Vorarbeiten wurden auf etwa 3 Mrd. Zl. berechnet¹⁾ — und wird zweifellos in den nächsten Jahren der gesamten Wirtschaftstätigkeit, vor allem aber den bestehenden Industrien, stark zugute kommen. Wird jedoch das neue Industriezentrum einmal fertiggestellt und in Betrieb genommen, so ist damit zu rechnen, daß der regionale Güteraustausch innerhalb Polens neue Formen annehmen wird. Den agrarischen Gebieten Ostpolens wird die Nähe des neuen Industriezentrums



Die Karte ist dem Aufsatz „Der polnische Vierjahresplan“ von P. H. Seraphim in: Raumforschung und Raumordnung, Jg. 1, Heft 9 (Juni 1937) entnommen.

zweifelloso eine erhebliche Absatzsteigerung und damit eine Sicherung ihrer Existenzgrundlage bringen. Ob das gleiche für die alten Industriegebiete an der Westgrenze gilt, muß dahingestellt bleiben. Es ist durchaus möglich, daß vor allem die verarbeitende Industrie des Westens an Bedeutung verliert, weil die neuen Kapazitäten in Sandomir auf Ausnützung drängen. Wieweit in den westlichen Grenzgebieten demgegenüber die „positiven“ Maßnahmen der Grenzwirtschaftspolitik einen Ausgleich bieten können, läßt sich heute noch nicht übersehen.

¹⁾ Hepke, Marian: Sandomir, Polens zukünftiges Industrieviertel. Bromberg-Bydgoszcz 1937. S. 13.

Zur Frage der Motorisierungsmöglichkeiten des Verkehrs

Ein neuer Weg zur Beobachtung und Analyse des Automobilmarktes

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Stand der Motorisierung

Die Mitte des Jahres durchgeführte Zählung des deutschen Kraftfahrzeugbestands ergab, daß sich das Tempo der Motorisierung im Jahre 1936/37 gegenüber 1935/36 noch weiter beschleunigt hat. Bei den Personenkraftwagen betrug der Zugang in diesem Jahre rd. 165 000, bei den Krafträdern rd. 143 000 und bei den Lastkraftwagen rd. 50 500 Einheiten, das ist ein Zuwachs, wie er in Deutschland noch niemals erreicht worden ist.

Zunahme des Kraftfahrzeugbestands

Juli/Juni	Personenkraftwagen einschl. Omnibusse		Lastkraftwagen		Krafträder	
	Stück	v. H. des Bestands	Stück	v. H. des Bestands	Stück	v. H. des Bestands
1932/33 ...	19 945	3,6	222	0,1	28 025	3,2
1933/34 ...	93 536	16,1	17 546	10,1	89 952	10,1
1934/35 ...	125 921	18,7	19 685	10,3	99 562	10,1
1935/36 ...	150 925	18,6	26 734	10,9	125 425	11,8
1936/37 ...	165 075	17,2	50 532	18,6	143 108	12,1

Das Ergebnis der fünfjährigen Aufbauarbeit im Bereich des deutschen Kraftverkehrs stellt sich wie folgt dar:

1. Die Zahl der Personenkraftwagen konnte im laufenden Jahr die erste Million erheblich überschreiten; seit 1932 hat sich der Bestand verdoppelt.

2. Die Zahl der Krafträder ist auf rd. 1,3 Millionen gestiegen. In dieser Fahrzeuggruppe nahm der Bestand seit 1932 um fast eine halbe Million zu, ein Ergebnis, das um so beachtlicher ist, als sich in diesem Zeitraum die Nachfrage in gewissem Umfang vom Kraftrad- zum Kleinwagenmarkt verlagert hat. Nebenbei sei bemerkt, daß im Gegensatz hierzu in Großbritannien in den letzten Jahren zwar der Bestand an Personenkraftwagen erheblich zugenommen hat, die im Verkehr befindlichen Krafträder aber stetig zurückgegangen sind.

3. Faßt man Personenkraftwagen- und Kraft-
radbestand zusammen, so zeigt sich, daß Deutschland heute in Europa schon das Land ist, das über die meisten der Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge verfügt, und zwar rd. 2,5 Millionen (darunter 1 108 433 Personenkraftwagen und

1 327 184 Krafträder). An zweiter Stelle folgt Großbritannien mit etwa 1 825 000 Personenkraftwagen und schätzungsweise 500 000 Krafträdern, also rd. 2,3 Millionen im Personenverkehr arbeitenden Kraftfahrzeugen. Zwar haben Personenkraftwagen und Krafträder verkehrswirtschaftlich nicht die gleiche Bedeutung, womit dieser Vergleich bis zu einem gewissen Grade problematisch bleibt. Trotzdem ist er aufschlußreicher als die üblichen internationalen Gegenüberstellungen, die nur die Kraftwagen berücksichtigen, die Räder aber außer Ansatz lassen.

4. Der Lastkraftwagenbestand erreichte Mitte des Jahres 321 524 Einheiten, seit 1932 ist er um fast 85 v. H. gestiegen. Vergleichsweise dürften in Großbritannien heute vielleicht 470 000 Lastkraftwagen im Verkehr sein. Der Vorsprung dieses Landes und auch Frankreichs bleibt zwar noch immer erheblich, aber der Abstand hat sich wesentlich verringert. Außerdem ist die Stellung Deutschlands auch günstiger, als der rein mengenmäßige Vergleich anzeigt; denn hier sind, wie schon vor einiger Zeit dargelegt wurde, verhältnismäßig mehr schwere und weniger leichte Nutzfahrzeuge im Verkehr als jenseits des Kanals.

Die gegenwärtige Marktlage

Die Weiterentwicklung der deutschen Motorisierung schien in den ersten Jahren des Wiederaufbaus nach der Machtübernahme ausschließlich von der Nachfrage, von der Aufnahmefähigkeit des Marktes abzuhängen. Zurzeit ist aber auch im Bereich der Automobilwirtschaft das Problem der Absatzmöglichkeiten hinter dem der Belieferung des Marktes zurückgetreten.

Die Rohstofflage hat die Aufwärtsbewegung der Motorisierung vorübergehend verzögert. Besonders im laufenden Jahre entstanden starke Spannungen zwischen dem Angebot und der Nachfrage. Eine ungewöhnliche Verlängerung der Lieferfristen war der äußere Ausdruck hierfür. Bei den Personenkraftwagen liegen die Zulassungen seit dem April des laufenden Jahres, bei den Lastkraftwagen seit Juni um ein Weniges niedriger als im Vorjahr. Immerhin bleibt bei beiden Fahrzeuggattungen das Gesamtergebnis der ersten acht Monate 1937 noch auf Vorjahreshöhe, während

die Gesamtzulassungen von Krafträdern das Vorjahrsergebnis noch um etwa 10 v. H.¹⁾ über treffen.

Es läßt sich heute naturgemäß noch nicht übersehen, ob und wie weit durch die Lieferschwierigkeiten der Aufbau des deutschen Kraftwagenbestands im Jahre 1937/38 beeinflußt werden wird, ob bei den Personen- und Nutzfahrzeugen die gleichen oder nur geringere Zuwachsqoten zu erreichen sind. Sicher aber ist, daß eine mögliche Verlangsamung des Motorisierungstempos durch die Angebotslage nur vorübergehend eintreten wird. Auf längere Sicht bleibt deshalb die Nachfrageentwicklung für das Schicksal der deutschen Motorisierung grundsätzlich entscheidend.

Die Aufnahmefähigkeit des Kraftfahrzeugmarktes

An Versuchen, die Aufnahmefähigkeit des deutschen Personenkraftwagenmarktes abzuschätzen, hat es auch in den vergangenen Jahren nicht gefehlt. Die Steuerstatistik (Einkommen-, Körperschaft-, Vermögensteuerstatistik) schien immer wieder die gegebene Grundlage zu sein, um die Zahl der für den Ankauf von Automobilen entsprechend ihren Einkommens- und Vermögensverhältnissen in Betracht kommenden Personen zu erfassen.

Allerdings stellte das Institut für Konjunkturforschung schon im Jahre 1930 fest, daß es unmöglich sei, mit Hilfe der Steuerstatistik zu befriedigenden marktanalytischen Erkenntnissen zu kommen, und zwar, weil die Ergebnisse dieser Statistik „immer eine gewisse Zeit hinter der Entwicklung zurückbleiben“, dann aber auch, „weil ihre Staffellungen für die vorliegende Aufgabe — d. h. die Abgrenzung der in Frage kommenden Käuferschichten — wenig geeignet waren“²⁾.

Weiter hätte noch angeführt werden können, daß die Steuerstatistik nur das *veranlagte*, nicht aber das *tatsächliche* Einkommen der Zensiten nachweist. Und schließlich sind die Personenkraftwagen sehr häufig vor allem Erwerbsinstrument — man denke an die Wagen, die von Firmen aller Branchen, von reisenden Kaufleuten oder von Ärzten benutzt werden. In allen diesen Fällen ist die Anschaffung des Wagens erst in zweiter Linie durch die Einkommens- und Vermögensverhältnisse der Käufer bestimmt, da mit seiner Hilfe ja erst Einkommen geschaffen werden soll.

Nach alledem ist es durchaus verständlich, wenn es durch die Steuerstatistik niemals gelang, eine Vorstellung von der Aufnahmefähigkeit des Kraftfahrzeugmarktes zu gewinnen.

Neu war ein marktanalytischer Versuch, den das Institut für Konjunkturforschung im vorigen Jahr¹⁾ unternahm. Als Grundlage wurde die Berufs- und Betriebszählung gewählt. Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden damals zum Teil mißverstanden, obgleich in dem Bericht selbst betont worden war, daß „nicht mehr als ein schematischer Versuch gegeben werden könnte und die einzelnen Größenordnungen — d. h. beispielsweise die Zahl der in Deutschland tätigen Ärzte oder reisenden Kaufleute, die Zahl der Wirtschaftsbetriebe mit mehr als 10 Beschäftigten usw. — vielleicht bemerkenswerter sind als das Gesamtergebnis“. Daß die damals ermittelten Zahlen auch heute noch für die Beurteilung der Absatzmöglichkeiten von Kraftfahrzeugen wertvoll sind, kann kaum bestritten werden. Man darf nur nicht glauben, daß mit diesen Ergebnissen das Problem der Aufnahmefähigkeit des deutschen Kraftfahrzeugmarktes endgültig gelöst ist oder gelöst sein sollte. Das ist schon deshalb nicht möglich, weil der sog. „Potential Market“, wie ihn die amerikanischen Marktanalytiker bezeichnen, d. h. der Kreis von Personen, die für die Automobilhaltung noch gewonnen werden können, *endgültig* überhaupt nicht zu bestimmen ist. Denn er ändert sich mit den Einkommensverhältnissen der verschiedenen Bevölkerungsschichten, mit ihren Lebensgewohnheiten, mit den Kraftfahrzeugpreisen, vor allem mit den Haltungskosten u. a. m. Hieraus folgt, daß Marktanalysen nur dann von Wert sein können, wenn sie sich darauf beschränken, den Entwicklungsmöglichkeiten für einen noch einigermaßen überschaubaren Zeitraum nachzugehen. Das bedeutet aber, daß die Marktanalyse praktisch eine Daueraufgabe ist, und das besagt auch, daß der beste Ausgangspunkt immer die jeweiligen Marktverhältnisse sind.

Zu der genauen Kenntnis der Marktlage und ihrer Voraussetzungen muß ein möglichst klarer Einblick in die Struktur der Nachfrage treten. Man muß wissen, wer die Käufer der Produkte, in unserem Falle der Kraftfahrzeuge, im einzelnen sind. Einen ersten Beitrag hierzu hat das Institut für Konjunkturforschung in dem oben genannten Bericht mit der Zusammenstellung der für die Haltung von Personenkraftwagen grundsätzlich in Frage kommenden Berufsschichten und Gewerbebetriebe gegeben. Daneben ist es bereits seit Jahren für eine Statistik eingetreten, die den Automobilabsatz laufend nach der beruflichen bzw. gewerblichen Zugehörigkeit der Käufer aufgliedert.

In einer im Jahre 1930 vom Institut für Konjunkturforschung verfaßten Broschüre²⁾ über die Probleme der Marktbeobachtung in der Automobilwirtschaft wurde diese Aufgliederung zum ersten Male öffentlich gefordert.

¹⁾ Hierin sind nicht die Fahrräder mit Hilfsmotor enthalten. Der Absatz dieser Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahr verdoppelt.

²⁾ Marktbeobachtung und Wirtschaftsführung in der Kraftfahrzeugindustrie. Bearbeitet im Institut für Konjunkturforschung. Veröffentlichung des Reichsverbandes der Automobilindustrie E. V. 1930.

¹⁾ Vgl. „Die Kraftfahrzeugkonjunktur im vierten Aufschwungsjahr“, Sonderbeilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung. 9. Jg., Nr. 19 vom 13. 5. 1936, S. 4/5.

²⁾ Marktbeobachtung und Wirtschaftsführung in der Kraftfahrzeugindustrie a. a. O.

Das Institut war sich der Schwierigkeiten, die einer solchen einzigartigen Statistik entgegenstanden, wohl bewußt, da die Berufsbezeichnungen, wie sie gewöhnlich vom Publikum gegeben wurden, nicht immer eindeutig waren. Sollte es aber gelingen, diese Schwierigkeiten zu überwinden, so würde aus einer solchen Statistik ersichtlich werden, „in welchen Wirtschaftskreisen die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen (und nach welchen Kraftfahrzeugen) zu- oder abnimmt. Hat man aber hierfür genaue Unterlagen, so können neue besondere Untersuchungen über die Wirtschaftsentwicklung der Abnehmerbranchen, wie sie vom Institut für Konjunkturforschung im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftsanalyse bereits eingerichtet sind, die Veränderungen der einzelnen Märkte zu erklären versuchen. Damit wird man zu Teilvorausschätzungen für die einzelnen Abnehmergruppen kommen, auf denen auch die Gesamtprognose des Kraftfahrzeugabsatzes aufbauen kann.“¹⁾

Jetzt endlich konnten diese Forderungen erfüllt werden. Die Statistik des Automobilabsatzes nach Käufergruppen, wie sie das Statistische Reichsamt vor kurzem zum ersten Mal veröffentlicht hat, ist in dieser Art noch in keinem europäischen oder außereuropäischen Lande versucht worden. Sie wäre vielleicht auch in Deutschland nie zustande gekommen, wenn die Motorisierung des deutschen Verkehrs nicht seit der Machtübernahme Aufgabe der staatlichen Wirtschaftsführung geworden wäre. Diese Führung bedarf aber für ihre Entscheidungen wie für die Kontrolle über die Auswirkungen all ihrer Maßnahmen einer eingehenden und genauen Kenntnis aller Vorgänge im Bereiche der Kraftverkehrswirtschaft. Dies dürfte der wichtigste Grund sein, daß es endlich gelang, auch diese Statistik durchzuführen.

Die zweite Voraussetzung für das Zustandekommen der neuen Statistik war der organische Aufbau der Wirtschaft, durch den jeder Betrieb und jedermann in eine bestimmte Wirtschafts- oder Fachgruppe usw. eingegliedert ist. Hierdurch wurden die Unklarheiten über die Berufs- oder Gewerbezugehörigkeit des einzelnen Kraftfahrzeugkäufern im wesentlichen beseitigt.

Schließlich darf auch nicht vergessen werden, daß erst durch die Einführung des Kraftfahrzeugbriefes seit 1934 die vollständige und fehlerfreie Erfassung der Zulassungen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist.

Die vom Statistischen Reichsamt veröffentlichte Zusammenstellung über die Zulassung von Kraftfahrzeugen nach Käufergruppen erfaßt zunächst das erste Halbjahr 1937. Die volle Bedeutung der Statistik wird aber erst nach einem, zwei oder mehreren Jahren zutage treten, wenn sie es ermöglichen wird, die *Dynamik* der verschiedenen Kraftfahrzeugmärkte zu beobachten und auszuwerten. Aber auch die ersten Ergebnisse sind schon von großem Interesse, bringen sie doch

einen wertvollen Einblick in die *Struktur* der Kraftfahrzeugnachfrage.

Die Nachfrage nach Personenkraftwagen und Krafträdern

Die Statistik der Zulassungen von Kraftfahrzeugen nach Käufergruppen bestätigt vor allem — was bei dem erreichten Stand der Motorisierung nicht anders zu erwarten war —, daß diese heute schon Bevölkerungsschichten erfaßt hat oder in großem Umfang zu erfassen beginnt, die nur über ein verhältnismäßig bescheidenes Einkommen verfügen, vor allem den gewerblichen Mittelstand, aber auch die Arbeiter- und Angestelltenschaft. Es braucht kaum erläutert zu werden, daß die Motorisierung dieser Schichten dem Kraftfahrzeugabsatz ein Feld eröffnet, dessen Grenzen nicht abzusehen sind. Den Beweis für unsere Behauptungen bringen folgende Tatsachen:

1. Von den 128 443 Krafträdern, die im ersten Halbjahr 1937 neu in den Verkehr gestellt worden sind, wurden 75 207 oder fast 59 v. H. für Arbeiter oder Angestellte zugelassen; dabei waren die Arbeiter hier die zahlreicheren Käufer.

Die gleiche Gruppe kaufte überdies 10 517, das sind fast 10 v. H., aller in den ersten 6 Monaten 1937 zugelassenen Personenkraftwagen; hier überwiegt natürlich die Zahl der Angestellten die der Arbeiter bei weitem.

Die Ausrüstung der deutschen *Arbeiterschaft* mit Kraftfahrzeugen ist also heute schon weiter fortgeschritten, als man vielfach annimmt. Das Kraftrad bot auch ihr die Möglichkeit, an der Motorisierung teilzuhaben. Wenn die Arbeiterschaft mit dem gleichen v.H.-Satz an den im Verkehr befindlichen Krafträdern beteiligt wäre wie an den Neuzulassungen, so würden heute schon rd. 320 000 Kleinkrafträder und 230 000 schwere Räder, zusammen mehr als eine halbe Million Krafträder im Besitz der Handarbeitenden sein. Vielleicht ist der Anteil der Arbeiterschaft am Kraftradbestand etwas geringer, aber viel unter einer halben Million wird er nicht bleiben.

Das Motorfahrzeug ist naturgemäß für den Arbeiter im Außenberuf — man denke z. B. an die vielen Tausenden im Straßenbau Beschäftigten — ein besonders wertvolles Hilfsmittel. Aber auch vielen Fabrikarbeitern verkürzt und erleichtert es den Weg von und zur Arbeitsstätte. Daß der hochqualifizierte deutsche Arbeiter viel Verständnis und ein besonderes Interesse für alle technischen Dinge hat, braucht kaum hervorhoben zu werden. Daß auch er in seiner Freizeit aus den Großstädten hinausstrebt und möglichst nicht an die Massenverkehrsmittel gebunden sein will, versteht sich von selbst. Wie die große Zahl der im Besitz der Handarbeiter befindlichen Krafträder zeigt, braucht auch er für die Motorisierung heute nicht erst gewonnen zu werden. Das Problem ist nur, wie ermöglicht man ihm, besonders wenn er verheiratet und Familienvater ist, den Aufstieg vom Kraftrad zum Kleinwagen? Daß hieran in

¹⁾ Vgl. Anm. 2 auf der vorigen Seite.

Deutschland wie in keinem anderen Land der Welt seit der Machtübernahme gearbeitet wird, ist bekannt.

Die *Angestelltenschaft* stellt, wie die untenstehende Übersicht zeigt, fast 10 v. H. aller Kleinwagenkäufe, erwirbt aber immer noch mehr Krafträder als Kleinwagen. Dabei sind in die Betrachtung die sogenannten leitenden Angestellten nicht eingeschlossen. Es liegt nahe, anzunehmen, daß von den motorisierten Angestellten der größte Teil im Ein- und Verkauf tätig ist, da der Ein- und Verkäufer den Kraftwagen beruflich braucht, ja häufig gar nicht entbehren kann. Nach den statistischen Ergebnissen wurden aber von den 9 000 Wagen, die im ersten Halbjahr 1937 für nichtleitende Angestellte zugelassen worden sind, nur 2 213 von im Ein- und Verkauf tätigen Angestellten gekauft. Auf die Gruppe der kaufmännischen und Büroangestellten entfielen dagegen 2 722 Fahrzeuge. Der verhältnismäßig hohe Anteil der Angestellten am Kraftwagenabsatz ist also nicht ausschlaggebend dadurch bedingt, daß diese das Fahrzeug beruflich verwenden, der größte Teil hält es für nichtberufliche Fahrten oder höchstens für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte.

2. Von 109 112 im ersten Halbjahr 1937 zugelassenen Personenkraftwagen wurden 12 854, das sind rd. 12 v. H., vom Handwerk gekauft. Ferner nahm die Gruppe Handel 29 693 Personenkraftwagen, das sind 27,2 v. H., auf. Auch von den Käufern dieser Gruppe dürfte die große Masse wirtschaftlich und soziologisch zum gewerblichen Mittelstand zu rechnen sein. Hiernach rekrutieren sich schon mindestens ein Drittel aller Kraftwagenkäufer aus den Reihen des *mittelständischen Gewerbes*. Die Gruppe der selbständigen Handwerker und kleinen bis mittleren Händler ist heute die wichtigste auf dem Personenkraftwagenmarkt. Für sie ist der Kleinwagen vor allem Erwerbsinstrument. Durch das Kraftfahrzeug werden sie in die Lage versetzt, ihre persönliche Arbeitsleistung außerordentlich zu steigern, Zeit zu sparen, Waren oder Arbeitsgeräte in kürzester Frist zum Kunden zu bringen oder zurückzuholen. Man beachte in diesem Zusammenhang, welch schnellen Aufschwung in der letzten Zeit der zweiachsige Anhänger genommen hat. Wo es nicht zum Kleinwagen reicht, begnügt sich der kleine Gewerbetreibende heute vielfach noch mit

dem Krafttrad. Die Handwerker kaufen nach den Arbeitern und Angestellten die meisten Krafträder. Für sie wurden im ersten Halbjahr 1937 immerhin rd. 12 000, das sind 10 v. H., aller Krafträder, zugelassen.

Nach dem mittelständischen Gewerbe ist die *Industrie* — das industrielle Unternehmen oder der selbständige industrielle Unternehmer — der wichtigste Käufer am Personenkraftwagenmarkt. Für die Angehörigen der Reichsgruppe Industrie wurden im ersten Halbjahr 1937 rd. 16 000 Personenkraftwagen zugelassen, das sind fast 15 v. H. aller Neueinstellungen, aber noch nicht die Hälfte der vom mittelständischen Gewerbe getätigten Käufe.

Von den rd. 16 000 an die Industrie abgesetzten Personenkraftwagen gingen 3 555, also etwas mehr als ein Fünftel, an die Bauindustrie einschließlich der Holzindustrie. Schlüsse auf die Wirtschaftslage dieses Gewerbes lassen sich hieraus aber vorerst noch nicht ziehen; wenn sein Marktanteil auch groß ist, so muß doch berücksichtigt werden, daß etwa 27 v. H. aller Gewerbebetriebe mit mehr als 10 Beschäftigten zum Baugewerbe oder der Holzindustrie gehören. Der Zusammenhang zwischen der Beschäftigungs- und Rentabilitätslage der einzelnen Wirtschaftszweige und dem Kraftwagenabsatz wird erst untersucht werden können, wenn die Statistik nach Käufergruppen längere Zeit läuft. Die folgende Übersicht zeigt den Anteil der einzelnen Untergruppen der Reichsgruppe Industrie an der Zulassung von Personenkraftwagen im ersten Halbjahr 1937.

Daß in der Gruppe Industrie besonders viel schwere Wagen zugelassen werden, war kaum anders zu erwarten. Während die Industrie an den gesamten Zulassungen von Kleinwagen nur mit rd. 12 v. H. beteiligt war, betrug ihr Anteil am Absatz von Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 2 Litern 31 v. H.

Berichtigt werden durch die neue Statistik die Vorstellungen, die man sich bisher von der Bedeutung der sogenannten freien Berufe, des Kultur-, Gesundheits- und Rechtswesens und der Technik, für den Kraftwagenabsatz gemacht hat. An diese Gruppe wurden etwa 9 000 Personenkraftwagen abgesetzt, das sind rd. 8,3 v. H. der gesamten Zulassungen des ersten Halbjahrs 1937.

Anteil der in abhängiger Berufsstellung tätigen Erwerbspersonen an den Kraftfahrzeugzulassungen
in den ersten 6 Monaten 1937

	Krafträder				Personenkraftwagen				Personenkraftwagen und Krafträder gesamt	
	bis 200 ccm		über 200 ccm		bis 2 Liter		über 2 Liter			
	Stück	v. H.	Stück	v. H.	Stück	v. H.	Stück	v. H.	Stück	v. H.
Gesamtzulassungen darunter	110 720	100	17 723	100	95 285	100	13 827	100	237 555	100
1. Arbeiter	49 331	44,6	8 713	49,2	1 214	1,3	17	0,1	59 275	25,0
2. Angestellte ¹⁾	14 362	13,0	2 801	15,8	8 896	9,3	390	2,8	26 449	11,1
3. Beamte im öffent- lichen Dienst	5 022	4,5	520	2,9	4 906	5,1	186	1,3	10 634	4,5
Summe 1 bis 3.....	68 715	62,1	12 034	67,9	15 016	15,9	593	4,2	96 358	40,6
1) Die leitenden Angestellten sind hierin nicht enthalten.										

¹⁾ Die leitenden Angestellten sind hierin nicht enthalten.

Zulassungen von Personenkraftwagen der Reichsgruppe Industrie im ersten Halbjahr 1937

Wirtschaftsgruppe	Personenkraftwagen		Zusammen
	bis 2 Liter Hubraum	über 2 Liter Hubraum	
Reichsgruppe gesamt	11 671	4 285	15 956
Industrie der Steine u. Erden, Holzindustrie u. Baugewerbe	2 888	717	3 555
Fahrzeugindustrie einschl. Luftfahrzeugindustrie	1 957	1 055	3 013
Chemische Industrie, Papier- u. Papierverarbeitende Industrie	1 667	485	2 152
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	1 573	408	1 981
Leder-, Textilien- u. Bekleidungsind. ..	1 296	583	1 879
Stahl- u. Eisenbau, Maschinenbau	895	330	1 245
Eisen-, Blech- u. Metallwarenindustrie ..	843	353	1 196
Elektroindustrie, Feinmechanik u. Optik	368	143	511
Bergbau, Eisen-, Stahl- und Metallgewinnung	234	190	424

Von diesen 9 000 Fahrzeugen ging gut die Hälfte, 4 544 Wagen, an den Berufsstand der Ärzte. Auch die Absatzmöglichkeiten an die Ärzteschaft sind im Verhältnis zu anderen Abnehmergruppen häufig überschätzt worden. Beispielsweise hat das Nahrungs- und Genußmittelhandwerk fast die gleiche Zahl, und zwar 4 104 Wagen abgenommen, das Vermittlergewerbe innerhalb der Reichsgruppe Handel 4 462 Wagen.

Für die *Landwirtschaft* einschließlich der Forst- und Fischwirtschaft und einschließlich der Molkereibetriebe wurden im ersten Halbjahr 1937 7 088 Personenkraftwagen zugelassen. Dabei sind hier nur die landwirtschaftlichen Betriebe berücksichtigt, die nicht mit einem Gewerbebetrieb gekoppelt sind, soweit dies der Fall ist, wurden die landwirtschaftlichen Käufer in den entsprechenden nichtlandwirtschaftlichen Gewerbegruppen nachgewiesen. Die Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft für Kraftwagen wurde bisher verhältnismäßig gering eingeschätzt. In dem schon oben erwähnten, im vorigen Jahre niedergelegten Versuch des Instituts für Konjunkturforschung betreffend die Struktur und Aufnahmefähigkeit des Personenkraftwagenmarktes wurde hierzu ausgeführt:

„In der Landwirtschaft, Gärtnerei usw. haben wir 2 Millionen Selbständige. Nach sachverständiger Schätzung sollen im allgemeinen Personenkraftwagen nur auf Gütern vorhanden sein, deren Einheitswert nicht unter 100 000 *RM* liegt, solche gibt es vielleicht 30-40 000. In der Landwirtschaft wären hiernach kaum mehr als 50 000 Personenkraftwagen unterzubringen.“

Auch diese Ansicht bedarf auf Grund der neuen Statistik einer Korrektur. In einem halben Jahre sind von „reinen“ Landwirtschaftsbetrieben allein etwa 7 000 Wagen gekauft worden. Im laufenden Jahre werden es wahrscheinlich im ganzen 15 000 sein. Mit Rücksicht hierauf ist es aber so gut wie ausgeschlossen, daß in der gesamten Landwirtschaft nur 50 000 Wagen unterzubringen sind.

Die Nachfrage nach Lastkraftwagen

Aus der neuen Statistik über die Zulassung von Nutzfahrzeugen nach Käufergruppen ergibt sich

zum ersten Male die Möglichkeit, die Bedeutung des gewerblichen Güterverkehrs auf der einen, die des Werkverkehrs auf der anderen Seite für den Nutzfahrzeugmarkt zu erfassen. Wie die nachfolgende Übersicht zeigt, waren im ersten Halbjahr 1937 *Kraftfahrergewerbe* und *Spedition* an den Zulassungen von Lastkraftwagen über 2 Tonnen mit gut 41 v. H., an den Zulassungen von Lieferfahrzeugen und Kleinlastwagen bis 2 Tonnen mit nur 5,1 v. H. beteiligt. Daß die Liefer- und Kleinlastwagen im Transportgewerbe nur in verhältnismäßig geringem Umfang eingesetzt werden, daß diese Fahrzeuge hier im Verhältnis zu dem Bedarf von Handel, Industrie und Handwerk nur eine bescheidene Rolle spielen, war bekannt; daß aber Kraftfahrergewerbe und Spedition am eigentlichen Lastkraftwagenmarkt einen so starken Anteil haben, dürfte wohl kaum erwartet worden sein.

Zulassungen von Liefer- und Lastkraftwagen im Transportgewerbe und Werkverkehr

1. Halbjahr 1937

Wirtschaftszweig	bis 2 t Nutzlast		über 2 t Nutzlast	
	Stück	in v. H. der Gesamtzulassungen	Stück	in v. H. der Gesamtzulassungen
Kraftfahr- und Fuhrwerke	626	3,9	3 882	34,3
Spedition und Lagerei	161	1,0	789	7,0
Schiffahrt, Schienenbahnen usw.	29	0,2	24	0,2
Verkehrsgewerbe	816	5,1	4 695	41,5
Industrie	3 404	21,3	2 550	22,6
Handwerk	2 981	18,6	547	4,8
Handel	6 722	42,0	2 558	22,6
Landwirtschaft	1 008	6,3	298	2,6
Sonstige	1 057	6,6	667	5,9
Werkverkehr	15 172	94,9	6 620	58,5
Insgesamt	15 988	100,0	11 315	100,0

Die letzte Bestandserhebung, die den Verwendungszweck von Lastkraftwagen auswies, war die von 1935. Damals verteilten sich die Nutzfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 2 Tonnen auf das Transportgewerbe und die übrige Wirtschaft wie folgt:

	Stück	v. H.
Lastkraftwagen des Transportgewerbes (einschl. Eisenbahnen, Spedition, Kraftverkehrsgesellschaften)	19 384	22,7
Lastkraftwagen in landwirtschaftl. und forstwirtschaftl. Betrieben	1 716	2,0
Lastkraftwagen im Dienst von Behörden	7 702	9,0
Brennstoffkesselwagen	1 214	1,4
Lastkraftwagen für „andere Zwecke“ (für Industrie, Handel, Handwerk u. übrige)	55 294	64,9
Zusammen	85 310	100,0

Hiernach war das Kraftfahrergewerbe einschließlich der Spedition noch vor verhältnismäßig kurzer Zeit nur mit etwa 23 v. H. am Gesamtbestand von Lastkraftwagen mit mehr als 2 Tonnen Eigengewicht beteiligt. Wenn es heute an den Zulassungen dieser Fahrzeuge einen Anteil von fast 42 v. H. hat, so muß seine Bedeutung für den Lastkraftwagenmarkt im engeren Sinne (der Lastkraftwagenmarkt im weiteren Sinne umfaßt auch die Liefer- und Kleinlastwagen) in der letzten

Zeit stark gestiegen sein, während umgekehrt die Bedeutung des Werkverkehrs für diesen Markt verhältnismäßig, d. h. im Verhältnis zu der des Transportgewerbes, zurückgegangen ist. Aus dieser Tatsache können aber weitergehende Schlüsse noch nicht gezogen werden: weder läßt sich hieraus die Beschäftigung des gewerblichen Güterkraftverkehrs erkennen noch die verschiedene Bedeutung, die der gewerbliche Kraftverkehr und der Werkverkehr im Rahmen der Verkehrswirtschaft haben.

Für *Industrie und Handwerk* wurden im ersten Halbjahr 1937 6 218 Liefer- und Kleinlastwagen und 3 040 Lastkraftwagen mit einer Ladefähigkeit von mehr als 2 Tonnen zugelassen. Wie die nachfolgende Übersicht zeigt, ging hiervon der größte Teil an das Nahrungs- und Genußmittel- und an das Baugewerbe einschließlich der Baustoffindustrien.

**Zulassungen von Liefer- und Lastkraftwagen
an Industrie und Handwerk
1. Halbjahr 1937**

Gewerbe- zweig	bis 2 t Nutzlast		über 2 t Nutzlast		Gesamt	
	Stück	in v. H. der Gesamt- zulass.	Stück	in v. H. der Gesamt- zulass.	Stück	in v. H. der Gesamt- zulass.
Nahrungs- u. Ge- nußmittelind. ...	1 301	20,9	760	25,0	2 061	22,3
Nahrungs- u. Ge- nußmittelhandw.	1 986	31,9	95	3,1	2 081	22,5
Nahrungs- u. Ge- nußmittelgewerbe zusammen	3 287	52,8	855	28,1	4 142	44,8
Industrie d. Steine u. Erden, Holz- ind. u. Baugew.	292	4,7	1 048	34,5	1 340	14,5
Bauhandwerk ...	540	8,7	343	11,3	883	9,5
Baugewerbe und Baustoffind. zu- sammen	832	13,4	1 391	45,8	2 223	24,0
Sonst. Industrien	1 644	26,4	685	22,5	2 329	25,1
Sonst. Handwerk	455	7,3	100	3,6	554	6,1
Zusammen	2 099	33,8	794	26,1	2 893	31,2
Industrie gesamt.	3 237	52,1	2 493	82,0	5 730	61,9
Handwerk gesamt	2 981	47,9	547	18,0	3 528	38,1
Industrie u. Hand- werk zusammen.	6 218	100,0	3 040	100,0	9 258	100,0

Das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe nahm mehr als die Hälfte aller an Industrie und Handwerk zugelassenen Liefer- und Kleinlastwagen auf, dazu 28 v. H. aller Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 2 Tonnen. Auch an den Transporten mit gewerblichen Nutzfahrzeugen haben die Nahrungs- und Genußmittel einen besonders hohen Anteil. Wie das Institut für Konjunkturforschung vor kurzem feststellte, entfielen im gewerblichen Güterfernverkehr Anfang

1936 ein Viertel aller Transporte auf Nahrungs- und Genußmittel und weitere 12 v. H. auf tierische und pflanzliche Rohstoffe.

Die Vorzüge des Lastkraftwagens fallen bei diesen Gütern ganz besonders ins Gewicht: Der Versand kann u. U. besonders beschleunigt werden, im Haus-Haus-Verkehr werden die Waren besonders pfleglich behandelt, u. s. w.

Das Baugewerbe einschließlich der Baustoffindustrien nimmt mit etwa 46 v. H. aller an Industrie und Handwerk zugelassenen Lastkraftwagen mit einer Ladefähigkeit von mehr als 2 Tonnen auf dem Markt der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge eine überragende Stellung ein. Ausschlaggebend hierfür dürfte sein, daß der Baubetrieb eine Fülle rein örtlicher Transporte erfordert, für die öffentliche Transportmittel nicht in Frage kommen und die früher nur mit dem Pferdefuhrwerk, heute wahrscheinlich überwiegend mit dem Kraftwagen durchgeführt werden.

Nimmt man das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe und das Baugewerbe heraus, so bleiben von den Gesamtzulassungen von Liefer- und Kleinlastwagen an Industrie und Handwerk nur etwa 34 v. H. und von den Gesamtzulassungen von mittleren und schweren Lastkraftwagen nur 26 v. H. für alle sonstigen Industrie- und Handwerkszweige übrig, die sich auch verhältnismäßig gleichmäßig auf die verschiedenen Gruppen verteilen.

Der Handel nimmt auf dem Markt der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge heute etwa die gleiche Stellung ein wie die Industrie. Am Markt der Liefer- und Kleinlastwagen stellt er mit 42 v. H. naturgemäß die größte geschlossene Gruppe. Leider wird von der neuen Statistik die Reichsgruppe Handel nur nach den vier Untergruppen: Ein- und Ausfuhrhandel, Einzelhandel, Kraftfahrzeugeinzelhandel und Vermittlergewerbe aufgeteilt. Die große Bedeutung des Handels, besonders auch für den Absatz von Nutzfahrzeugen, läßt es wünschenswert erscheinen, auch hier noch eine weitere Unterteilung nach Fachgruppen vorzunehmen, so daß sich erkennen läßt, welche Rolle beispielsweise der Handel mit Nahrungs- und Genußmitteln, der Eisen- und Baustoffhandel, der Kohlenhandel usw. auf dem Kraftfahrzeugmarkt spielen. Dieser Ausbau der Statistik wäre nicht nur mit Rücksicht auf die Marktbeobachtung und industrielle Planung zu begrüßen; auch bei der Behandlung verkehrswissenschaftlicher Probleme würde er von großem Nutzen sein.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		17.-22. Aug. 1936	24.-29. Aug. 1936	31.Aug. bis 5. Sept. 1936	7.-12. Sept. 1936	14.-19. Sept. 1936	21.-26. Sept. 1936	28. Sept. bis 3. Okt. 1936	5.-10. Okt. 1936	16.-21. Aug. 1937	23.-28. Aug. 1937	30.Aug. bis 4. Sept. 1937	6.-11. Sept. 1937	13.-18. Sept. 1937	20.-25. Sept. 1937	27. Sept. bis 2. Okt. 1937	4.-9. Okt. 1937
		33	34	35	36	37	38	39	40	33	34	35	36	37	38	39	40
Woche:																	
1. Tätigkeitsgrad																	
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000	.	.	1098,5	.	.	.	1035,2	.	.	.	509,3	.	.	.	.	.
darunter:																	
Hauptunterstützungsempfänger ^{1*)}	"	.	.	131,6	.	.	.	122,4	.	.	.	266,7	.	.	.	.	.
in der Arbeitslosenversicherung	"	.	.	486,9	.	.	.	453,7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wohlfahrtserwerbslose	"	.	.	168,6	.	.	.	151,7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ²⁾	"	.	1613,9	.	.	.	1624,3	.	.	1358,6	.	.	.	.	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	340,8	336,0	342,8	340,3	347,1	348,1	353,7	362,5	409,3	410,1	402,7	410,8	417,2	419,1	415,9	.
— in Deutsch-Oberschlesien	"	68,5	70,4	70,6	70,8	71,6	70,4	71,6	72,2	79,5	80,6	79,9	82,4	82,3	83,9	.	.
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	72,5	73,0	73,3	73,3	73,9	75,0	76,0	75,8	83,4	84,0	84,3	84,1	84,1	84,1	85,4	.
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	769,9	750,7	754,0	713,2	756,3	762,6	761,0	776,6	804,9	790,3	813,4	770,7	823,1	.	.	.
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn ...	1 000	134,3	137,2	140,0	140,6	143,9	144,1	143,1	145,3	148,1	151,9	153,1	151,7	153,5	152,6	.	.
Kreditsicherheit																	
Vergleichsverfahren	Anzahl	6	9	6	10	8	10	8	.	9	6	4	8	6	8	10	.
Eröffnete Konkurse	"	40	49	40	44	46	32	42	.	38	47	36	30	34	45	44	.
Reichsbank																	
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	76	.	75	73	72	71	69	69	.	76	76	76	76	76	76	76
Kapitalanlagen	"	4839	.	5361	5148	5037	4867	5512	5250	.	5133	5771	5549	5262	5190	6040	5718
darunter:																	
Wechsel- und Lombardkredite ...	"	4310	.	4832	4620	4509	4339	4984	4726	.	4730	5368	5146	5858	4792	5747	5221
Deckungsfähige Wertpapiere	"	221	.	220	220	219	219	219	219	.	104	104	104	104	105	105	105
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	693	.	729	663	669	732	744	678	.	683	736	665	649	652	838	745
Bundes-Reserve-Banken U.S.A.																	
Diskontierte Wechsel	Mill. \$	6,5	7,2	8,6	8,0	8,0	7,0	9,5	7,5	18,3	18,7	23,7	23,6	23,2	24,2	23,6	23,1
Regierungssicherheiten	"	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2430,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2	2526,2
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	6039	.	6538	6371	6251	6080	6653	6434	.	6466	7093	6900	6683	6561	.	.
davon Reichsbanknoten	"	4138	.	4540	4387	4301	4177	4657	4469	.	4590	5116	4936	4763	4668	5256	5035
Postcheckverkehr ⁵⁾	"	1202	1400	1256	1454	1340	1337	1511	1493	1414	1545	1545	1563	1557	1402	1983	.
Postcheckguthaben (Bestände)	"	608	607	641	650	604	699	671	617	683	703	731	727	674	722	767	.
2. Wertbewegung																	
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Debetzinsen ⁶⁾	"	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Kreditzinsen ⁷⁾	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Blankotagesgeld	"	2,88	3,15	3,27	3,25	3,08	2,75	3,27	2,88	2,90	3,10	3,15	2,96	3,18	2,92	3,23	2,88
Privatdiskont	"	2,88	2,94	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	.
Warenwechsel mit Bank giro ⁸⁾	"	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	3,22	3,27	3,32	3,36	3,30	3,31	3,38	.
Normale Spareinlagen	"	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Rendite der 4 1/2 % Pfandbriefe ...	"	4,66	4,66	4,66	4,66	4,66	4,66	4,66	4,66	4,51	4,52	4,52	4,52	4,52	4,52	4,52	.
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	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55
" Zürich	"	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	1,88	1,88	1,88	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
" Amsterdam	"	1,34	1,29	1,14	1,21	1,26	1,25	1,66	2,35	0,19	0,19	0,22	0,19	0,19	0,20	0,25	0,24
Effektenmarkt																	
Festverz. 4 1/2 % Wertpapiere	v. H.	96,06	96,04	96,06	96,06	96,09	96,09	96,11	96,18	99,40	99,85	99,34	99,33	99,33	99,32	99,36	.
Kursniveau, gesamt ¹⁰⁾	"	96,63	96,61	96,62	96,63	96,64	96,64	96,67	96,71	99,68	99,63	99,62	99,61	99,60	99,59	99,64	.
—, Pfandbriefe	"	94,70	94,71	94,73	94,76	94,79	94,82	94,89	94,98	98,78	98,78	98,77	98,77	98,77	98,78	98,81	.
—, Kommunal-Obligationen	"	95,11	95,05	95,08	95,03	95,12	95,09	95,01	95,15	98,83	98,75	98,71	98,71	98,71	98,69	98,61	.
—, Öffentliche Anleihen ¹¹⁾	"	101,97	101,77	101,61	101,57	101,63	101,66	101,70	101,74	102,32	102,36	102,38	102,07	101,74	101,65	101,75	.
5 % Industrie-Obligationen ¹²⁾	"	101,97	101,77	101,61	101,57	101,63	101,66	101,70	101,74	102,32	102,36	102,38	102,07	101,74	101,65	101,75	.
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	100,7	100,6	99,8	99,7	100,0	99,9	102,4	104,3	115,6	115,8	116,0	115,2	114,4	114,3	114,7	.
—, Bergbau und Schwerindustrie	"	109,4	110,0	109,1	109,1	109,6	109,8	114,4	117,5	125,1	125,2	125,2	124,1	123,5	123,4	123,8	.
—, Verarbeitende Industrie	"	94,0	94,8	93,2	93,0	93,2	92,8	94,8	96,1	108,4	108,7	109,0	108,3	107,4	107,2	107,7	.
—, Handel und Verkehr	"	104,3	103,9	103,0	102,7	103,0	103,1	104,6	106,4	119,6	119,6	119,8	119,0	118,3	118,3	118,8	.
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je \$	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4907	2,4928	2,4912	2,4910	2,4911	2,4938	2,4950	2,4950	2,4950	2,4900	2,4920
London	RM je £	12,53	12,53	12,54	12,58	12,61	12,60	12,32	12,22	12,42	12,41	12,38	12,35	12,36	12,36	12,35	12,35
Paris	RM je 100fr	16,40	16,40	16,40	16,39	16,39	16,40	11,63	11,64	9,35	9,34	9,31	9,15	8,60	8,50	8,47	8,22
Warenpreise																	
Indexziffern																	
Reagible Waren ¹³⁾	1913=100	74,8	74,8	75,0	75,3	75,7	75,9	75,7	75,8	79,7	79,5	78,9	78,7	78,5	78,0	78,2	77,6
Großhandelspreise (gesamt)	"	104,6	104,5	104,3	104,3	104,2	104,2	104,3	104,4	106,7	106,7	106,4	106,3	106,3	106,2	106,2	106,0
Agrarstoffe	"	106,4	106,2	105,1	105,1	104,8	104,5	104,7	104,4	106,5	106,4	106,6	106,4	106,5	106,5	106,4	106,0
Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren	"	93,8	93,8	94,0	94,0	94,1	94,1	94,3	94,5	96,2	96,1	96,0	95,9	95,6	95,4	95,3	95,2
darunter: Fertigwaren	"	121,4	121,4	121,6	121,7	121,8	121,9	122,3	122,4	124,7	125,0	125,2	125,5	125,6	125,7	125,7	125,8
Produktionsgüter	"	113,0	113,0	113,0	113,0	113,1	113,1	113,1	113,2	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1
Verbrauchsgüter	"	127,8	127,8	128,2	128,3	128,4	128,5	128,5	129,1	133,5	133,9	134,3	134,7	135,0	135,2	135,2	135,5
Großhandelsindex:																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	84,1	83,8	83,7	84,1	84,1	84,0	84,0	83,8	91,9	91,7	91,0	91,2	92,4	92,2	90,7	.
Großbritannien (Fin. Times)	1913=100	100,4	100,6	101,3	101,7	102,1	101,9	102,3	102,4	120,1	119,2	118,7	118,5	117,7	117,4	116,6	.
Großhandelspreise																	
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	163,0	163,0	165,0	165,0	165,0	165,0	167,0	167,0	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0	190,0
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3
Rindshäute, süddam. ¹⁴⁾ , Hamburg	je 1/2 kg	0,42	0,42	0,42	0,43	0,43	0,45	0,45	0,45	0,53	0,53	0,53	0,54	0,54	0,54	0,55	0,55
Maschinengüter, Düsseldorf ¹⁵⁾	je t	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0
× Baumwolle, New York, loco	cts je lb	12,14	11,88	11,95	12,38	12,24	12,24	12,64	12,39	10,17	9,73	9,56	9,37	9,09	8,74	8,46	8,48
× Weizen, New York, hardw. loco	cts je 60 lbs	127,25	125,75	125,12	126,62	129,62	133,62	129,62	131,62	128,50	127,88	128,63	129,63	125,00	130,63	131,25	124,75
× Kautschuk, First crepe, London	d je lb	71/16	71/16	71/16	71/16	71/16	71/16	71/16	71/16	91/16	81/16	81/16	91/16	9	81/16	81/16	81/16
× Kupfer, Electrolyt, London	£ je t	42,38	42														

