

Reszyk

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

12. Jahrgang

Berlin, den 10. August 1939

Nummer 32

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

Die führende Stellung der deutschen Landwirtschaft in der Welt

Im folgenden wird versucht, einen internationalen Vergleich der landwirtschaftlichen Leistung anzustellen. Es zeigt sich dabei, daß die deutsche Landwirtschaft eine führende Stelle in der Welt einnimmt und vor allem ihre Hauptaufgabe, Nahrungsquell des Volkes zu sein, im Vergleich zur ausländischen Landwirtschaft in besonders hervorragender Weise erfüllt.

Die deutsche Landwirtschaft hat das Volumen ihrer Produktion je ha im Laufe der letzten sechs Jahrzehnte mehr als verdoppelt¹⁾.

Produktionsvolumen der deutschen Landwirtschaft je ha

Jahr	1880 = 100	Jahr	1880 = 100
1880	100	1932	201
1913	186	1934	222
1927	188	1937	232

Es ist ihr dadurch gelungen, eine in diesem Zeitraum um 23 Millionen gewachsene Bevölkerung zu gut vier Fünfteln aus eigener Scholle zu ernähren, obwohl die landwirtschaftliche Nutzfläche Deutschlands allein durch das Versailler Diktat um 14 v. H. verkleinert wurde. Besonders bemerkenswert ist der steile Anstieg des Produktionsvolumens in den Jahren nach 1932; denn man muß berücksichtigen, daß bei gegebenem technischen Stande nach dem Gesetz vom abnehmenden Bodenertrag jede weitere Steigerung der Erzeugung um so schwieriger wird, je höher der Intensitätsgrad bereits getrieben ist. Die deutsche Landwirtschaft hat damit eine einzigartige Leistung vollbracht, die zu einem

Vergleich mit dem Leistungsgrad der Landwirtschaft in den anderen Ländern Veranlassung gibt.

Internationale Vergleiche über die Leistung und Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft sind sehr schwer durchführbar, vor allem deshalb, weil es im Hinblick auf die außerordentliche Verschiedenheit der naturgegebenen Produktionsbedingungen keinen nach jeder Richtung befriedigenden Vergleichsmaßstab für die landwirtschaftliche Gesamtleistung gibt. Man hat sich infolgedessen bisher damit begnügt, gewisse Teilgebiete zu vergleichen. So sind beispielsweise verglichen worden: die Höhe der Hektarerträge, die Kunstdüngerverwendung, der Stand der Mechanisierung, der Tier- und Pflanzenzüchtung, der Tier- und Pflanzenernährung, der Bekämpfung von Unkräutern sowie von Pflanzen- und Tierkrankheiten, ferner die Bauweise, der Bauzustand und die Einrichtung der Wohn- und Wirtschaftsgebäude, schließlich die kulturellen und biologischen Lebensäußerungen der Landwirtschaft, die hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Leistungskraft einer Landwirtschaft keineswegs an letzter Stelle stehen.

Von diesen Teilbereichen der landwirtschaftlichen Leistung sind allerdings nur zwei der statistischen Erfassung zugänglich, nämlich die Hektarerträge und die Kunstdüngerverwendung.

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des I. f. K., 11. Jahrg., 1938, Nr. 44.

Beide Zahlenreihen liefern aber bereits wichtige Aufschlüsse über den Intensitätsgrad der Landwirtschaft.

Die Hektarerträge

Aus Gründen der Vergleichbarkeit muß die Gegenüberstellung der Hektarerträge auf die in den betrachteten Ländern besonders wichtigen Feldfrüchte Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Zuckerrüben und Kartoffeln beschränkt werden.

Volk ohne Raum jedes Stück Erde, und sei es noch so wenig ergiebig, zur Nahrungsmittel-erzeugung heranziehen muß; hierdurch wird der Landesdurchschnitt der Erträge naturgemäß herabgedrückt. Die meisten anderen Länder dagegen beackern nur die besseren Böden.

Daß Deutschland die Erträge der ersten Gruppe nicht erreicht, hat daneben noch weitere besondere Gründe. In den Ländern der Spitzengruppe werden die Felder großenteils gartenmäßig genutzt (Holland, Belgien) oder zu einem viel

Die Hektarerträge im Durchschnitt der Jahre 1932-1938

(in dz je Hektar)

	Roggen	Weizen	Gerste	Hafer	Kartoffeln	Zuckerrüben
<i>Sehr arbeits- und kapitalintensive Länder</i>						
Belgien	24,4	27,2	26,6	26,8	212,1	294,9
Dänemark	17,9	30,2	29,3	26,7	173,0	331,8
Niederlande	23,0	29,8	28,9	23,4	187,9	383,3
Durchschnitt	21,8	29,1	28,3	25,6	191,0	336,7
<i>Meist arbeits- und kapitalintensive Länder</i>						
Deutschland	17,8	22,9	21,5	20,5	165,2	301,7
Großbritannien	16,5	23,0	20,9	20,5	172,3	219,6
Schweden	19,7	24,0	20,7	18,6	144,9	366,7
Schweiz	20,7	22,0	19,1	20,8	153,9	.
Durchschnitt	18,7	23,0	20,6	20,1	159,1	315,8
<i>Meist arbeitsintensive Länder</i>						
Finnland	15,3	17,4	14,4	15,1	147,1	255,1
Frankreich	11,8	16,0	14,8	14,5	110,8	275,9
Italien	13,6	14,7	11,1	12,7	65,6	290,7
Norwegen	19,1	19,4	19,9	20,6	183,0	.
Durchschnitt	15,0	16,9	15,1	15,7	126,6	263,9
<i>Arbeitsintensive und kapitalextensive Länder</i>						
<i>Gruppe I</i>						
Bulgarien	10,5	12,2	13,6	8,6	60,0	167,2
Estland	13,2	11,1	9,4	9,8	128,4	.
Ungarn	11,6	13,9	13,9	12,7	69,5	210,0
Lettland	13,4	13,4	11,0	11,2	129,5	192,3
Polen	11,3	11,4	11,8	11,4	116,8	200,8
Durchschnitt	12,0	12,4	11,9	10,7	100,8	194,8
<i>Gruppe II</i>						
Spanien	9,1	9,5	12,4	9,1	112,8	237,3
Jugoslawien	8,4	11,0	9,8	8,8	61,0	181,2
Griechenland	8,3	9,2	9,5	8,2	62,1	.
Rumänien	9,3	9,1	7,4	8,0	86,3	163,9
Türkei	9,8	8,9	10,5	9,9	28,5	158,1
Durchschnitt	9,0	9,5	9,9	8,8	70,1	185,1
<i>Arbeitsextensive und kapitalintensive Länder</i>						
Kanada	6,0	7,7	10,5	9,4	87,3	229,6
Vereinigte Staaten von Amerika	7,1	8,5	11,0	9,5	75,2	251,6
Argentinien	5,8	9,5	11,8	10,6	54,4	154,4
Chile	7,2	11,0	16,8	10,7	89,6	.
Südafrikanische Union	4,6	5,5	9,9	4,9	44,1	.
Australien	8,7	8,1	9,8	5,6	66,9	308,6
Durchschnitt	6,6	8,4	11,6	8,5	69,6	236,1
Neuseeland	10,9	21,8	19,4	18,8	131,2	.

Gleichzeitig ist unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten eine Zusammenfassung der einzelnen Länder in sechs Gruppen erfolgt.

Hiernach marschiert Deutschland zwar nicht in der Spitzengruppe der Länder, aber immerhin in der zweiten Gruppe, d. h. die Hektarerträge liegen hier etwa auf derselben Höhe wie in Großbritannien, Schweden und der Schweiz. Diese Leistung kann aber erst richtig gewertet werden, wenn man berücksichtigt, daß Deutschland als

höheren Prozentsatz als im Reich mit den intensiven, die Hektarerträge der Nachfrüchte erhöhenden Hackfrüchten bebaut (Dänemark). Hinzu kommt bei diesen Ländern der größere Anfall an natürlichem Dung aus dem außergewöhnlich starken Viehbesatz. Allerdings liegt die Futtergrundlage dieser hohen Nutztviehhaltung weitgehend im Ausland. Wären die Länder der Spitzengruppe genötigt, ihren Nutztviehbestand wie Deutschland ganz oder doch überwiegend aus

den Erträgen der eigenen Scholle zu ernähren, so müßte die Viehhaltung wesentlich eingeschränkt werden und die Hektarerträge würden sinken.

Ein weiterer Grund für die höheren Hektarerträge der Spitzengruppe sind die größeren Niederschlagsmengen in den betreffenden Ländern. Der Regen bzw. das Wasser ist in weiten Teilen Deutschlands als Produktionsfaktor im „Minimum“, d. h. die Höhe der Hektarerträge hängt hier weniger von der — regulierbaren — Nährstoffzufuhr als vielmehr von der unbeeinflussbaren Regenmenge ab. Diese beiden Gründe, nämlich der in gewissem Sinne überhöhte Viehbesatz und die günstigen Niederschlagsverhältnisse der „Spitzenländer“, sind es vor allem, die einen sinnvollen Vergleich der Hektarerträge zwischen Deutschland und den Ländern der Spitzengruppe überhaupt ausschließen.

Ein weiterer Grund für die hohen Hektarerträge der Spitzengruppe liegt in dem geringen Gebietsumfang dieser Länder. Je kleiner ein Land ist, um so einheitlicher pflegt die Struktur seiner Landwirtschaft zu sein, und um so leichter ist demzufolge auch die Hebung der Hektarerträge durch eine schematisierte — um nicht zu sagen „rezeptmäßige“ — Beratung der Landwirtschaft. Ganz anders dagegen in Deutschland. Hier erschwert die Mannigfaltigkeit der Klimaarten, der Bodenklassen, der Kulturartenverteilung, der Betriebsstruktur, der Besitzgrößen (Groß- und Kleinbesitz), der Absatzverhältnisse usw. die Anwendung eines einheitlichen Schemas für die Betriebsberatung. Was in Schleswig-Holstein betriebswirtschaftlich zweckmäßig ist, z. B. die Feldgras-Wirtschaft, würde im benachbarten Mecklenburg schon wieder grundfalsch sein, würde aber im 800 km entfernten Allgäu — mit einigen Abänderungen — wieder gute Resultate zeitigen.

Der Kunstdüngerverbrauch

Im Kunstdüngerverbrauch marschiert Deutschland eindeutig an der Spitze der Welt. Zwar ist

Der Verbrauch an Kunstdünger in kg (Rein Gehalt)
je ha landwirtschaftlicher Nutzfläche
letzter verfügbare Angaben

Land	Stickstoff	Phosphorsäure	Kali
Belgien	29	32	24
Niederlande	27	40	42
Deutschland	22	23	40
Dänemark	10	21	11
Norwegen	7	12	12
Schweden	5	11	8
Italien	5	12	1
Frankreich	4	11	6
England	4	11	5
Schweiz	4	9	2
Spanien	2	8	2
Ver. St. v. Amerika	2	6	2
Finnland	1	6	4
Polen	1	1	1
Kanada	0,4	1	1

¹⁾ Nach Zusammenstellungen in: N. S. Landpost vom 7. Oktober 1938, ferner nach der Zeitschrift „Die Ernährung der Pflanze“, Bd. 26, Nr. 13, sowie nach Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938.

der Aufwand an Kunstdünger in Belgien und Holland ziffernmäßig noch höher als in Deutschland, jedoch ist dies weniger durch die landwirtschaftliche als durch die starke gartenbauliche Bodennutzung in diesen beiden Ländern bedingt. Dies geht unter anderem auch daraus hervor, daß Dänemark trotz seiner weit intensiveren Landwirtschaft weniger Kunstdünger als Deutschland je Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche aufwendet.

Die Gesamtleistung für die Ernährung des Volkes

So aufschlußreich die Vergleiche über die Höhe der Hektarerträge und die Verwendung von Kunstdünger in den einzelnen Ländern auch sind, so vermitteln sie doch kein abgerundetes Bild von der landwirtschaftlichen Gesamtleistung. Es wird hier deshalb der Versuch gemacht, den Leistungsstand der einzelnen Landwirtschaften an dem Grade zu messen, in dem sie ihrer Hauptaufgabe, nämlich der Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln, gerecht zu werden vermögen.

Allerdings besagt der *Stand der Selbstversorgung* allein noch nichts über die Leistung der Landwirtschaft, denn die Selbstversorgung mit Lebensmitteln ist selbstverständlich um so leichter möglich, je größer die je Kopf der Bevölkerung zur Verfügung stehende landwirtschaftliche Nutzfläche ist. Erst wenn man neben dem Grad der Selbstversorgung zugleich auch noch den *Nahrungsraum* berücksichtigt, ergibt sich ein einigermaßen zutreffendes Bild von der Leistung der Landwirtschaft.

In der folgenden Übersicht sind die Ergebnisse einer Berechnung des Instituts für Konjunkturforschung über den Grad der Selbstversorgung mit Lebensmitteln in verschiedenen Ländern¹⁾ den Angaben über den Nahrungsraum der betreffenden Länder gegenübergestellt.

Die Berechnung des Grades der Selbstversorgung erfolgte mit Hilfe einer Kalorienberechnung, d. h. es wurde festgestellt, wieviel v. H. des Gesamtverbrauchs an Kalorien im Inland erzeugt und wieviel eingeführt wurden. In England, Belgien, in der Schweiz usw. ist danach der Grad der Selbstversorgung noch wesentlich geringer als im Reich; dagegen werden in Ungarn, Rumänien, Polen und anderen Ländern Europas sowie vor allem in einigen Staaten Außereuropas, wie Kanada, Argentinien usw., mehr Lebensmittel erzeugt, als zur

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung 12. Jg. 1939, Nr. 5.

Versorgung der inländischen Bevölkerung nötig sind. Der Grad der Selbstversorgung steigt also in diesen Ländern auf über 100 v. H., und zwar im Beispiel

Nahrungsraum und Grad der Selbstversorgung mit Lebensmitteln

Land	Nahrungsraum		Grad der Selbstversorgung mit Lebensmitteln
	Auf 100 Einwohner entfallen		
	landwirtschaftliche Nutzfläche	davon Ackerland	
	ha		v. H.
<i>Europa</i>			
Belgien ¹⁾	22	13	51
Niederlande ¹⁾	28	11	87
Norwegen	36	29	43
Großbritannien ¹⁾	42	11	25
Großdeutschland	44	29	82—84
davon:			
Saarland	14	8	etwa 50
Altreich	42	28	83
Sudetengebiete	45	33	etwa 80
Protektorat	46	37	etwa 100
Ostmark	64	29	75
Memelland	115	75	über 100
Italien ¹⁾	50	30	95
Schweiz	53	12	47
Bulgarien	65	58	109
Griechenland	66	30	80
Polen	75	54	105
Portugal ¹⁾	77	34	94
Slowakei	77	46	über 100
Schweden	78	60	91
Dänemark	83	71	103
Frankreich ¹⁾	83	50	83
Ungarn	84	62	121
Finnland	90	67	78
Jugoslawien	95	49	106
Rumänien	95	72	110
Spanien ¹⁾	119	63	99
Litauen	155	108	110
Irland (Eire)	159	45	75
Lettland	196	111	106
Estland	251	96	102
UdSSR	368	129	101
<i>Außereuropa</i>			
Japan	14	9	95
Brasilien	(31)	(22)	96
Brit.-Indien	47	46	100
Australien	221	174	214
Kanada	243	213	192
Ver. Staaten v. Amerika ..	296	134	91
Chile	407	74	93
Neuseeland	481	53	173
Argentinien	1 228	202	264
China	—	—	100
1) Ohne Berücksichtigung der Kolonien.			

¹⁾ Ohne Berücksichtigung der Kolonien.

Kanadas auf 192 v. H. Die volle Selbstversorgung, also 100 v. H., wird zur Zeit etwa in Ländern wie China, Indien, Rußland u. a. erreicht.

Aus den obigen Zahlenangaben über den Grad der Selbstversorgung mit Lebensmitteln und den verfügbaren Nahrungsraum geht hervor, daß z. B. in Deutschland (Altreich) bei einem Selbstversorgungsgrad von 83 v. H. 42 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche auf 100 Einwohner entfallen. Eine 100%ige Selbstversorgung würde mithin — theoretisch — einen Nahrungsraum von 51 ha je 100 Einwohner erfordern. In Frankreich würden dagegen zur Selbstversorgung — nach derselben Rechnung — 100 ha benötigt werden, in Großbritannien 168 ha und in Rußland sogar 364 ha. Diese Zahlen geben bereits

einen — wenn auch groben — Begriff von der arbeits- und produktionsmäßigen Leistung der Landwirtschaft in den einzelnen Ländern. Hierbei zeigt sich die überragende Stellung der deutschen Landwirtschaft. Rein rechnerisch wird sie nur von Holland und Belgien übertroffen, obgleich die deutsche Landwirtschaft auch diesen

Der zur vollen Selbstversorgung mit Lebensmitteln bei der jetzigen Intensität erforderliche Nahrungsraum

Land	Zur Ernährung von 100 Einwohnern sind erforderlich	
	landwirtschaftl. Nutzfläche	davon Ackerland
Europa		
Niederlande	42	16
Belgien	43	25
Großdeutschland	52—54	35
darunter:		
Altreich	51	34
Sudetengebiete	56	41
Protektorat	46	37
Ostmark	87	39
Italien	53	32
Bulgarien	60	53
Ungarn	69	51
Polen	71	51
Slowakei	77	46
Dänemark	81	69
Griechenland	83	38
Norwegen	84	67
Rumänien	86	65
Schweden	86	66
Jugoslawien	90	46
Frankreich	100	60
Portugal	102	20
Schweiz	113	26
Finnland	115	86
Spanien	120	64
Litauen	141	98
Großbritannien	168	44
Lettland	185	105
Irland (Eire)	212	60
Estland	246	94
UdSSR	364	128
Außereuropa		
Japan	15	10
Brit.-Indien	47	46
Australien	103	81
Kanada	127	111
Neuseeland	278	30
Ver. St. v. Amerika	325	147
Chile	438	80
Argentinien	465	77
Brasilien	—	—

Agrarwirtschaften in der Gesamtwertung zweifellos ebenbürtig ist.

Man kann auf dieser Grundlage, d. h. auf der Berechnung des zur vollen Selbstversorgung theoretisch erforderlichen Nahrungsraums, auch einen Vergleich der landwirtschaftlichen Gesamtleistung aufbauen.

Hierfür ist es zweckmäßig, die 51 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche je 100 Einwohner, die rein rechnerisch im Falle Deutschlands zur Selbstversorgung notwendig sein würden, allgemein als „Leistungssoll“ zugrunde zu legen. Entfallen nun auf ein Land, wie z. B. im Falle der Schweiz, nicht 51, sondern 53 ha Nutzfläche auf 100 Einwohner, so müßte es sich theoretisch zu mehr als 100 v. H. mit Nahrungsmitteln selbst versorgen können. In Wirklichkeit beträgt der Grad der Selbstversorgung in der Schweiz aber nur

47 v. H., so daß also hier das angenommene „Leistungs-soll“ bei weitem nicht erreicht wird. Auf diese Weise ist für jedes Land das „Leistungssoll“, d. h. also der theoretisch mögliche Grad der Selbstversorgung mit Lebensmitteln, errechnet und dem „Ist“, d. h. dem tatsächlich erzielten Grad der Selbstversorgung, gegen-

Leistungs-, „Soll“ und Leistungs-, „Ist“ der Landwirtschaft

Land	Leistungsoll	Leistungsist	„Ist“ in v. H. des „Solls“
	Rechnerisch erreichbarer Grad der Selbstversorgung mit Lebensmitteln	Tatsächlich erreichter	
	v. H.		
Europa			
Niederlande	44	67	152
Belgien	41	51	124
Italien	93	95	102
Großdeutschland	86	83	etwa 97
<i>Altreich</i>	83	83	100
<i>Ostmark</i>	105	75	71
<i>Sudetengebiete</i>	93	80	86
<i>Protektorat</i>	100	100	100
Portugal	126	94	75
Bulgarien	149	109	73
Griechenland	109	80	73
Slowakei	143	100	70
Ungarn	174	121	70
Polen	153	105	69
Schweiz	70	47	67
Jugoslawien	165	106	64
Rumänien	199	110	55
Dänemark	186	103	55
Norwegen	78	43	55
Schweden	165	91	55
Frankreich	155	83	54
Spanien	209	99	47
Großbritannien	57	25	44
Finnland	187	78	42
Litauen	311	110	35
Irland (Eire)	222	75	34
Lettland	355	106	30
Estland	387	102	26
UdSSR	551	101	18
Außereuropa			
Japan	27	95	352
Brasilien	—	96	—
Brit.-Indien	114	100	88
Australien	473	214	45
Kanada	551	192	35
Neuseeland	550	173	31
Ver. St. v. Amerika	487	91	19
Argentinien	1 501	264	18
Chile	508	93	18

übergestellt worden. Man erhält so einen aufschlußreichen Vergleich (auf die deutsche Versorgungsleistung als Basis bezogen) für die Leistung der Landwirtschaft in den verschiedenen Ländern der Welt.

Dieser Vergleich zeigt die führende Stellung der deutschen Landwirtschaft ganz besonders einprägsam. Mit Ausnahme von den Niederlanden, Belgien, Italien und Deutschland bleiben alle Länder mehr oder weniger stark hinter ihrem „Soll“ zurück. In Italien entspricht das „Ist“ ungefähr dem „Soll“; die gesamtwirtschaftliche Leistung der Landwirtschaft ist hier also etwa ebenso hoch wie in Deutschland. In den Niederlanden und Belgien ist sie rechnerisch höher; es muß aber bemerkt werden, daß ein Vergleich zwischen Deutschland und diesen typischen Veredlungsländern — wie schon weiter oben erwähnt — kaum möglich ist. Die sehr großen

Futtermittelimporte haben hier zu einer „künstlichen“ Ausweitung des Viehbestandes und damit zu einer Betriebsintensität geführt, die nur in so kleinen Ländern denkbar und nur so lange aufrechterhalten ist, wie die Ein- und Ausfuhrmöglichkeiten bestehen bleiben. Die Erzeugungsbasis liegt also hier — ganz im Gegensatz zu Deutschland — großenteils im Ausland. Diese Veredlungsländer müssen somit als Sonderfälle gewertet werden.

Zur Methode

Zur Errechnung des „Solls“ in der nebenstehenden Zahlenübersicht ist sowohl die verfügbare landwirtschaftliche Nutzfläche als auch die Ackerfläche zugrunde gelegt worden. Diese Methode scheint noch am besten die tatsächlichen Verhältnisse widerzuspiegeln, d. h. die „Ungerechtigkeiten“, die bei Zugrundelegung nur der Ackerfläche bzw. nur der landwirtschaftlichen Nutzfläche entstehen, nach Möglichkeit zu vermeiden. Besonders deutlich wird dies im Fall der Schweiz. Berücksichtigt man nämlich lediglich die gesamte landwirtschaftliche Nutzfläche, so erscheint die Leistung der schweizerischen Landwirtschaft infolge des Vorherrschens der Wiesen, Weiden und Almen zu gering; denn letztere können nun einmal nicht so intensiv genutzt (bebaut) werden wie das Ackerland und liefern daher erheblich geringere Nahrungsmengen je Flächeneinheit. Länder mit einem hohen Grünlandanteil an der landwirtschaftlichen Nutzfläche sind also bei einem Leistungsvergleich auf Basis der gesamten Nutzfläche benachteiligt. Würde man andererseits aber nur das je 100 Einwohner verfügbare Ackerland zugrunde legen, so würde dies ebenfalls nicht den produktionstechnischen Möglichkeiten jedes einzelnen Landes gerecht werden. Im Falle der Schweiz z. B. würde dadurch die Leistung der schweizerischen Landwirtschaft wesentlich zu hoch erscheinen, da ja dann die großen Wiesen- und Weidenflächen bei dem Vergleich mit den erzielten Erträgen außer Ansatz blieben. Nach allem dürfte somit bei Aufstellung eines internationalen Leistungs-, „Solls“ der Durchschnitt aus beiden Ergebnissen noch am besten den tatsächlichen Verhältnissen gerecht werden.

Selbstverständlich kann ein solcher „Leistungsvergleich“ nur unter Einschränkungen Anspruch auf Gültigkeit erheben. Vor allem ist es unmöglich, die z. T. sehr verschiedenen Boden- und Klimaverhältnisse sowie den Ernährungsstandard, d. h. die außerordentlich verschiedenen Ernährungsgewohnheiten der Bevölkerung, zu berücksichtigen. Diese Faktoren beeinflussen aber den jeweils erzielbaren Grad der Selbstversorgung erheblich. Aus diesem Grunde ist

ein Vergleich nur zwischen Ländern mit einigermaßen gleichen Verbrauchsgewohnheiten und Produktionsbedingungen wirklich einwandfrei. Man müßte also zweckmäßig die Länder in Gruppen einteilen und nur innerhalb der einzelnen Gruppen Vergleiche anstellen. Hierauf wurde jedoch der Übersichtlichkeit halber verzichtet.

Der Vergleich der landwirtschaftlichen Gesamtleistung wird ferner bei denjenigen Ländern problematisch, in denen die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln durch die heimische Landwirtschaft keineswegs das Hauptziel der Agrarpolitik bildet. In Agrarexportländern kommen Selbstversorgungsbestrebungen auf dem Nahrungsmittelgebiet ohnehin nicht in Betracht, und wo — wie in Großbritannien — der Bezug von ausländischen Nahrungsmitteln zu entsprechend billigen Preisen und in jeder gewünschten Menge zur Zeit möglich ist und vorläufig auch für gesichert gehalten wird, kann sich ebenfalls der Gedanke einer Selbstversorgung um den Preis erhöhter Ernährungskosten kaum durchsetzen. Somit beeinflußt auch die Agrarpolitik wie überhaupt die allgemeine Wirtschaftspolitik die Gesamtleistung der Landwirtschaft in dem hier gebrauchten Sinne entscheidend. Wenn also in einigen Ländern die Landwirtschaft weniger als ihr „Soll“ leistet, so darf hierfür keineswegs immer die Landwirtschaft selbst verantwortlich gemacht werden, da zu diesem Ergebnis vielfach grundsätzliche wirtschafts- und allgemein-politische Entscheidungen geführt haben, auf die die Landwirtschaft keinen oder nur begrenzten Einfluß hat.

Ein weiteres Problem des Leistungsvergleichs liegt darin, daß die Landwirtschaft in den einzelnen Ländern außer den Lebensmitteln noch eine mehr oder weniger große Menge von landwirtschaftlichen Rohstoffen und Genußmitteln, wie Häute, Ölfrüchte, Baumwolle, Sisal, Flachs, Kaffee, Tabak usw., erzeugt. Länder, die, wie z. B. Argentinien, einen besonders großen Teil ihres Nahrungsraumes zur Erzeugung von agrarischen Rohstoffen (Leinsaat, Kasein, Wolle, Häute) verwenden, schneiden demnach bei dem obigen Vergleich ungünstig ab. Es ist jedoch kaum möglich, diese Unterschiede in der Richtung der Produktion bei einem statistischen Vergleich zu berücksichtigen.

Ähnliches gilt für Länder mit einer überwiegenden tierischen Veredelungswirtschaft, wie z. B. Dänemark und Irland, die in der Hauptsache tierische Erzeugnisse (Eier, Butter, Bacon usw.) exportieren. Solche Länder sind gegenüber getreideexportierenden Ländern im

Rahmen des angestellten Vergleichs benachteiligt, da die landwirtschaftliche Erzeugung von Feldfrüchten eben bei der Umwandlung in Vieherzeugnisse für den Export größtenteils rechnerisch wieder „vernichtet“ wird.

Endlich ist noch darauf hinzuweisen, daß die Statistiken über den verfügbaren Nahrungsraum in den einzelnen Ländern nicht in allen Fällen ohne weiteres vergleichbar sind, wodurch die Berechnungen bis zu einem gewissen Grade beeinträchtigt werden. So errechnet sich z. B. für Brasilien das Leistungs-„Soll“, d. h. der zu erreichende Grad der Selbstversorgung, auf lediglich 63 v. H. des Gesamtverbrauchs an Lebensmitteln. Dieses Soll ist offensichtlich bei weitem zu gering, wenn man die außerordentliche räumliche Ausdehnung Brasiliens in Betracht zieht. Die Erklärung für diesen Widerspruch liegt in der Auslegung des Begriffs „landwirtschaftlich genutzte Fläche“ durch die brasilianische Statistik. Aus diesem Grund mußte in der Berechnung für Brasilien auch davon abgesehen werden, das Soll mit dem Ist zu vergleichen. Für Kanada weist die Agrarstatistik die landwirtschaftliche Nutzfläche unter Ausschluß der riesigen Viehweiden in den vier Westprovinzen aus, in USA. dagegen werden die Prärieweiden mit-erfaßt. Diese Beispiele mangelnder Vergleichbarkeit ließen sich noch vermehren.

Aus allem ergibt sich, daß die Angaben über den internationalen Leistungsvergleich nicht als absolute Werte genommen werden dürfen; sie bringen nur die Tendenz zum Ausdruck. Immerhin geben sie ein eindrucksvolles Bild von der über-ragenden Leistung der deutschen Landwirtschaft, die noch an Bedeutung gewinnt, wenn die Zwangslage, in der Deutschland sich infolge seiner Raumnot befindet, berücksichtigt wird. Der deutschen Landwirtschaft ist dieser Erfolg nicht mühelos in den Schoß gefallen, er mußte vielmehr in harter Arbeit erkämpft werden. Auch kann die erreichte Vorrangstellung nur im täglichen Kampf und im ständigen Streben nach weiteren Fortschritten gehalten und gesichert werden. Diesem Ziele dient in erster Linie die Erzeugungsschlacht. Gelingt es nun, im Laufe der nächsten Jahrzehnte die zurzeit noch unter dem Leistungsdurchschnitt liegenden Betriebe auf den Leistungsstand der fortschrittlichen Wirtschaften zu heben, so ist damit die Hauptvoraussetzung für die Behauptung der führenden Stellung der deutschen Landwirtschaft erfüllt.

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 12. Jahrgang, Nr. 32, vom 10. August 1939

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

Die polnische Motorisierungspolitik und ihre Ergebnisse

Bearbeitet im Auftrag des Reichsverkehrsministers

Das Verkehrswesen eines Landes läßt sich in der Regel nur im Gleichtakt mit seinen produktiven Kräften entwickeln. Auch der Motorisierungsgrad wird letztlich durch den Stand der landwirtschaftlichen und gewerblichen Gütererzeugung und die Intensität des Güteraustauschs bestimmt. Das Beispiel Polen zeigt, wie wenig besondere, auf die Förderung der Motorisierung abzielende Maßnahmen vermögen, wenn die wichtigsten Voraussetzungen für eine breitere Kraftfahrzeugverwendung, nämlich die Kaufkraft und das Verkehrsbedürfnis, fehlen.

Wirtschaftsintensität und Verkehrsentwicklung

Polen gilt zwar wirtschaftsstrukturell als hochkapitalistisches Land, bleibt aber doch in seiner Wirtschaftsentsfaltung weit hinter Mittel- und Westeuropa zurück. 70 v.H. der erwerbstätigen Bevölkerung sind noch in der Landwirtschaft tätig. Das flache Land ist in weiten Teilen stark übevölkert; eine Vielzahl von Klein- und Parzellenbesitzern ist kaum in der Lage, das Existenzminimum aus dem Boden herauszuwirtschaften. Auch im gewerblichen Sektor herrscht der Kleinbetrieb vor. Mittlere und größere industrielle Unternehmen sind nur in verhältnismäßig geringer Zahl vorhanden. Der Maschinenverbrauch je Kopf der Bevölkerung betrug 1929 erst 4 *R.M.* gegen 36 *R.M.* in Deutschland und 14 *R.M.* in Frankreich. Diese Proportionen dürften sich auch im letzten Jahrzehnt — trotz allen Bemühungen um eine stärkere Industrialisierung — kaum wesentlich geändert haben. Das Volkseinkommen liegt erheblich unter dem Mittel- und Westeuropas. Aufschlußreich ist der folgende, aus einer amtlichen polnischen Quelle entnommene

Volkseinkommen verschiedener Länder 1929
je Kopf der Bevölkerung
in 1000 Zloty¹⁾

Polen	0,9
Griechenland	0,8
Rumänien	0,6
Bulgarien	0,4
Frankreich	2,1
Deutschland	2,5
Großbritannien	4,2
Vereinigte Staaten von Amerika	5,8

Vergleich, nach dem im Jahre 1929 das Volkseinkommen je Kopf der Bevölkerung in Polen erst 900 Zloty betrug, gegen 2500 in Deutschland und 5800 in den Vereinigten Staaten. Der Vergleich bezieht sich auf das Jahr 1929; der außerordentlich große Abstand, der 1929 zwischen dem polnischen Volkseinkommen und dem der großen mittel- und westeuropäischen Industrieländer bestand, ist aber inzwischen kaum geringer geworden. Wohlstandsentwicklung und Kaufkraft liegen in Polen kaum höher als in den meisten südosteuropäischen Ländern.

Unter diesen Verhältnissen sind der Verkehrsentwicklung im allgemeinen und der Motorisierung im besonderen naturgemäß enge Grenzen gezogen. Der Bevölkerung können größere Lasten für den Bau und die Unterhaltung von Verkehrswegen schwer auferlegt werden.

Das Verkehrsnetz

Das Eisenbahn- und Straßennetz in Polen ist für europäische Vorstellungen nur schwach entwickelt. Auf 100 qkm Fläche kamen Ende 1936 5,2 km Eisenbahnen und 15,3 km chaussierte Straßen¹⁾, während in Deutschland²⁾ zur gleichen Zeit die Eisenbahndichte 14,6 km je 100 qkm Fläche und die Straßendichte fast 46 km je 100 qkm Fläche betrug. Aber dieser Vergleich fällt — zum mindesten soweit er das Straßenwesen betrifft — für Polen noch verhältnismäßig viel zu günstig aus, denn er läßt den Ausbauzustand und die technische Beschaffenheit der Straßen außer Betracht. Von 59000 km polnischer Straßen, die in den Vergleich einbezogen wurden, sollen sich nur 10000 km, also kaum mehr als ein Sechstel, in einem kraftverkehrstauglichen Zustand befinden³⁾. Verhältnismäßig gute Straßen sind — abgesehen von einigen Durchgangsstraßen, z. B. Lodz-Warschau — nur in Oberschlesien vorhanden.

Zu berücksichtigen sind bei der Beurteilung des polnischen Verkehrsnetzes ferner die starken örtlichen Unterschiede in der Straßendichte und

¹⁾ Ans „Petit Annuaire Statistique de la Pologne 1937“, S. 162.

²⁾ Deutsches Reich 1936 ohne Österreich und Sudetengebiet.

³⁾ Ans „Petit Annuaire Statistique de la Pologne 1937“, herausgegeben vom „Office Central de Statistique de la République Polonaise“, S. 55.

⁴⁾ Vgl. H. Schmarsoch: „Der polnische Kraftfahrzeugmarkt“, Weltwirtschaftliches Archiv, Januar 1939, 49. Bd., Heft 1, S. 137 ff.; ferner „Deutsche Wehr“, 43. Jg., Nr. 12, März 1939.

-tauglichkeit. Am engsten ist das Straßennetz — mit über 34 km je 100 qkm Fläche — in Westpolen, also in den ehemaligen deutschen Gebieten; die Straßendichte nähert sich hier schon dem mitteleuropäischen Standard. In Südpolen entfallen auf 100 qkm Fläche nur noch 21 km Straßen, in Zentralpolen rd. 15 km, und in Ostpolen sogar nur 5 km. Die örtlichen Unterschiede sind im Straßenwesen noch wesentlich krasser als im Eisenbahnwesen. Aber auch dort zeigt sich zwischen den vier Landesteilen das gleiche Gefälle. Besonders tritt auch im Eisenbahnwesen die unvergleichlich viel bessere Ausrüstung der ehemaligen deutschen Gebiete hervor. In Posen beträgt die Eisenbahndichte schon über 10 km je 100 qkm Fläche, in Pommerellen 11,4, in der Woiwodschaft Schlesien sogar 18,5, während der Landesdurchschnitt nur wenig über 5 km je 100 qkm Fläche hinausgeht.

Wege- und Eisenbahnnetz in Polen*)

Woiwodschaften	Eisenbahnen am 31. Dezember 1937 ¹⁾			Chaussierte Straßen am 1. April 1937		
	Länge in km	km je 100 qkm Fläche	km je 10 000 Ein- wohner	Länge in km	km je 100 qkm Fläche	km je 10 000 Ein- wohner
Polen	20 118	5,2	5,8	60 788	15,6	17,6
Zentralpolen:						
Warschau	21 548	25,2	23,9	5 811	19,6	14,5
Lodz	909	4,8	3,2	3 992	21,0	14,0
Kielce	1 254	4,9	4,0	4 502	17,6	14,2
Lublin	1 236	4,0	4,6	3 611	11,6	13,6
Bialystok	1 377	4,2	7,7	3 350	10,4	19,0
Ostpolen:						
Wilna	1 097	3,8	7,9	1 905	6,6	13,6
Nowogrodek ..	713	3,1	6,2	2 134	9,3	18,5
Polesien	1 063	2,9	8,6	1 037	2,8	8,4
Wolhynien	1 211	3,4	5,3	1 397	3,9	6,1
Westpolen:						
Posen	2 684	10,1	11,7	8 874	33,4	38,8
Pommerellen ..	1 887	11,4	16,1	5 094	31,0	43,5
Schlesien	781	18,5	5,6	2 327	25,2	16,6
Südpolen:						
Krakau	1 138	6,5	4,6	5 087	29,3	20,6
Lemberg	1 534	5,4	4,6	5 263	18,5	15,7
Stanislaw	755	4,5	4,8	3 148	18,6	19,8
Tarnopol	931	5,6	5,4	3 226	19,5	18,8

*) Aus „Petit Annuaire Statistique de la Pologne 1938“, S. 176. —
¹⁾ Normal- und Schmalspurbahnen, öffentliche und private Lokalbahnen sind nicht berücksichtigt. — ²⁾ Einschl. Stadt Warschau. —
³⁾ Stand am 1. April 1936.

Auch die regionalen Unterschiede im Entwicklungsstand der Verkehrswege sind nur ein Spiegelbild des verschiedenen Intensitätsgrades der Wirtschaft und des ungleichen Wohlstandes in den vier Landesteilen. Wenn gelegentlich die Frage aufgeworfen wurde, weshalb Polen in den zwanzig Jahren seines Bestehens das Verkehrswesen der schlecht ausgerüsteten, besonders also der Ostgebiete, nicht dem Stand seiner westlichen Bezirke angepaßt habe, so lautet die Antwort, daß dies nur bei einer entsprechenden Entfaltung der Produktivkräfte in eben diesen Gebieten möglich gewesen wäre. Es kann deshalb kaum behauptet werden, daß das Verkehrswesen in Polen besonders vernachlässigt wurde. Da es aber dem polnischen Staat und Volk in zwei Jahrzehnten nicht gelang, die wirtschaftlichen Kräfte der noch verhältnismäßig unerschlossenen Landesteile stärker zu mobilisieren, so war es auch nicht möglich, dort auf dem Gebiete des Verkehrswesens beachtlichere Fortschritte zu erzielen.

Dies gilt auch für das Teilgebiet des Kraftverkehrs. In Deutschland ist in den sechs Jahren nach dem Umbruch in einzigartiger Weise der praktische Nachweis geführt worden, welch starke,

die Gesamtwirtschaft belebende Impulse von einer planmäßigen Steigerung der Kraftfahrzeugnachfrage und von großen Investitionen im Straßenwesen ausgehen können. Ähnliches war in Polen grundsätzlich nicht möglich, weil hier die wichtigsten Voraussetzungen fehlten, beispielsweise eine eigenständige Kraftfahrzeugindustrie. Der Aufbau einer solchen war in den zwei Jahrzehnten seit der Gründung des polnischen Staates das Kernproblem der Kraftverkehrspolitik. Bestimmt wurden die mit großer Folgerichtigkeit durchgehaltenen Bemühungen in dieser Richtung allerdings kaum durch allgemeinerwirtschaftliche, sondern entscheidend durch wehrpolitische und wehrwirtschaftliche Überlegungen.

Bemühungen um eine eigenständige Kraftfahrzeugindustrie

In der Kraftverkehrspolitik des 1918 gegründeten polnischen Staates sind deutlich zwei Abschnitte zu unterscheiden: Im ersten war diese ausschließlich darauf gerichtet, die Grundlagen für die Heeres-, aber auch Wirtschaftsmotorisierung zu schaffen bzw. zu verbessern. Auf der einen Seite versuchte man, eigene Kraftfahrzeugfabriken ins Leben zu rufen, auf der anderen, das Straßenwesen zu entwickeln. Das Interesse an einer rascheren Vermehrung der Kraftfahrzeugbestände trat demgegenüber in den Hintergrund. Eine schnellere Motorisierung hätte die Handelsbilanz erheblich belastet; auch eine Beeinträchtigung der Eisenbahnen wurde befürchtet.

Bestand an Kraftfahrzeugen ¹⁾ in Polen 1924-1939

Jahres- anfang	Kraftwagen					Son- stige Kraft- wagen	Motor- räder	Kraft- fahr- zeuge ge- samt
	Ge- samt	Personenwagen		Last- wagen				
		Privat- u. Amts- wagen	Taxis		Omni- busse			
Stück								
1924 ¹⁾ ...	9 562	27 501	—	—	2 015	46	934	10 496
1925	12 247	29 789	—	—	2 420	38	1 607	13 854
1926	14 670	8 768	2 283	756	2 811	52	2 481	17 151
1927	16 633	9 606	2 970	1 012	2 966	79	3 022	19 655
1928	21 922	12 799	3 073	1 544	3 494	112	3 734	25 656
1929	29 701	15 670	6 016	2 841	4 896	278	4 597	34 298
1930	37 418	18 878	7 332	4 048	6 738	422	5 901	43 319
1931	39 391	19 887	7 140	4 293	7 440	631	7 940	47 331
1932	28 690	13 964	5 152	3 047	5 801	726	8 047	36 737
1933	26 015	11 672	5 426	2 545	5 623	749	8 182	34 197
1934	26 969	13 566	4 941	2 160	5 466	836	8 322	35 291
1935	25 868	13 756	4 578	1 542	4 945	1 047	8 305	34 173
1936	25 734	13 862	4 298	1 499	5 000	1 075	8 395	34 129
1937	28 570	15 885	4 453	1 543	5 545	1 144	8 898	37 468
1938	34 324	19 548	4 946	1 754	6 843	1 233	9 876	44 200
1939	41 948	24 550	5 216	2 038	8 609	1 535	12 061	54 009
1931=100								
1932	72,8	70,2	72,2	71,0	78,0	115,1	101,3	77,6
1933	66,0	58,7	76,0	59,3	75,6	118,7	103,0	72,3
1934	68,5	68,2	69,2	50,3	73,5	132,5	104,8	74,6
1935	65,7	69,2	64,1	35,9	66,5	165,9	104,6	72,2
1936	65,3	69,7	60,2	34,9	67,2	170,4	105,7	72,1
1937	72,5	79,9	62,4	35,9	74,5	181,3	112,1	79,2
1938	87,1	98,3	69,3	40,9	92,0	195,4	124,4	93,4
1939	106,5	123,4	73,1	47,5	115,7	243,3	151,9	114,1
1) Registrierte Fahrzeuge ohne Militärfahrzeuge. — 2) Stand am 1. Juli. — 3) Einschl. Taxis und Autobusse.								

¹⁾ Registrierte Fahrzeuge ohne Militärfahrzeuge. — ²⁾ Stand am 1. Juli. — ³⁾ Einschl. Taxis und Autobusse.

Die ersten Kraftfahrzeugfabriken wurden in Polen in den Jahren 1924 bis 1926 errichtet, konnten sich aber nicht halten, da die technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen fehlten. 1931 nahmen dann die Staatlichen Ingenieurwerke mit Erfolg den Bau von Kraftwagen nach einer Lizenz der Fiat-Werke und die Herstellung von polnischen Krafträdern auf.

Die Bestrebungen um die Vervollständigung der Versorgung des Landes mit Kraftfahrzeugen

konnten naturgemäß nur unter dem Schutz verhältnismäßig hoher Kraftfahrzeugzölle Erfolg haben. Die Kraftfahrzeugpreise wurden künstlich auf dem Kostenniveau der Inlandsproduktion festgehalten, die Motorisierung wurde damit aber zunächst erheblich gehemmt.

Die gleiche Wirkung ging von den Maßnahmen aus, die getroffen wurden, um das Wegewesen in einen kraftverkehrstauglicheren Zustand zu bringen. Am 1. April 1931 wurde durch Gesetz ein staatlicher Wegebaufonds geschaffen. Die Mittel hierfür werden durch Besteuerung der Kraftfahrzeuge aufgebracht.

Während so auf der einen Seite dem Kraftverkehr neue und erhebliche Lasten aufgebürdet wurden, ging auf der anderen infolge der Wirtschaftskrise die Kaufkraft der Bevölkerung stark zurück. Die Folge war, daß der Kraftfahrzeugmarkt fast völlig zum Erliegen kam. Fahrzeuge wurden in immer größerem Umfang aus dem Verkehr gezogen, so daß der Bestand erheblich zusammenschmolz. Von 1931 bis 1936 sank die Zahl der im Verkehr befindlichen Personen- und Lastkraftwagen um etwa ein Drittel, die Zahl der Omnibusse sogar um fast zwei Drittel.

Wenn dieser Niedergang durch die Kraftverkehrspolitik zumindest verschärft worden ist, so stellt sich die Frage, was demgegenüber durch diese Politik positiv erreicht wurde und ob es wenigstens gelang, die Grundlagen der künftigen Verkehrsentwicklung zu verbessern und zu festigen. Gewiß wurden in diesem Zeitabschnitt die ersten Fortschritte auf dem Wege, der zur Selbstversorgung des Landes mit Kraftfahrzeugen führen sollte, gemacht, aber die Eigenproduktion in den Staatlichen Ingenieurwerken kam selbst 1936 über 2 000 Wagen wahrscheinlich kaum hinaus. Sie blieb zudem im Bezug von Teilen und Zubehör weitgehend auf das Ausland angewiesen. Auch der Straßenbau machte — wie die nachfolgende Übersicht zeigt — nur geringe Fortschritte. Im Durchschnitt der Jahre 1931 bis 1933 wurden 700 bis 800, in den Jahren 1934 bis 1936 1 100 bis 1 200 Kilometer Straßen neu gebaut.

Der Bau von Straßen mit fester Decke in Polen¹⁾)

Jahr	km	Jahr	km
1928.....	1 510	1933.....	771
1929.....	1 416	1934.....	1 105
1930.....	1 191	1935.....	1 156
1931.....	760	1936 ²⁾)	1 176
1932.....	692		

¹⁾ Aus „Petit Annuaire Statistique de la Pologne 1937“, S. 170.

— ²⁾ Ohne die Bauten in Schlesien. — ³⁾ Bis zum 1. November 1936.

Für diese spärlichen Fortschritte mußte der geschilderte Abbau und Verfall des gesamten Kraftverkehrsapparats in Kauf genommen werden. Angesichts dieser Tatsache entschloß sich die polnische Regierung 1935 zu einer neuen aktiven Motorisierungspolitik. Wehrgesichtspunkte dürften hierbei wieder im Vordergrund gestanden haben. Aber auch die großen Erfolge, die in Deutschland seit 1933 durch planmäßige Förderung des Kraftverkehrs erzielt worden waren, wirkten beispielgebend.

Aktive Motorisierungspolitik seit 1935

Der wichtigste Schritt der neuen Motorisierungspolitik war die Umorientierung auf dem Gebiete der Einfuhr lenkung. Wenn auch an dem

Ziel der eigenständigen Kraftfahrzeugversorgung grundsätzlich festgehalten wurde, so entschloß man sich doch zu einer Lockerung des Monopols, das bis dahin die Staatlichen Ingenieurwerke innehatten. Im Vordergrund stand nunmehr das Bestreben, die Kraftfahrzeugbestände beschleunigt auszubauen. Zu diesem Zweck wurde den ausländischen Produzenten der Weg zum polnischen Markt wieder in erheblichem Umfang freigegeben. Hinzu traten Maßnahmen, die die Nachfrage anregen und die Kraftfahrzeughaltung erleichtern sollten.

Die Wendung in der Zollpolitik brachte der polnisch-britische Handelsvertrag, der am 15. März 1935 in Kraft trat. Die Einfuhr kleiner und mittlerer Personenkraftwagen, aber auch schwerer Lastkraftwagen, wurde wesentlich erleichtert. Durch den Abschluß des deutsch-polnischen Handelsvertrages vom 1. November 1935 erhielt auch Deutschland nach jahrelangem Zollkrieg die Meistbegünstigung und kam damit in den Genuß der gleichen günstigen Einfuhrbedingungen wie Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Errichtung von Montagewerkstätten

Die polnische Regierung beschränkte sich aber nicht auf die Einfuhrförderung durch Ermäßigung der Zölle für fertige Fahrzeuge, sondern schuf die Voraussetzungen für die Errichtung ausländischer Montagewerkstätten in Polen. Ein Erlaß vom September 1935 stellte die Bedingungen auf, unter denen Konzessionen für die Kraftwagenmontage erteilt werden sollten. Ein Anreiz für die Errichtung solcher Betriebe wurde durch Zollbegünstigungen geboten. Die erste Konzession erhielt Mitte 1936 die Firma Lilpop, Rau und Loewenstein A.-G. in Warschau für die Montage der wichtigsten General Motors-Erzeugnisse, Buick und Chevrolet, und für den Opel „Olympia“. Für die Einfuhr der Montageeile wurde der Firma eine Zollermäßigung von 5 v. H. zugestanden; aber sie übernahm auch die Verpflichtung, bei der Montage in von Jahr zu Jahr steigendem Umfang Teile zu verwenden, die in Polen hergestellt werden.

Sehr bald bemühten sich auch andere Länder um Konzessionen. Schon im Frühjahr 1937 wurde von einem Montagevertrag der Exportgemeinschaft Deutscher Automobilfabriken gesprochen¹⁾.

Ende 1938 kam es zum Abschluß eines Vertrages zwischen der deutschen Automobilindustrie und der Kattowitzer Interessengemeinschaft. Nach diesem sollte zunächst mit der Montage von D.K.W.-Wagen begonnen werden. Des weiteren wurde die Produktion von Mercedes-Benz-, Steyr-, B.M.W.- und Horchpersonenkraftwagen und Henschellastkraftwagen vorgesehen. Die Motoren für den D.K.W. sollten von der polnischen Firma Steinhagen & Stransky hergestellt werden. Der Vertrag enthielt die Verpflichtung, innerhalb von 2½ Jahren eine Automobilfabrik im Zentralen Industrieviertel zu errichten. Diese Auflage wie die Tatsache, daß das Montagewerk der General Motors, die Firma Lilpop, Rau und Loewenstein A.-G., Anfang 1938 an den Bau einer großen Teilefabrik in Lublin ging, zeigt, wie sehr auch die seit 1935 betriebene Konzessionspolitik im Zeichen der Verselbständigungsbestrebungen, d. h. der wehrpolitischen und wehrwirtschaftlichen Zielsetzungen steht. Wenn schließlich vor kurzem neben den schon zur Montage zugelassenen Firmen

¹⁾ Bulletin du Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles No. 71/72, April/Mai 1937, S. 29.

auch französischen Wagen, nämlich der Firma Renault, der Weg zum polnischen Markt — über eine im Zentralen Industriegebiet zu errichtende Montagefabrik¹⁾ — freigegeben wurde, so taucht die Frage auf, ob für die Vielzahl der zugelassenen Firmen in Zukunft auch ausreichende Absatzmöglichkeiten vorhanden sein werden. Angesichts des noch wenig aufnahmefähigen Marktes und der Tatsache, daß die Voraussetzungen für eine schnellere Steigerung der Nachfrage — wie oben dargestellt wurde — wenig günstig sind, dürfte das Risiko, das die Montagefirmen laufen, recht erheblich sein.

Förderung der Kraftfahrzeugnachfrage

Allerdings werden von der polnischen Regierung seit Ende 1935 vielfältige Anstrengungen gemacht, um die Kraftfahrzeugnachfrage anzuregen. Zunächst wurde ein interministerieller Motorisierungsausschuß gebildet, dem die Förderung und Entwicklung des Kraftverkehrs obliegt. Am 15. Mai 1936 wurden dann den Automobilkäufern — nach deutschem Vorbild — Steuererleichterungen eingeräumt: Der Kaufpreis der Kraftwagen kann seitdem vom steuerpflichtigen Einkommen abgezogen werden. Mitte 1936 setzte die polnische Regierung die Kraftstoffsteuern erheblich herab und ermöglichte damit eine Senkung der Kraftstoffpreise. Im Juli 1937 wurden für Lastkraftwagen, Autobusse, Sanitätsfahrzeuge, aber auch Personenkraftwagen, die bestimmten Mindestbedingungen des Kriegsministeriums genügen, Prämien ausgeworfen. Im September des gleichen Jahres befreite man die Besitzer von Tankstellen und Garagen von der Gewerbesteuer. Ferner wurden die Abgaben, die bis dahin Lastkraftwagen, Traktoren, Anhänger und Kraftdroschken an den Wegefonds zu zahlen hatten, aufgehoben. Zur Förderung der Kreditkäufe führte die Regierung ein Registerpfandrecht für auf Abzahlung gekaufte Kraftfahrzeuge ein. Wehrpolitisch, aber auch wirtschaftlich von Bedeutung waren die Maßnahmen, die zur Typenverringering ergriffen wurden. Anfang 1937 wurden in Polen etwa 300 Kraftwagentypen gezählt, Ende 1938 nur noch 180. Im ganzen ergibt sich das Bild einer systematischen, dem deutschen Vorbild stark angenäherten Kraftverkehrsförderung.

Ergebnisse der neuen Motorisierungspolitik

Die aktive Motorisierungspolitik der polnischen Regierung seit 1935 führte zu einem erheblichen Anstieg der Neueinstellungen. 1935 waren nur noch etwa 2 000 Personenkraftwagen und rd.

Wenn diese Steigerung im Verhältnis zu dem Tiefstand des Jahres 1935 auch bedeutend ist, so bleibt das Erreichte *absolut* doch noch immer bescheiden. Vergleichsweise wurden in Deutschland 1938 rd. 223 000 Personenkraftwagen zugelassen, in der Reichshauptstadt Berlin allein fast 18 000.

Der Anstieg der Neueinstellungen seit 1935 genügte, um bis Anfang 1938/39 die Lücken, die während der Krise im Kraftfahrzeugbestand eingetreten waren, wieder aufzufüllen. Zu diesem Zeitpunkt lag der Gesamtbestand an Kraftwagen in Polen mit fast 42 000 Einheiten um etwa 6 v. H. über dem letzten, im Jahre 1931 erreichten Höchststand. Man vergleiche aber, daß in Deutschland von Mitte 1932 bis Mitte 1938 der Kraftwagenbestand um 130 v. H. von rd. 740 000 auf 1,7 Millionen stieg. Es ist zuzugeben, daß es der polnischen Regierung in den letzten Jahren gelang, den Verfall des Kraftverkehrsapparates aufzuhalten; absolut aber waren die Fortschritte der Motorisierung weiter sehr gering. Polen blieb nach wie vor eines der wenigst motorisierten Länder Europas. Anfang 1939 kamen dort auf 10 000 Einwohner erst 12 Kraftwagen, in Deutschland vergleichsweise 244. In ganz Polen laufen etwa 32 000 Personenkraftwagen; in Deutschland verfügt beispielsweise die Stadt Hamburg allein über 39- bis 40 000, die Stadt Berlin über fast 120 000. Nutzfahrzeuge gab es Anfang 1939 in Polen erst rd. 10 000, davon 8 600 Lastkraftwagen. Deutschland hat etwa ebensoviel Feuerwehr- und Straßenreinigungsfahrzeuge wie Polen Lastkraftwagen. Zusammen steht hier schon fast eine halbe Million Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen, Schlepper und Sonderfahrzeuge) im Verkehr.

Regional weist naturgemäß in Polen auch der Motorisierungsstand sehr erhebliche Unterschiede auf. Aber selbst die wirtschaftlich bestentwickelten Woiwodschaften verfügen nur über einen ungenügenden Fahrzeugpark. In Polnisch-Schlesien kommen auf 10 000 Einwohner etwa 34, in Pommern 43 bis 44 Kraftwagen. Vergleichsweise entfallen aber in Deutschland im Regierungsbezirk Breslau schon 183, im Regierungsbezirk Liegnitz und in Ostpreußen schon 190 Kraftwagen auf die gleiche Bevölkerungszahl. Auch dieser Vergleich zeigt, daß es Polen in zwei Jahrzehnten nicht gelungen ist, in den ehemaligen deutschen Gebieten die Wirtschafts- und Wohlstandsentwicklung so weit zu fördern, daß sie sich mit dem Standard der deutschen Ostprovinzen nur annähernd vergleichen ließe.

*

Ausblick

Die Aussichten, daß in Polen in absehbarer Zeit ein Motorisierungsstand erreicht wird, der dem der mittel- und westeuropäischen Länder einigermaßen entspricht, sind nach alledem verschwinnend gering. Selbst in den Westprovinzen wird es vorerst kaum gelingen, den Bestand wesentlich zu steigern. Die Fortschritte, die in den letzten Jahren durch eine aktive Motorisierungspolitik erzielt werden konnten, sind bescheiden. Sie sind um so vorsichtiger zu beurteilen, als im laufenden Jahr die Kurve der Absatzentwicklung schon wieder umgebogen ist. Im ersten Vierteljahr 1939 lagen die Zulassungen von Personenkraftwagen nur noch wenig höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs, die Zulassungen von Lastkraftwagen aber schon um rd. 20 v. H. unter den Ergebnissen der ersten drei Monate 1938. Im weiteren Verlauf des Jahres ist auch der Personenkraftwagenabsatz im Verhältnis zu 1938 wieder zurückgegangen.

Zulassungen von Personen- und Lastkraftwagen in Polen¹⁾

Jahr	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen
	Stück	
1935.....	2 115	1 040
1936.....	3 500	1 070
1937.....	6 840	2 600
1938.....	9 199	3 962

¹⁾ Bis 1937 nach Schmasorch, a. a. O., S. 147, 1938 nach „Situation du marché de l'automobile en Europe“, 1938, herausgegeben vom Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles, Paris.

1 000 Lastkraftwagen zugelassen worden, 1938 wurden schon über 9 000 Personen- und fast 4 000 Lastkraftwagen neu in den Verkehr gestellt.

²⁾ Träger der Konzession ist die Tochtergesellschaft „Fablok“ der polnischen Firma „Erste Lokomotiv-Fabrik in Polen A. G.“.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr									Gegenwart								
		13.-18. Juni 1938	20.-25. Juni 1938	27. Juni bis 2. Juli 1938	4.-9. Juli 1938	11.-16. Juli 1938	18.-23. Juli 1938	25.-30. Juli 1938	1.-6. August 1938	12.-17. Juni 1939	19.-24. Juni 1939	26. Juni bis 1. Juli 1939	3.-8. Juli 1939	10.-15. Juli 1939	17.-22. Juli 1939	24.-29. Juli 1939	31. Juli bis 5. Aug. 1939		
		24	25	26	27	28	29	30	31	24	25	26	27	28	29	30	31		
Woche:																			
Geschäftsgang (Indexziffer)																			
Deutschland ¹⁾	1936=100	116,3	116,7	116,7	116,8	117,4	118,3	117,7	117,0	124,7	125,0	124,9	124,8	124,6	124,3	*)124,3			
Großbritannien ²⁾	"	97,1	97,7	98,6	97,6	98,5	97,9	97,7	95,3	103,3	103,9	103,7	105,6	107,0	106,5	106,6	106,0		
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	77,7	78,3	77,2	78,4	82,4	81,7	82,4	84,1	91,5	92,2	91,7	86,7	91,9	91,3	92,1			
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	424,2	417,5	410,5	412,8	415,6	413,0	411,2	396,5	427,3	423,2	424,5	414,5	418,6	422,5	421,6			
— in Deutsch-Oberschlesien	"	89,4	87,4	86,6	84,5	86,7	85,9	86,4	82,5	97,1	96,4	95,6	93,2	95,0	92,9	94,8			
Kokszerzeugung im Ruhrrevier	"	87,9	87,6	87,9	87,0	86,8	87,8	88,6	88,7	91,7	91,2	91,2	91,1	91,5	91,1	91,4			
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	767,4	704,3	723,5	711,5	690,1	650,3	690,4	498,5	808,0	740,8	771,3	780,9	756,7	685,4				
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn†)	1 000	151,8	151,4	152,4	151,0	154,3	155,7	155,1	149,8	168,7	169,4	170,4	168,5	169,1	166,7	165,3			
Reichsbank																			
Kapitalanlagen	Mill. RM	6297	6108	7093	6728	6589	6408	7160	6952	8765	8704	9411	9034	9271	9126		9711		
darunter:																			
Wechsel- und Lombardkredite	"	5452	5263	6246	5882	5743	5561	6313	6104	7560	7510	8207	7836	8074	7918		8497		
Deckungsfähige Wertpapiere	"	545	546	547	547	548	549	549	549	921	921	930	925	924	925		925		
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	1010	1030	1119	970	941	932	920	958	925	985	1281	987	1036	1108		1294		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf	Mill. RM	7743	7593	8483	8231	8079	7950	8721	8488	10143	10026	10953	10742	10518	10394		11229		
davon Reichsbanknoten	"	5845	5724	6440	6196	6080	5973	6650	6429	7998	7895	8731	8531	8334	8228		8989		
Postcheckverkehr*)	"	1892	1612	2020	1941	1846	1609	1879	1748	2308	1929	2379	2333	2276	1935	2198			
Postcheckguthaben (Bestände)	"	786	827	855	861	816	816	814	859	963	989	1025	1040	971	981	992			
Zinssätze																			
Blankotagesgeld	% p. a.	3,10	2,89	3,29	3,00	2,96	2,77	2,96	2,81	2,85	2,63	2,92	2,65	2,69	2,58	2,60	2,69		
Rendite der 4½%-Pfandbriefe	"	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54		
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	"	0,61	0,58	0,57	0,55	0,55	0,55	0,53	0,53	0,78	0,82	0,78	0,84	0,81	0,78	0,73	0,70		
Zürich	"	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		
Amsterdam	"	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,54	0,56	0,50	0,57	0,57	0,50	0,49	0,50		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4½%-Wertpapiere	v. H.	99,99	99,96	99,95	99,96	99,96	99,95	99,93	99,92	98,99	98,98	98,98	98,96	98,96	98,95	98,27	98,27		
Kursniveau, gesamt*)	"	100,06	100,04	100,03	100,05	100,05	100,04	100,03	100,02	99,15	99,15	99,15	99,14	99,14	99,14	99,14	99,14		
—, Pfandbriefe	"	99,92	99,91	99,91	99,92	99,92	99,92	99,91	99,91	98,75	98,74	98,74	98,74	98,75	98,74	98,73	98,72		
—, Kommunal-Obligationen	"	99,68	99,62	99,58	99,54	99,54	99,46	99,42	99,38	98,51	98,42	98,39	98,34	98,30	98,25	98,27	98,27		
—, Öffentliche Anleihen*)	"	102,23	102,01	101,88	102,00	101,91	101,56	101,49	101,49	99,75	99,71	99,68	99,75	99,56	99,41	99,20	99,04		
5% Industrie-Obligationen																			
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	110,6	109,6	109,8	109,8	108,0	106,4	106,5	104,5	101,4	100,7	99,5	99,7	99,9	99,9	100,7	101,2		
—, Bergbau und Schwerindustrie	"	116,5	115,6	116,4	116,2	114,3	112,2	112,1	109,6	104,4	103,7	102,9	103,3	103,5	103,6	104,1	104,2		
—, Verarbeitende Industrie	"	104,9	103,8	103,6	103,6	102,0	100,5	100,6	98,7	97,5	96,3	95,8	95,5	95,7	95,8	96,7	97,4		
—, Handel und Verkehr	"	115,3	114,2	114,5	114,5	112,7	111,5	111,7	109,9	105,4	104,8	103,7	103,8	103,8	104,5	104,5	105,2		
Aktienindex, Großbritannien*)	1926=100	101,8	106,9	108,0	110,3	105,0	106,2	105,3	105,2	97,9	98,5	96,6	96,8	97,2	98,8	101,5	100,2		
—, Ver. Staaten von Amerika*)	"	71,5	79,0	85,4	87,6	87,2	90,7	88,9	89,2	85,6	85,7	82,8	83,3	85,7	88,8	89,9	90,0		
Devisenkurse in Berlin																			
New York	RM je \$	2,4782	2,4841	2,4847	2,4875	2,4900	2,4913	2,4900	2,4925	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930	2,4930		
London	RM je £	12,32	12,31	12,31	12,30	12,28	12,26	12,25	12,22	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67		
Paris	RM je 100fr	6,91	6,92	6,92	6,91	6,88	6,88	6,88	6,86	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61		
Warenpreise																			
Indexziffern																			
Reagible Waren*)	1913=100	72,2	72,3	73,4	73,7	73,4	73,4	73,8	73,8	77,5	77,5	77,5	77,5	77,9	77,8	77,8	*)78,0		
Großhandelspreise (gesamt)	"	105,4	105,5	105,7	105,5	105,5	105,7	105,9	106,1	107,0	107,0	107,1	106,8	106,9	107,1	107,2	107,4		
Agrarstoffe	"	105,9	106,0	106,1	105,6	106,2	106,6	107,1	108,9	108,9	109,1	109,2	108,4	108,5	108,9	109,1	109,6		
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	93,4	93,5	93,8	93,8	93,8	93,8	93,9	94,0	94,2	94,2	94,3	94,6	94,6	94,6	94,6	94,8		
Fertigwaren x)	"	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,9	126,0	126,1		
darunter: Produktionsgüter x)	"	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,9	112,9	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8		
Verbrauchsgüter x)	"	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	136,0	136,2		
Großhandelsindex																			
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	81,0	81,1	80,9	81,2	81,7	81,5	81,6	81,0	78,9	78,9	78,8	79,2	78,7	78,5	78,6	78,6		
Großbritannien ¹²⁾	1913=100	102,8	103,8	104,1	105,0	104,7	105,2	105,6	104,4	100,9	101,6	101,1	100,9	100,9	100,9	100,9	100,6		
Großhandelspreise																			
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	188,0	188,0	188,0	181,0	181,0	181,0	181,0	183,0	201,0	201,0	201,0	*)181,0	181,0	181,0	181,0	*)183,0		
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	43,3	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8	44,5		
Rindschäute, süddam. 13), Hamburg																			

Gegenstand	1938										1939					
	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni ^{o)}	
Anzahl der Werktage:	24	25	25	26	27	26	26	25	26	26	24	27	22	24	26	
I. Beschäftigung und Arbeitslosigkeit (Stand am Monatsende)																
Beschäftigung (In 1 000)																
Gesamtzahl der beschäftigten Arbeiter und Angestellten nach den Berechnungen des I. f. K.	19401	19857	19998	20170	20245	20243	20239	20236	19267	19488	19598	19873	20687	21105	21265	
davon																
„Reguläre“ Beschäftigung	19346	19814	19963	20148	20231	20232	20229	20224	19262	19474	19579	19856	20671	21091	21253	
„Zusätzliche“ Beschäftigung ¹⁾	55	43	35	22	14	11	10	12	5	14	19	17	16	14	12	
Arbeitslosigkeit (In 1 000)																
Zahl der Arbeitslosen bei den Arbeitsämtern	423	338	292	218	179	156	164	152	456	302	197	134	94	70	49	
davon:																
voll einsatzfähig und ausgleichsfähig	54	37	28	19	14	12	17	15	186	96	43	18	8	6	4	
voll einsatzfähig, aber nicht ausgleichsfähig	212	161	138	96	77	66	71	64	175	117	79	56	39	26	18	
nicht voll einsatzfähig	156	140	126	104	88	79	76	73	95	89	75	60	46	37	27	
Unterstützte der Reichsanstalt	237	183	153	115	88	73	75	77	198	217	130	75	46	33	23	
II. Beschäftigung der Industrie (Ergebnisse der Industrieberichterstattung) ²⁾																
1. Beschäftigte Arbeiter; 1936 = 100																
Gesamte Industrie	113,8	115,4	115,6	116,6	117,0	117,8	118,2	118,8	117,6	116,2	118,4	119,5	121,0	122,0	122,5	
Produktionsgüterindustrien ³⁾	115,9	118,0	118,7	120,2	120,9	121,7	121,7	121,9	119,7	117,0	119,9	121,4	123,2	124,7	125,6	
Verbrauchsgüterindustrien	108,2	108,8	108,4	108,4	108,5	109,6	110,8	112,1	112,1	112,6	113,8	114,7	115,3	115,9	115,7	
Bergbau	120,2	120,7	120,7	120,4	119,7	119,2	119,4	119,5	120,0	120,3	120,1	119,8	120,1	120,7	120,7	
Eisen- und Metallgewinnung	114,6	115,8	116,9	118,1	119,2	120,5	121,7	123,4	124,5	125,2	125,5	125,9	126,7	127,7	128,1	
Werkstoffverfeinerung u. verw. Eisenindustrieweige		118,7	120,1	121,5	122,8	121,9	122,4	123,5	124,0	124,6	124,6	124,7	125,2	125,8	126,5	
Maschinenbau	124,3	126,1	127,2	128,5	129,7	130,9	132,5	134,3	135,6	137,4	139,3	141,2	142,5	143,7	146,0	
Fahrzeugbau ⁴⁾						123,1	125,6	127,1	127,8	129,3	129,7	130,5	132,2	133,5	133,9	
Elektroindustrie	127,1	128,6	130,6	132,4	134,3	136,1	137,0	138,9	139,2	139,5	140,1	141,3	142,9	144,2	144,2	
Feinmechanik und Optik	125,5	126,3	126,4	126,9	127,6	128,0	127,9	128,5	128,6	130,5	130,8	129,9	132,2	132,5	133,2	
Baustoffindustrien	112,1	115,2	115,6	115,6	113,8	112,2	109,8	107,6	105,2	102,2	104,0	107,0	110,7	113,4	113,9	
Bauindustrie	108,5	114,9	116,9	124,9	128,8	131,8	129,2	126,4	110,7	93,6	106,5	111,9	115,0	119,5	121,2	
Holzverarbeitende Industrie	114,1	114,4	113,9	114,1	113,3	113,0	114,0	115,8	116,7	117,1	117,7	118,2	118,9	119,2	118,8	
Chemische Industrie ⁵⁾													125,9	126,7	127,0	
Textilindustrie	106,0	106,6	106,3	106,4	106,1	106,1	106,4	106,9	107,2	107,2	106,9	107,0	107,3	107,0	106,1	
Bekleidungsindustrie	109,5	109,5	107,2	106,9	107,5	109,0	110,6	111,3	111,5	113,3	116,6	119,0	120,6	121,9	121,2	
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	100,8	102,0	102,8	102,9	103,7	104,4	105,8	107,1	105,5	102,4	102,9	103,2	102,7	103,5	105,2	
2. Geleistete Arbeiterstunden; 1936 = 100																
Gesamte Industrie	118,1	119,8	117,3	115,6	116,7	122,1	123,1	126,8	122,5	118,1	120,1	123,9	126,2	128,2	126,2	
Produktionsgüterindustrien ³⁾	120,6	123,2	123,5	123,8	123,8	127,4	127,2	130,6	124,4	118,9	122,0	125,7	128,9	131,4	130,2	
Verbrauchsgüterindustrien	113,7	114,0	107,3	102,8	103,8	114,0	116,8	121,7	120,2	117,5	117,8	121,7	122,8	124,0	120,8	
Bergbau ⁴⁾	123,3	124,1	124,1	121,2	118,2	118,2	122,0	126,9	123,7	125,4	122,6	123,2	120,0	121,0	121,0	
Eisen- und Metallgewinnung	115,5	117,9	117,1	116,9	115,9	120,2	124,7	130,7	126,9	127,3	125,6	128,3	131,6	131,8	127,8	
Werkstoffverfeinerung u. verw. Eisenindustrieweige		121,0	119,3	117,4	118,3	122,9	126,2	132,9	129,8	129,6	126,4	131,1	130,8	131,9	128,6	
Maschinenbau	127,0	129,0	130,9	131,6	132,7	133,6	134,5	138,0	140,5	139,6	139,7	143,5	146,4	149,4	150,2	
Fahrzeugbau ⁴⁾						122,6	126,1	132,9	131,9	131,3	130,2	133,9	133,0	136,9	133,8	
Elektroindustrie	128,0	131,5	126,4	128,2	129,2	139,0	141,1	146,8	146,8	142,3	141,0	145,8	148,7	148,9	148,9	
Feinmechanik und Optik	122,2	124,8	120,2	115,7	114,7	126,6	128,2	132,4	128,7	129,1	127,5	127,8	131,2	131,3	130,9	
Baustoffindustrien	117,4	120,0	121,2	119,7	116,5	114,8	110,5	110,5	103,3	97,6	100,9	104,4	114,2	116,2	115,0	
Bauindustrie	113,5	120,8	125,7	133,8	137,1	144,7	135,6	133,1	105,8	81,8	101,8	109,6	113,8	122,9	126,3	
Holzverarbeitende Industrie	116,2	116,2	113,3	108,8	110,5	114,2	116,0	122,5	119,9	117,7	117,7	119,9	123,3	123,9	120,9	
Chemische Industrie ⁵⁾													133,4	133,7	128,1	
Textilindustrie	112,9	114,2	106,1	105,3	107,2	112,4	113,0	116,0	115,0	113,5	112,2	114,3	114,3	111,4	111,8	
Bekleidungsindustrie	117,6	118,3	108,1	97,8	102,4	114,8	117,8	120,8	119,8	119,5	121,8	128,5	130,5	132,1	127,7	
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	103,5	104,0	101,5	100,0	103,7	107,2	110,4	115,1	110,4	102,9	103,4	105,3	106,3	107,8	107,9	
3. Durchschnittliche wöchentliche Arbeitsleistung in Stunden je Arbeiter ⁶⁾																
Gesamte Industrie	47,10	47,16	45,90	44,76	45,06	46,92	47,10	48,30	47,10	45,90	45,90	46,98	47,34	47,94	47,04	
Produktionsgüterindustrien ³⁾	48,18	48,36	47,94	47,34	47,04	48,12	48,06	49,20	47,64	46,38	46,80	47,64	48,15	49,07	48,32	
Verbrauchsgüterindustrien	45,72	45,72	43,92	41,64	42,60	45,90	45,90	47,16	46,44	45,30	45,06	46,20	46,32	46,61	45,41	
Eisen- und Metallgewinnung	47,88	48,30	47,64	47,04	46,20	47,46	48,66	50,34	48,54	48,30	47,52	48,48	49,49	49,23	47,46	
Werkstoffverfeinerung u. verw. Eisenindustrieweige		48,72	47,40	45,90	45,90	48,06	48,78	50,70	49,20	48,66	47,22	48,66	48,33	48,58	47,02	
Maschinenbau	50,04	50,16	50,34	50,16	50,10	49,98	49,62	50,34	50,76	49,74	49,08	49,68	50,21	50,79	50,26	
Fahrzeugbau ⁴⁾						45,72	46,08	48,06	47,40	46,56	46,02	47,16	45,86	47,07	45,81	
Elektroindustrie	46,14	46,74	44,16	44,16	44,04	43,56	47,10	48,42	48,24	46,62	46,02	47,22	47,62	47,15	47,15	
Feinmechanik und Optik	45,24	46,02	44,10	42,30	41,64	46,08	46,68	48,06	46,68	46,20	45,48	45,84	46,37	46,31	45,92	
Baustoffindustrien	49,32	49,02	49,08	48,48	48,00	48,00	47,22	48,12	45,90	44,82	45,96	46,50	49,32	49,61	48,21	
Bauindustrie	50,70	51,00	52,14	51,96	51,84	53,52	51,18	51,42	46,68	42,72	46,80	47,88	48,39	50,55	51,24	
Holzverarbeitende Industrie	47,16	46,92	45,96	44,16	45,18	46,56	47,04	48,72	47,28	46,32	46,32	47,22	48,19	48,24	47,27	
Chemische Industrie ⁵⁾													48,42	48,22	46,08	
Textilindustrie	44,34	44,52	41,40	41,16	42,24	44,52	44,64	45,72	45,18	44,76	44,34	45,18	44,94	44,94	44,44	
Bekleidungsindustrie	46,02	46,20	43,38	39,48	40,92	45,00	45,60	46,50	45,96	45,18	44,94	46,50	46,71	46,73	45,36	
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	46,08	45,78	44,34	43,50	44,46	45,60	46,14	47,52	46,26	44,76	44,76	45,42	45,96	46,26	45,64	
4. Beschäftigte Angestellte; 1936 = 100																
Gesamte Industrie	115,2	116,2	116,7	117,5	118,3	118,9	119,2	119,9	120,2	120,7	121,6	122,5	124,9	126,0	127,2	
Produktionsgüterindustrien ³⁾	121,2	122,6	123,5	124,8	126,0	126,8	127,5	128,4	128,6	129,4	130,2	131,4	133,6	134,8	136,1	
Verbrauchsgüterindustrien	106,9	107,5	107,6	107,5	107,8	108,1	108,0	108,7	108,8	109,2	109,8	110,6	112,6	113,8	114,8	
Bergbau	114,4	115,2	115,5	116,0	116,5	116,9	117,2	117,3	117,4	118,1	118,5	119,0	119,8	120,5	120,5	
Eisen- und Metallgewinnung	119,4	120,9	121,7	121,9												

