

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

11. Jahrgang Berlin, den 24. August 1938 Nummer 34

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

Die Zahlen der Woche

Beschäftigung und Arbeitslosigkeit

Im Laufe des Jahres 1938 ist die Beschäftigung mit kaum verminderter Stärke weiter gestiegen. Ende Juli 1938 waren fast 20,16 Millionen Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Das sind 1,04 Millionen mehr als Ende Juli 1937. Von Ende Juli 1936 bis Ende Juli 1937 hatte die Zahl der Beschäftigten um 1,24 Millionen zugenommen.

Im Zusammenhang damit hat sich der Mangel an Arbeitskräften wieder verschärft. Die Zahl der Arbeitslosen ist bis Ende Juli 1938 auf 218 000 gesunken. Sie beträgt damit — ein ungewöhnlich niedriger Satz — weniger als 1 v. H. aller Arbeiter und Angestellten.

In vielen anderen Ländern hat sich dagegen die Beschäftigungslage im letzten Jahre verschlechtert. In Großbritannien beispielsweise ist die Zahl der Beschäftigten von Ende Mai 1937 bis Ende Mai 1938 um 90 000 gesunken. Die Arbeitslosigkeit hat von Mitte 1937 bis Mitte 1938 sogar um 460 000 zugenommen.

Gliederung	Einheit	1929	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1937		1938		
									Mai	Juni	Mai	Juni	
		Jahres- und Monatsdurchschnitte											
Beschäftigte Arbeiter und Angestellte	Millionen	17,87	12,58	13,08	15,09	16,00	17,14	18,37	18,79	18,96	19,86	20,00	
Arbeitslose bei den Arbeitsämtern	"	1,89	5,58	4,80	2,72	2,15	1,59	0,91	0,78	0,65	0,34	0,29	
Arbeitsvolumen der Industrie ¹⁾)	1936 = 100	103,6	54,8	63,0	82,5	90,1	100,0	110,2	112,4	111,0	119,8	117,8	
davon in den Investitionsgüterindustrien	"	90,5	36,2	43,8	67,7	86,4	100,0	113,1	113,1	113,1	124,3	124,4	
" " " Verbrauchsgüterindustrien	"	117,0	74,7	81,1	93,7	93,0	100,0	108,3	108,9	106,2	114,0	108,0	
Tägliche Arbeitszeit der Industriearbeiter ²⁾	Stunden	7,67	6,91	7,16	7,43	7,41	7,59	7,68	7,78	7,61	7,86	7,67	
Versicherte Beschäftigte in Großbritannien ³⁾ ...	Millionen	10,22	9,35	9,68	10,14	10,38	10,91	11,50	11,47	11,61	11,38	.	
Versicherte Arbeitslose in Großbritannien	"	1,26	2,83	2,57	2,17	2,03	1,75	1,48	1,46	1,37	1,78	1,83	

¹⁾ In v. H. der Arbeiterstundenkapazität. — ²⁾ Ergebnisse der Industrieerhebungen. — ³⁾ Ohne Nordirland. — ⁴⁾ Stand am Monatsende.

Der Aufschwung der englischen Flugzeugindustrie

Die Ausgaben Großbritanniens für Luftrüstungen betragen im Etatjahr 1938/39 — unter Einbeziehung der kürzlich veröffentlichten Nachträge — rund 126,4 Mill. £, das sind etwa 1 1/2 Mrd. RM. Damit ist der Wehrhaushalt für die Luftwaffe zum erstenmal größer als der Voranschlag für das Landheer (116 Mill. £); an den Anleihemitteln ist die Luftwaffe stärker beteiligt als die Marine oder die Armee.

Die gewaltige Zunahme der britischen Luftrüstungen — allein während der letzten vier Jahre haben sich die Ausgaben versechsfacht — gibt Veranlassung, im folgenden kurz die Entwicklung der britischen Flugzeugindustrie darzustellen.

Die Industrie vor Beginn der Aufrüstung

In den Jahren 1933 und 1934, vor Beginn der Aufrüstungswelle also, hielt sich die britische Flugzeugindustrie auf verhältnismäßig niedrigem Stand. 1934 z. B. wurden, amtlichen Erhebungen zufolge, 1108 Flugzeuge gebaut (davon 712 ohne

Motoren); die Zahl der hergestellten Flugmotoren betrug 1685 Stück. Bei einem Umsatzwert von 8,56 Mill. £¹⁾ beschäftigten die Flugzeugwerke knapp 24 000 Menschen.

¹⁾ Ohne Arbeiten im Wert von 0,8 Mill. £, die die Flugzeugfirmen in anderen Sparten der industriellen Tätigkeit verrichteten.

Der Absatz der Industrie gliederte sich ungefähr wie folgt:

1. Knapp ein Viertel der Erzeugung (22,4 v. H.) wurde *exportiert*; an der Ausfuhr waren Flugzeuge zu etwa 40 v. H., Motoren und Teile zu je 30 v. H. beteiligt.

2. Der für den Binnenmarkt übrig bleibende Teil des Angebots an Flugmaterial muß überwiegend von den *militärischen Beschaffungsstellen* aufgenommen worden sein; denn einer „Markerversorgung“ (Produktion plus Einfuhr minus Ausfuhr) in Höhe von 6,68 Mill. £ standen Etatmittel für den Ankauf von Flugzeugen im Betrag von rund 5,7 Mill. £ gegenüber.

Die Absatzgliederung der britischen Flugzeugindustrie um 1934

	1 000 £
1. Inländische Produktion.....	8 559
2. Ausfuhr.....	1 922
3. Einfuhr.....	44
4. Versorgung des Binnenmarktes (1—2+3).....	6 681
5. Etatmittel des Luftfahrtministeriums für den Ankauf von Flugzeugen, Motoren und Teilen.....	5 736
6. Für den „Zivilbedarf“ standen zur Verfügung (4—5).....	945
Anteil der Ausfuhr an der Erzeugung.....	22 v. H.
Anteil des militärischen Inlandbedarfs an der Erzeugung.....	67 v. H.
Anteil des Zivil- und Verkehrsbedarfs an der Erzeugung.....	11 v. H.

Anders als etwa die amerikanische war also die britische Luftfahrtindustrie bereits vor dem Einsetzen der Aufrüstungsprogramme überwiegend auf zwei Marktgebiete, die Ausfuhr und die Nachfrage der Beschaffungsstellen im Inland, angewiesen. Der Markt für Privat- und Verkehrsflugzeuge hielt sich in seiner Fassungskraft in engen Grenzen; bei plötzlicher Zunahme des Rüstungsbedarfs war hier keine Produktionsreserve vorhanden.

Die Rüstungsprogramme seit 1933/34

Nach dem endgültigen Scheitern der Genfer Abrüstungsverhandlungen und mit der allmählichen Belebung der britischen Volkswirtschaft greift England auf seine alten Pläne aus dem Jahr 1923 zurück, die britische Luftwaffe auf den „Ein-Mächte-Standard“ zu bringen; die Royal Air Force soll also auf einen Stand gebracht werden, der „ausreicht, um uns gegen den Luftangriff auch der stärksten Luftwaffe zu schützen, die sich in entsprechender Entfernung (striking distance) zu diesem Land befindet“ (Erklärung Hoares im Unterhaus im Jahr 1923).

Die Expansionsprogramme der britischen Luftwaffe

Zeit der Verkündung	Geplanter Bestand an Flugzeugen 1. Linie in der Home Defence Air Force
Juli 1934.....	bis Ende 1938 1 330 Flugzeuge
Mitte 1935 (Plan C)....	bis 1. April 1937 1 500 „
März 1936 (Plan F)....	bis 1. April 1939 1 750 „
Ende April 1938 (Plan L)	bis 1. April 1940 2 370 „

In rascher Folge wird der Inhalt dieses „Ein-Mächte-Standards“ wieder und wieder vergrößert. 1930/32 hatte man noch 1200 Flugzeuge erster Linie für ausreichend angesehen, 1934 waren es bereits 1350 Flugzeuge, und heute rechnet man mit 2370 Maschinen erster Linie für die Home Defence Air Force.

Bei diesen Zahlen bleibt zudem noch folgendes zu berücksichtigen:

1. Die für die neuesten Programme zugrundegelegten Typen sind selbstverständlich sehr viel *leistungsfähiger* als die im Jahr 1923 projektierten. Allein die Geschwindigkeit der Spitzenmaschinen in den Formationen hat sich seit 1929 etwa verdoppelt; daneben wurde die Reichweite und Tragkraft, also die operative Verwendungsfähigkeit der Flugzeuge, bedeutend erhöht.

2. Die Flugzeuge 1. Linie im Programm geben nur eine unzureichende Vorstellung von dem tatsächlichen Bedarf. Nach den sehr zurückhaltenden Schätzungen von Golovine¹⁾ muß daneben vorgesorgt werden für:

Reserveeinheiten bei den

Formationen = 15 bis 25 v. H. des Bestands 1. Linie

Schulflugzeuge..... = 30 v. H. des Bestands 1. Linie

Vorrat an Ersatzteilen für

die Flugzeuge 1. Linie = 100 v. H. des Bestands 1. Linie

die Schulflugzeuge ... = 50 v. H. des Bestands an Schulflugzeugen.

Einem Bestand von Flugzeugen erster Linie in Höhe von 2370 Maschinen würde hiernach ein Gesamtbestand in Höhe von 6280 Maschinen entsprechen!

Das ist aber noch nicht alles. Denn einmal tritt zu den Beständen der *Home Defence Air Force* noch der Bedarf der Marineluftwaffe (Mindestbestand 500 Maschinen) und der Bedarf der überseeischen Formationen (Mindestbestand 490 Maschinen) hinzu. Überträgt man hier die gleichen Relationen wie bei der Home Defence Air Force, so würde das nochmals eine Steigerung des Gesamtbedarfs um 2624 Maschinen bedeuten — die Gesamtziffer betrüge also bereits über 8900 Flugzeuge!

Weiter ist der laufende *Bedarf der Dominions* zu berücksichtigen — denn in Australien, Ägypten und der Südamerikanischen Union werden neue Formationen aufgebaut.

Schließlich — und hier liegt der entscheidende Punkt — wird heute eine weitaus höhere *Relation der Reserveflugzeuge zu den Flugzeugen erster Linie* angestrebt, als Golovine dies noch annahm; fachmännische Schätzungen sprechen davon, daß wohl das Vier- bis Fünffache der Bestände erster Linie im Falle Großbritanniens als Gesamtbedarf anzusehen sei. Das ergibt Bedarfszahlen, die zwischen 13400 und 16800 Flugzeugen liegen; die gesamte Erzeugung des Jahres 1934 aber hatte wie gesagt (einschließlich Zivil- und Exportflugzeugen) kaum über 1100 Maschinen betragen. Es ist klar, daß damit die britische Flugzeugindustrie vor schwere Aufgaben gestellt war.

Bemühungen um Ausdehnung der Produktionskapazitäten

Der Plan der 1330 Flugzeuge (1934) ebenso wie der Plan der 1500 Flugzeuge (1935) hatte noch im Rahmen der vorhandenen Produktionskapazitäten gelegen. Zwar sah sich die Industrie zu gewissen Neuinvestitionen und Verbesserungen

¹⁾ N. N. Golovine, *Air Strategy*. London 1936, S. 113.

in den Anlagen veranlaßt; im ganzen glaubte die Regierung aber mit den „Vertragsfirmen“ — die nur einen Teil der gesamten Flugzeugindustrie umfaßten — auszukommen.

Das Programm von 1936 (1750 Flugzeuge) war aber mit den vorhandenen Anlagen nicht mehr zu bewältigen. Die Regierung entschloß sich daher, durch Errichtung sog. *Schattenfabriken* die Produktionsmöglichkeiten für Flugzeuge grundlegend zu erweitern.

Für eine ausführliche Darstellung des Systems der Schattenfabriken fehlt hier der Raum¹⁾. Soviel aber bleibt festzuhalten: Fünf Automobilfirmen (Austin, Standard, Daimler, Rootes, Rover) und eine Flugzeugfirma (Bristol) erklärten sich bereit, in Anlagen, die von der Regierung errichtet und ausgestattet werden sollten, für Rechnung der Regierung Flugmotoren herzustellen; weitere Schattenfabriken wurden für Flugzeugkörper, Luftschrauben, Vergaser, Bomben und Gasmasken errichtet. Die Motorenwerke wurden, um schneller zur Massenproduktion zu kommen, zunächst auf die Erzeugung von Teilen eingestellt, die in zwei von den fünf Werken zusammengesetzt werden. (Auf diese Weise vermied man es, den Bedarf an Werkzeugmaschinen zu sehr anschwellen zu lassen.)

Verzögerungen in der Produktion

Trotz dieser Anstrengungen gelang es jedoch nicht, die Produktion entsprechend in Gang zu bringen. Bereits im Frühjahr 1937 mußten von der Regierung gewisse Verzögerungen in der Erfüllung der Pläne zugegeben werden. (Statt 124 waren damals erst 100 Staffeln für die Home Defence Air Force aufgestellt, davon 22 nur in „Einflug“-Stärke.) Bis zum Herbst waren diese Verzögerungen noch nicht aufgeholt, und im Frühjahr 1938 gab der damalige Luftfahrtminister zu, daß es „ernsthafte anfängliche Verzögerungen in der Flugzeugproduktion gegeben“ habe. Die Gründe für die Verzögerungen lagen, soweit sich aus den Parlamentsdebatten erschen läßt, vor allem in folgendem:

1. Die Werke haben allgemein die *Schwierigkeiten der Großproduktion* unterschätzt. Die Errichtung der Gebäude, die Beschaffung der Werkzeugmaschinen und Lehren dauerte viel länger als ursprünglich angenommen; der Anlauf der Massenproduktion wurde daher verzögert.

2. Von den arbeitslosen *Facharbeitern* der Flugzeugindustrie (1937: 67500) war nur ein kleiner Teil voll einsatzfähig; die aus anderen Industrien übernommenen Kräfte mußten erst umgeschult werden.

3. Um die Produktion zu beschleunigen, hatte die Regierung *neue Typen „direkt vom Zeichenbrett weg“ in die Serienfabrikation* gegeben. Dies bedeutete gegenüber der früheren Praxis zwar eine Beschleunigung; andererseits haben nachträgliche Änderungen die Produktion doch wieder verzögert.

Zu diesen drei in der Flugzeugproduktion selbst liegenden Hemmungen kamen zwei andere allgemeine Art:

Einmal bildeten sich starke *organisatorische Mängel* heraus. Die Industrie klagte über schleppende Zahlungen für fertige Lieferungen, die Er-

teilung von Aufträgen erfolge sprunghaft und nur mit großen Unterbrechungen, nur ein Teil der für die Erzeugung in Frage kommenden Werke werde überhaupt berücksichtigt usw. Der große Umfang der erteilten Aufträge hatte die Industrie weiter dazu gezwungen, in steigendem Maß Unteraufträge zu erteilen. Damit aber war die Herstellung unübersichtlich geworden, die Erzeugung der einzelnen Teile war nicht immer genügend koordiniert usw.

Außerdem waren *politische Faktoren* von großem Einfluß auf die Produktion; so haben die Streiks die Erzeugung gehemmt. Vor allem aber: Die Regierung wollte den Gang der privaten Wirtschaft möglichst ungestört lassen; sie schreckte vor dem System der Bevorzugung von Kriegsmateriallieferungen zurück. Bis in das Jahr 1937 hinein wurde die Flugzeugindustrie daher nur unzureichend oder verspätet mit Rohstoffen versorgt.

Die tatsächliche Entwicklung der Produktion

Trotzdem wäre es natürlich falsch, überhaupt jeden Fortschritt in der Flugzeugfabrikation zu leugnen. Die folgenden Tatsachen zeigen vielmehr bedeutende Erfolge — die auch dann bedeutend bleiben, wenn die vorgesehenen Produktionsziffern nicht voll erreicht werden konnten.

1. Die Zahl der in der Flugzeugindustrie *Beschäftigten* hat sich von 1933 bis 1938 etwa ver-

Zahl der Beschäftigten in der Flugzeugindustrie

Zeit	Anzahl	Zeit	Anzahl
1933.....	20 401	1937 (Anfang)...	63 000
1934.....	23 776	1938 (Anfang)...	90 000
1935.....	35 032	(Gegenwart)	100 000
1936 (Mitte)....	58 000		

fünffacht. Dabei ist zu beachten, daß die mit Unteraufträgen beschäftigten Werke hier nicht berücksichtigt wurden; die Zahl der Unteraufträge aber hat sich seit 1933/34 ständig erhöht.

2. Die Zahl der produzierten *Flugzeuge* hatte 1933 und 1934 je rd. 1100 Stück betragen. Anfang 1938 wurde die laufende Erzeugung auf 230 Flugzeuge monatlich beziffert — das wären aufs Jahr also 2760 Maschinen. Dabei bleibt zweifelhaft, ob diese letzte (im britischen Parlament genannte) Zahl nicht zu niedrig gegriffen ist.

3. Der Auftragsbestand an Flugzeugen soll — nach Angaben des Verbandes der Britischen Flugzeugproduzenten — 1937 bereits 10000 Maschinen betragen haben.

4. Die *Schattenfabriken* laufen allmählich an: Von Juni 1937 bis März 1938 hat sich hier die Zahl der Beschäftigten verfünffacht; für den Bau der Schattenwerke hat die Regierung bereits 11 Mill. £ ausgegeben. Im Juli 1938 wurde die erste von einer Schattenfabrik hergestellte Maschine, ein Bombenflugzeug, von den Austinwerken abgeliefert.

Zukünftige Produktionspläne und die Maßnahmen zu ihrer Sicherung

Ganz gleich, wie hoch gegenwärtig die Erzeugung der britischen Flugzeugindustrie sein mag — die Pläne der Regierung verlangen jedenfalls eine weitere erhebliche Steigerung der Pro-

¹⁾ Das Institut für Konjunkturforschung hat eine umfassende Arbeit: „Die Flugzeugindustrie des Auslands im System der industriellen Mobilmachung“ in Vorbereitung. Dort wird auch auf die Schattenfabriken im einzelnen eingegangen.

duktion. Nach Angaben des Luftfahrtministers lauten die Produktionsvoranschläge wie folgt:

1937 = 100
1938 = 150
1939 = 300.

1939 sollen also dreimal soviel Flugzeuge gebaut werden wie im Durchschnitt des Jahres 1937!

Welche Maßnahmen hat man ergriffen, um diese gewaltige Expansion vorzubereiten?

Sie liegen vor allem auf drei Gebieten: in der Organisation, der Ausweitung des Systems der Schattenfabriken und der Errichtung von umfangreichen Neubauten. Was die *Organisation* der Produktion betrifft, so wurde schon Anfang 1938 in dem Verband der Britischen Flugzeugproduzenten ein „unabhängiger“ Geschäftsführer ernannt, der die langfristige Planung der Erzeugung in Zusammenarbeit mit dem Ministerium in die Wege leiten soll. Ein im Mai 1938 gegründeter Ausschuß von (7) Industrieberatern hat die Aufgabe, alle Flugzeugfirmen auf unwirtschaftliche Dispositionen und überholte Produktionsmethoden zu überprüfen.

Die *Ausweitung des Systems der Schattenfabriken* will der ersten Linie eine „zweite Linie“ der Schattenfabriken hinzufügen: Alle Werke der Flugzeugindustrie sollen jetzt an den Beschaffungsaufträgen mitarbeiten; soweit es sich um kleinere Anlagen handelt, sind sie für die Teilefabrikation und zu Reparaturarbeiten heranzuziehen.

Für die Errichtung von *Neubauten* sei hier als Beispiel vor allem das neue Werk von Lord Nuffield genannt, das in der Nähe von Birmingham gelegen ist und nach Fertigstellung 12-15 000 Menschen beschäftigen soll; ein Auftrag auf 1000 moderne Maschinen vom Typ Spitfire wurde bereits erteilt. Nach Mitteilungen des britischen Luftfahrtministeriums wird weiter in Coventry durch die Standard Motor Co. ein neues Werk für Flugzeugteile errichtet; Erweiterungsbauten sind der Firma Bristol und einigen anderen Werken genehmigt worden.

Käufe im Ausland. Kanada als Rüstungsreserve-werkstätte?

Die vorstehend geschilderten Maßnahmen können zum großen Teil erst nach längerer Anlaufzeit ihre Früchte tragen. Hauptsächlich um den dringendsten Bedarf an Schulflugzeugen — aber auch an Kampfflugzeugen! — zu decken, wurde Ende April d. J. eine Kommission von britischen Sachverständigen nach den Vereinigten Staaten und nach Kanada entsandt. Anfang Juni wurden dann 400 Flugzeuge in den Staaten in Auftrag gegeben, und zwar handelt es sich um 200 Flugzeuge, die für allgemeine Erkundungszwecke geeignet sind, sowie um 200 Maschinen für die Ausbildung auf höherer Stufe. Amerikanische Quellen beziffern den Wert der Aufträge bei Lockheed auf 3,4 Millionen £ (außer Motoren); die Firma North

American soll Kontrakte in Höhe von 2,0 Mill. £ erhalten haben. Als Lieferfrist wird etwa ein Jahr angegeben. Mit einem Betrag von 5,4 Mill. £ dürfte die Einfuhr Großbritanniens im kommenden Jahr daher einem Höchststand zustreben, wie er in keinem Jahr der Nachkriegszeit erreicht war. (Selbst 1918 hatte die Einfuhr nur 6,9 Mill. £ betragen.)

Die britische Sachverständigenkommission hat mit dem Besuch in den Vereinigten Staaten gleichzeitig eine Informationsreise nach Kanada verbunden, um dort die Möglichkeiten der Großproduktion von Flugzeugen zu erkunden. Die kanadische Flugzeugproduktion ist zwar heute noch sehr unentwickelt; dieses Gebiet ist aber für den Ernstfall dank seiner besonderen geographischen Lage hervorragend gegen Luftangriffe geschützt¹⁾, so daß man die Errichtung von „Schattenfabriken“ in Kanada für die Versorgung des Empire mit Flugzeugen im Fall eines Krieges mehr und mehr in Erwägung zieht. Daß diese Pläne der Verwirklichung entgegengehen, wird durch die Entsendung eines neuen Sachverständigenausschusses nach Kanada Mitte Juli d. J. unterstrichen; der Ausschuß soll über die Erzeugung von Großbomben verhandeln. Frühere Schätzungen besagen, daß für das Anlaufen dieser Erzeugung während der nächsten vier, fünf Jahre Ausgaben in Höhe von etwa 50 Mill. £ erwachsen würden.

Die Flugzeugexporte

Die starke Anspannung für den Bedarf des Binnenmarktes hat es mit sich gebracht, daß Großbritannien nicht immer auf den Auslandsmärkten voll konkurrenzfähig war. Immerhin hat man sich bemüht, die Ausfuhr nicht ganz zu vernachlässigen. Allein im Jahr 1937 sind 264 Militärflugzeuge exportiert worden; die Ausfuhrwerte (Flugzeuge, Motoren und Teile) haben von 1,5 Mill. £ im Jahr 1933 auf 3,7 Mill. £ im Jahr 1937 zugenommen.

Ausfuhr Großbritanniens an Fluggerät

Jahr	£
1933.....	1 466 000
1934.....	1 922 000
1935.....	2 727 000
1936.....	2 925 000
1937.....	3 677 000

In den ersten sechs Monaten 1938 hat sich die Ausfuhr gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres mehr als verdoppelt.

Gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika sind die britischen Exporte freilich stark zurückgeblieben: 1935 betrugen sie wertmäßig noch 95 v. H. der amerikanischen, 1937 haben sie nur noch 47 v. H. der amerikanischen Exporte erreicht.

¹⁾ Vgl. hierzu: Kanadas Flugzeugindustrie — Reservewerkstätte für Großbritannien? in: *Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung* vom 25. Mai 1938.

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 11. Jahrgang, Nr. 34, vom 24. August 1938

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

Der Einsatz von Nutzfahrzeugen im ersten Halbjahr 1938 und die Bedeutung der einzelnen deutschen Wirtschaftsgebiete für die Lastkraftwagenentwicklung

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Die Motorisierungspolitik stand im ersten Halbjahr 1938 im Zeichen einer neuen Initiative des Reichsverkehrsministers, durch die der Einsatz von Lastkraftwagen nachhaltig verstärkt werden sollte.

Schon im Februar dieses Jahres wurde die 1. Verordnung zur Förderung des Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen erlassen; u. a. wurde diesem Zweig des motorisierten Güterverkehrs „in tarifarischer Hinsicht größere Bewegungsfreiheit gegeben“. Durfte er bis dahin nur hochwertige Güter (nach Tarifklassen A bis D) fahren, so fielen nun alle Beschränkungen hinsichtlich der Art der zu befördernden Güter. Der motorisierte Güterfernverkehr wurde an den Güterklassen E bis G beteiligt, ebenso an allen von der Bahn nach Ausnahmetarifen gefahrenen Gütern, ohne die bei den Eisenbahnen eingeführten Mindestmengenbindungen¹⁾. Weitere Maßnahmen der Reichsregierung führten dann im Laufe des ersten Halbjahrs 1938 zunächst zu einer Lockerung²⁾ und schließlich zu einer Aufhebung der Genehmigungssperre für den gewerblichen Güterfernverkehr

(Reichsverkehrsblatt B, Nr. 24 vom 24. 6. 1938¹⁾). Diese Entwicklung ist der Ausdruck für den entschlossenen Willen, die Motorisierung des Güterverkehrs weiterzutreiben, aber auch für den grundsätzlichen Wandel der Verhältnisse im Bereich der deutschen Verkehrswirtschaft. An die Stelle des Überangebots an Verkehrsmitteln, wie es bis zum Umschwung im Jahre 1933, aber auch noch in der ersten Zeit nach der Machtübernahme bestand, ist ein starker Kapazitätsmangel getreten.

Verkehrszunahme und Kapazitätsmangel in der Verkehrswirtschaft

Vom Institut für Konjunkturforschung ist frühzeitig darauf hingewiesen worden, daß sich die Verkehrswirtschaft im Zuge des allgemeinen Aufschwungs auf eine sehr starke Beanspruchung werde einstellen müssen. Schon vor mehr als zwei Jahren war zu erkennen, daß „nicht nur die Fülle der neuen Aufgaben, die die Wirtschaft zu bewältigen hat, sondern auch die Art dieser Aufgaben gewaltige Anforderungen an alle Verkehrseinrichtungen stellen würde“²⁾.

¹⁾ Reichsverkehrsblatt B, Nr. 4, vom 3. 2. 1938.

²⁾ Im März wurde die Genehmigungssperre für Holztransporte und Kraftstofftransporte mit Sonderfahrzeugen (Reichsverkehrsblatt B, Nr. 9 vom 9. 3. 1938), im April die Übertragungssperre von Genehmigungen aufgehoben (Reichsverkehrsblatt B, Nr. 15, vom 13. 4. 1938); es folgte im Mai die Aufhebung der Genehmigungssperre, soweit es sich um die Beförderung von lebendem Vieh handelte (Reichsverkehrsblatt B, Nr. 20 vom 20. 5. 1938), im Juni fiel dann auch die Genehmigungssperre für die Beförderung von Baustoffen zu größeren Bauvorhaben und für Unternehmen der Grenzgebiete (Reichsverkehrsblatt B, Nr. 23, vom 18. 6. 1938).

¹⁾ Gleichzeitig wurde die deutsche Spedition unbeschränkt in den Güterfernverkehr eingeschaltet. Einer Betriebstrennung zwischen Speditionsgeschäft und Güterfernverkehr bedarf es nicht mehr.

²⁾ „Die Motorisierung des Straßenverkehrs und die Eisenbahnen“ von Ernst Wagemann, Vortrag auf der Verkehrswissenschaftlichen Tagung in Berlin am 23. 3. 1936, Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 9. Jahrg., Nr. 12, vom 25. 3. 1936. — Vgl. auch: „Stand und Aussichten des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen“, bearbeitet vom Institut für Konjunkturforschung, Heft 4 der Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium.

Allerdings hat sich die Lage in der Verkehrswirtschaft schneller verschärft, als anzunehmen war. Die Leistungen der alten Verkehrsmittel haben einen Umfang erreicht, wie er in der deutschen Verkehrsgeschichte noch niemals zu verzeichnen war; besonders in den Spitzenmonaten des Verkehrs konnten Eisenbahnen und Binnenschifffahrt den Anforderungen, die an sie gestellt wurden, nur mit äußerster Anstrengung nachkommen. Die reibungslose Befriedigung der Nachfrage nach Laderaum wird immer schwieriger.

Auch die Beanspruchung des noch verhältnismäßig kleinen deutschen Lastkraftwagenparks hat im Laufe des Jahres 1938 schnell zugenommen. In einzelnen Zweigen hat man sich der Ausnutzungsgrenze zumindestens stark genähert. Beispielsweise war die Beförderungsleistung des gewerblichen Güterfernverkehrs in den ersten drei Monaten dieses Jahres schon um mehr als 16 v. H. höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs. Im Verlaufe des Sommers hat sich der Auftrieb weiter verstärkt. Über die Laderaumverteilungsstellen wurden im Durchschnitt der Monate Januar bis Juli 1938 rd. 21 v. H. mehr Güter abgefertigt als in den ersten sieben Monaten 1937. Im Güterkraftverkehr der Reichsbahn hat die tonnenkilometrische Leistung gegenüber 1937 um etwa die Hälfte zugenommen. Sie liegt damit schon fast dreimal so hoch wie 1935. Diese Zunahme geht allerdings weniger auf die Mehrverladung von Gütern als auf die starke Ausweitung der Beförderungslängen zurück.

Belieferung des Nutzfahrzeugmarktes im Jahre 1938

Der hohe Bedarf, ja Mangel an Laderaum und die Maßnahmen der Reichsregierung zur Förderung des Lastkraftwageneinsatzes führten naturgemäß zu einer weiteren Steigerung der Nachfrage auf dem Nutzfahrzeugmarkt. Freilich

setzte die Materialknappheit der Ausweitung des Absatzes verhältnismäßig enge Grenzen.

Immerhin wurde der Nutzfahrzeugmarkt im laufenden Jahr im ganzen besser beliefert als der Personenkraftwagen- und Kraffradmarkt. Hier stiegen die Zulassungen im ersten Halbjahr 1938 gegenüber den ersten 6 Monaten 1937 nur um 3 bzw. 13 v. H., während die Neueinstellungen von Lastkraftwagen mit mehr als 1 t Nutzlast um rd. 34 v. H. zunahmen. Dieser Auftrieb ist um so beachtlicher, als umgekehrt im Vorjahr die Neueinstellungen von Lastkraftwagen leicht zurückgegangen waren¹⁾.

Noch stärker als die Lastkraftwagenzulassungen, und zwar um rd. 71 v. H., nahmen im ersten Halbjahr 1938 die Neueinstellungen von Zugmaschinen zu. Die Motorisierung der Landwirtschaft schlägt im Zusammenhang mit der Verknappung der Arbeits-

Zulassungen von Zugmaschinen nach Käufergruppen

Käufergruppe	Januar bis Juni		Zunahme 1937/38 in v. H.
	1937	1938	
Industrie und Handwerk	771	938	+ 21,7
Handel	622	623	+ 0,2
Gewerblicher Verkehr ..	997	975	— 2,2
Andere nichtlandwirtschaftliche Abnehmer ..	93	183	+ 96,8
zusammen nichtlandwirtschaftliche Abnehmer	2 483	2 719	+ 9,5
Landwirtschaft, Forstwirtschaft usw.	2 066	5 031	+143,5
Insgesamt	4 549	7 750	+ 70,4

kräfte auf dem Lande nunmehr ein schnelleres Tempo ein. Dagegen sind die Neueinstellungen nichtlandwirtschaftlicher Zugmaschinen und Sattelschlepper gegenüber dem Vorjahr nur wenig gestiegen.

¹⁾ Weniger günstig war die Entwicklung auf dem Lieferkraftwagenmarkt; die Neueinstellungen 4-rädriger Lieferfahrzeuge gingen um rund 37 v. H. auf nur noch 3 410 Einheiten zurück, andererseits stiegen die Zulassungen stärkerer 3-Radfahrzeuge (mit mehr als 250 ccm Hubraum) um etwa 44 v. H.

Zulassungen von Liefer- und Lastkraftwagen

1. Halbjahr	Lastkraftwagen über 1 t Nutzlast		Lieferkraftwagen, 4-rädrig, bis 1 t Nutzlast		4-rädrige Liefer- und Lastkraftwagen		3-rädrige Lieferwagen			
	Stück	v. H. d. Vj.	Stück	v. H. d. Vj.	Stück	v. H. d. Vj.	über 200 ccm Hubraum		bis 200 ccm Hubraum	
							Stück	v. H. d. Vj.	Stück	v. H. d. Vj.
1933	2 889									
1934	6 043	+109,2								
1935	10 340	+ 71,1	3 755		14 095		1 335		3 785	
1936	15 202	+ 47,0	4 888	+30,2	20 090	+42,5	1 885	+41,2	3 772	— 0,3
1937	14 832	— 2,4	5 379	+10,0	20 211	+ 0,6	2 189	+10,1	4 355	+15,3
1938	19 901	+ 34,2	3 410	—36,6	23 311	+15,3	3 097 ¹⁾	+43,6 ²⁾	4 068 ¹⁾	— 7,3 ²⁾

¹⁾ Seit 1937 Dreiradfahrzeuge bis 250 ccm und über 250 ccm Hubraum. — ²⁾ Die Steigerung bezieht sich auf Dreiradfahrzeuge über 250 ccm (1937 2158 Stück) bzw. bis 250 ccm (1937 4386 Stück).

Lastkraftwagenabsatz 1938 nach Käufergruppen

Auch am Lastkraftwagenmarkt hat die Landwirtschaft in der ersten Jahreshälfte 1938 einen etwas stärkeren Anteil als im Vorjahr. Von den Wagen mit einer Nutzlast von bis 2 t gingen in den ersten 5 Monaten 1938 schon 7,3 v. H. an Käufer der Gruppe Land- und Forstwirtschaft usw., gegen 5,9 v. H. im gleichen Zeitraum 1937.

Stärker noch als 1937 war im laufenden Jahr die Bauwirtschaft am Absatz mittelschwerer und schwerer Nutzkraftwagen beteiligt. An die Gruppe Bauindustrie und Baustoffe gingen fast 9 v. H. der zugelassenen Lastkraftwagen mit mehr als 2 t Nutzlast, gegen 7,5 v. H. im Vorjahr. Die Maßnahmen zugunsten des gewerblichen Lastkraftwagens konnten in den ersten Monaten des Jahres noch keinen erheblichen Einfluß auf die Neueinstellungen haben. Die Genehmigungssperre wurde, wie dargelegt, während dieses Zeitraums zwar schrittweise gelockert, aber erst am Ende des Halbjahrs ganz aufgehoben. Immerhin stieg der Anteil des Kraftfahrgewerbes an den Neueinstellungen von schweren und mittelschweren Lastkraftwagen auf 36,4 nach 34,4 v. H. in den Monaten Januar bis Mai 1937. Im übrigen ist der Anteil der verschiedenen Wirtschaftszweige und -gruppen an den Zulassungen von Lastkraftwagen im großen ganzen etwa der gleiche geblieben wie im Vorjahr.

Die örtliche Entwicklung der Neueinstellungen von Lastkraftwagen

Die Gesamtzulassungen von Liefer- und Lastkraftwagen (einschließlich der dreirädrigen Fahrzeuge mit einem Hubraum von über 250 ccm) lagen in den ersten 6 Monaten 1938 um rd. 18 v. H. über dem Stand des ersten Halbjahrs 1937. Dabei war der Auftrieb in den einzelnen Wirtschaftsgebieten sehr verschieden. Während in einigen Bezirken die Zulassungen um 70 v. H. und mehr zugenommen haben, sind sie in anderen erheblich hinter dem Reichsdurchschnitt zurückgeblieben, ja in einigen sogar absolut zurückgegangen.

An der Spitze der Zulassungsentwicklung steht im laufenden Jahr Braunschweig mit einer Zunahme um fast 84 v. H. gegenüber 1937, es folgt Oberbayern mit rd. 74 v. H. Aber auch der Bezirk Niederbayern-Oberpfalz hatte einen Zuwachs der Neueinstellungen um fast 70 v. H. zu verzeichnen. Sehr stark war der Auftrieb ferner in der bayerischen Pfalz mit etwa 51 v. H. Mehrzulassungen gegen-

über 1937, im württembergischen Jagstkreis mit 53 v. H., in Starkenburg mit 52,3 v. H. und in Zwickau mit 48,9 v. H.

Zurückgegangen gegenüber dem Vorjahr sind die Zulassungen von Lastkraftwagen u. a. im Bezirk Düsseldorf, aber auch in Hamburg und Bremen, in Rheinhessen und in Oberhessen.

Die Gründe für die starken Unterschiede in der Entwicklung sind von Bezirk zu Bezirk verschieden. Eine einheitliche Erklärung beispielsweise aus der allgemeinen Wirtschaftsstruktur der Gebiete: dem industriellen oder agrarischen Charakter oder aus dem verschiedenen Motorisierungsgrad ist nicht möglich. Wichtige Aufschlüsse ergeben sich allerdings aus einer zusammenhängenden Betrachtung der regionalen Entwicklungen während der letzten Jahre.

Das wichtigste Ergebnis einer solchen vergleichenden Untersuchung der Veränderungen des Lastkraftwagenbestandes in den verschiedenen Wirtschaftsgebieten ist die Erkenntnis, daß sich erhebliche Unterschiede, wie sie 1933 noch in der Ausrüstung der Bezirke mit Nutzfahrzeugen bestanden, verringert, wenn nicht gar schon ausgeglichen haben. Der Nutzfahrzeugpark hat von 1932 bis 1937 — mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen — gerade in den Gebieten besonders stark zugenommen, in denen die Motorisierung des Güterverkehrs bis dahin mehr oder weniger zurückgeblieben war, vor allem in den agrarischen Bezirken.

Der große Zug der Bestandsentwicklung 1933 bis 1937

Um einen Maßstab für den Motorisierungsgrad vor dem Umbruch des Jahres 1933 zu gewinnen, wurde der Lastkraftwagenbestand in den einzelnen Bezirken an der Zahl der dort in den verschiedenen Gewerbebezügen tätigen Personen gemessen.

Wie schon an anderer Stelle ausgeführt wurde¹⁾, ist die Zahl der Erwerbstätigen in Industrie, Bergbau, Handel und Verkehr der beste Ausdruck für die Entwicklung der gewerblichen Produktivkräfte und die Stärke des Güteraustauschs verschiedener Wirtschaftsgebiete. Diese aber bestimmen den Grad des örtlichen Lastkraftwageneinsatzes. Die Berechnungen ergaben, daß im Jahre 1933 auf je 1000 von der Gewerbezahl

¹⁾ Vgl. „Zur Frage des Nutzfahrzeugeinsatzes“, Sonderbeilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 11. Jahrg., Nr. 3, vom 19. 1. 1938, S. 2).

erfaßte Beschäftigte im Reichsdurchschnitt 10,1 Liefer- und Lastkraftwagen im Betrieb waren¹⁾).

Die gleichen Berechnungen für verschiedene Wirtschaftsbezirke zeigen, daß die überwiegend industriellen Gebiete — das sind solche, bei denen die landwirtschaftliche Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung einen Anteil von weniger als 20 v. H. hat — mit 11,2 Liefer- und Lastkraftwagen je 1000 Beschäftigte um rd. 11 v. H. höher motorisiert waren als das Reich im ganzen. Umgekehrt blieben die überwiegend landwirtschaftlichen Gebiete — Gebiete mit über 30 v. H. landwirtschaftlicher Bevölkerung — mit nur 8,6 Fahrzeugen je 1000 Beschäftigte um rd. 15 v. H. hinter dem Reich zurück.

In den Jahren 1933 bis 1937 hat nun der gesamte deutsche Liefer- und Lastkraftwagenpark um 110,5 v. H. zugenommen. Während aber die Industriegebiete mit einem Zuwachs von nur 104,0 v. H. um 6 v. H. unter dem Reichsdurchschnitt blieben, lagen die Agrargebiete mit 131,3 v. H. um etwa 19 v. H. darüber. Damit haben die agrarischen Bezirke den Vorsprung, den die Industriegebiete 1933 hatten, wenigstens zum Teil wieder aufgeholt.

Besonders ausgeprägt war der Ausgleich in den nordöstlichen Agrargebieten des Reiches. Fast vervielfacht haben sich die Lastkraftwagenbestände in den Jahren 1933 bis 1937 im Regierungsbezirk Königsberg. Dieser Bezirk war 1932 allerdings noch um fast 44 v. H. hinter der allgemeinen Motorisierung zurück. Eine sehr starke Zuwachsrate hatten, wie die nachfolgende Übersicht zeigt, auch die übrigen ostpreußischen Regierungsbezirke, ferner Pommern, Mecklenburg, Oldenburg, aber auch der Nordwesten des Reiches, besonders die Regierungsbezirke Aurich und Stade.

Eine Sonderstellung nimmt unter den norddeutschen Agrarbezirken Schleswig-Holstein ein. Hier war schon 1933 ein Motorisierungsstand erreicht, der um etwa 44 v. H. über dem Reichsdurchschnitt lag; ungeachtet dessen machte die Motorisierung in diesem Bezirk auch nach 1933 weiter schnelle Fortschritte. Die Sonderentwicklung Schleswigs hängt damit zusammen, daß sich im Verkehr mit und zwischen den Seestädten der Lastkraftwagen eine besonders starke Stellung erobert hat.

¹⁾ Den international vergleichenden Betrachtungen, wie sie in dem Aufsatz „Zur Frage des Nutzfahrzeugeinsatzes“ vorgenommen wurden, lagen die Zahlen sämtlicher Berufstätiger einschl. der Arbeitslosen zugrunde. Obige Berechnung ging dagegen von der Gewerbezählung aus, die nur die im Jahre 1933 Beschäftigten erfaßt.

Der Motorisierungsaufschwung der norddeutschen Agrargebiete während der letzten Jahre geht vor allem auf die Wiedergesundung der Landwirtschaft in diesen Gebieten zurück, ebenso wie der niedrige Motorisierungsstand dieser Bezirke vor dem Umbruch die Folge der langanhaltenden landwirtschaftlichen Krisis war. Der Agrarsektor der deutschen Wirtschaft hatte auch an der Konjunktur der Jahre 1927/29, in denen die deutsche Motorisierung vorübergehend erhebliche Fortschritte machte, einen geringeren Anteil.

Landwirtschaftliche Bezirke mit besonders starker Zunahme der Lastkraftwagenbestände

Gebiet	Bestands- zunahme 1933/1937 in v. H.	Die Bestands- zunahme lag um ... v. H. über dem Reichs- durch- schnitt	Motori- sierungs- grad 1933 (Zahl der Lastkraft- wagen je 1000 in der ge- werbli- chenWirt- schaft Be- schäftigte)	Der Moto- risierungs- grad lag 1933 um ... v. H. unter bzw. über dem Reichs- durch- schnitt
1. Ostpreußen				
Reg.-Bez. Königsberg	+384,4	+247,9	5,7	—43,6
„ Allenstein	+206,0	+140,7	5,2	—48,5
„ Gumbinnen	+204,7	+85,2	6,7	—33,7
„ Westpreuß.	+213,8	+93,5	6,1	—39,6
2. Grenzmark Posen- Westpreußen.....	+179,2	+62,2	6,7	—33,7
3. Pommern				
Reg.-Bez. Stettin ...	+190,7	+72,6	7,7	—23,8
„ Köslin ...	+137,7	+24,6	7,5	—25,7
4. Hannover				
Reg.-Bez. Aurich ...	+186,3	+68,6	3,4	—66,3
„ Stade.....	+155,4	+40,6	8,9	—11,9
„ Lüneburg ..	+139,7	+26,4	9,4	—7,0
5. Schleswig-Holstein..	+149,0	+34,8	14,5	+43,6

Freilich dürfte die Steigerung der Zulassungen von Lastkraftwagen seit 1933 auch in Ostpreußen, Pommern, Mecklenburg usw. nur zum kleineren Teil auf Käufe der landwirtschaftlichen Betriebe selbst zurückzuführen sein. Aber die gewerbliche Wirtschaft der Agrarbezirke erhielt durch die Erhöhung der landwirtschaftlichen Kaufkraft nachhaltige Anregungen, was zu einer beschleunigten Einstellung von Nutzfahrzeugen führte. So wuchs im Nahrungs- und Genußmittelgewerbe, bei den Brauereien, den Lebensmittelabriken, den Molkereien usw. der Transportbedarf. Die örtliche Bautätigkeit konnte besonders schnelle Fortschritte machen, da in den Agrarbezirken nicht nur ein stark gestiegener privater Baubedarf von seiten der Landwirtschaft wie des Gewerbes zu befriedigen war, sondern daneben auch große öffentliche Aufgaben in Angriff genommen wurden oder — wie in Ostpreußen durch den Koch-Plan — eine systematische Förderung der industriellen Entwicklung einsetzte.

Weniger günstig als in den Agrarbezirken der norddeutschen Tiefebene war die Entwicklung in den landwirtschaftlichen Gebieten des Südens und Südwestens. In Oberbayern¹⁾ und Schwaben liegt die Bestandszunahme freilich ebenfalls um 20 bzw. 15 v. H. höher als im übrigen Reich; zurückgeblieben ist dagegen die Entwicklung in der Bayerischen Ostmark. In den übrigen bayerischen Regierungsbezirken wurde der Reichsdurchschnitt etwa gehalten oder wenig überschritten. Hinter der allgemeinen Entwicklung der Jahre 1933 bis 1937 blieben auch die badischen Agrarbezirke und die landwirtschaftlichen Gebiete Württembergs zurück, doch war hier der Motorisierungsstand vor dem Aufschwung etwas günstiger als in Norddeutschland. Ähnlich wie in Süddeutschland war schließlich auch die Entwicklung im agrarischen Teil Schlesiens.

Wenn, wie oben gezeigt wurde, die Bestandsentwicklung in den Industriegebieten im Gegensatz zu den Agrarbezirken in den Jahren 1933 bis 1937 im allgemeinen unter dem Reichsdurchschnitt liegt, so sind doch in einzelnen sehr erhebliche Fortschritte zu verzeichnen.

Um die Motorisierung der Industriebezirke besser beobachten zu können, wurden aus den größeren Verwaltungseinheiten die Kerngebiete industrieller Tätigkeit herausgenommen und zusammengefaßt²⁾; von 146523 Liefer- und Lastkraftwagen, die 1933 in Deutschland in Betrieb waren³⁾, hatten über 90000 oder rd. zwei Drittel hier ihren Standort. Auch Mitte 1937 waren die Industriemittelpunkte noch mit 61 v. H. am gesamten Lastkraftwagenbestand beteiligt.

Das — gemessen am Lastkraftwagenbestand — bedeutendste Kerngebiet war und ist die Reichshauptstadt einschließlich Potsdam, Niederbarnim, Osthavelland und Teltow. Hier standen 1933 über 17000 oder fast 12 v. H. aller deutschen Liefer- und Lastkraftwagen. Es folgt das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit 14707 Fahrzeugen, das sind weitere 10 v. H. des Gesamtbestandes. Der Motorisierungsgrad Berlins lag 1933 mit 12,6 Liefer- und Lastkraftwagen je 1000 Beschäftigte um fast 25 v. H., der des rheinisch-westfälischen Industriegebiets mit 11,1 Liefer- und Lastkraftwagen je 1000 Beschäftigte um rd. 10 v. H. über dem des Reiches.

¹⁾ Ohne München.

²⁾ Die Abgrenzungen folgten einem von der Reichsstelle für Raumordnung aufgestellten Vorschlag.

³⁾ Nicht mitgezählt sind die Fahrzeuge der Reichsbahn und Reichspost.

Im Aufschwung seit 1933 blieb in Berlin allerdings die Zunahme des Lastkraftwagenbestandes hinter der des Reiches zurück, während im rheinisch-westfälischen Industriegebiet der Ausbau des Lastkraftwagenbestandes mit dem des Reichs sehr gut Schritt hielt. Die Zuwachsrate des Lastkraftwagenbestandes lag dort um etwa 7 v. H. über dem Reichsdurchschnitt. Die Unterschiede zwischen den beiden wichtigsten Kerngebieten des Lastkraftwageneinsatzes werden verständlich, wenn man ihre Wirtschaftsstruktur betrachtet: Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet herrschen naturgemäß die Produktionsgüterindustrien vor, während in Berlin neben der Elektroindustrie die Verbrauchsgüterindustrien das entscheidende Gewicht haben.

Industrielle Kerngebiete, die an der Lastkraftwagenentwicklung seit 1933 weniger stark beteiligt waren, sind zunächst:

1. Westsachsen (Chemnitz, Plauen),
2. Dresden — Elbtal,
3. das Gebiet um Bielefeld,
4. Krefeld-Uerdingen,
5. Aachen.

In diesen Gebieten spielt die Textilindustrie eine besonders große Rolle; die Zunahme des Lastkraftwagenbestandes liegt hier in den Jahren 1933 bis 1937 um 12 bis 25 v. H. unter dem Reichsdurchschnitt. Diese Gebiete waren mit Ausnahme der linksrheinischen auch vor dem Umschwung weniger stark motorisiert als die meisten anderen industriellen Bezirke. An dem allgemeinen Aufschwung konnten sie nur in bescheidenem Umfang teilhaben, weil ihre Industrien zumeist konsum- und vielfach auch exportorientiert waren.

Weniger günstig war die Lastkraftwagenentwicklung — zum Teil aus den gleichen Gründen wie in den vorerwähnten Bezirken — in den Industriegebieten, die sich im Westen Deutschlands von Köln herunter über das Rhein-Main-, Rhein-Neckar- und Karlsruher Kerngebiet bis Stuttgart hinziehen. Doch lag der Motorisierungsgrad einiger dieser Bezirke 1933 schon besonders hoch. Im Bezirk Köln entfielen 1933 schon 13,8, in Stuttgart 13,9 Lastkraftwagen auf 1000 Beschäftigte; Köln lag damit um 37 v. H., Stuttgart um 38 v. H. über dem Reichsdurchschnitt.

Wenn auch eine ganze Reihe von industriellen Kerngebieten erheblich unter dem Reichsdurchschnitt zurückblieb, so kann doch in anderen

eine überdurchschnittliche Zunahme verzeichnet werden. Es gilt dies vor allem für mitteldeutsche und niedersächsische Kerngebiete, wie Kassel, Erfurt, Magdeburg-Dessau, Hannover und Braunschweig. Ähnlich günstig war der Auftrieb nur noch in München, das im Zusammenhang mit seiner baulichen Ausgestaltung einen besonderen Aufschwung nahm, und in den deutschen Seehäfen. Die Entwicklung dieser Gruppe war nicht einheitlich: Hamburg als wichtigster Hafen hatte schon 1933 einen besonders hohen Motorisierungsstand. Hier war einer der wichtigsten Mittelpunkte des gewerblichen Güterfernverkehrs. Im Ein- und Ausfuhrverkehr spielte der Lastkraftwagen eine hervorragende Rolle. Hamburg ist vor allem Stückguthafen, für die An- und Abfuhr von Stückgütern ist aber der Lastkraftwagen besonders geeignet. Die Entwicklung des Außenhandels in den letzten Jahren mag der Hauptgrund dafür sein, daß Hamburg seit 1933 als Lastkraftwagenmarkt verloren hat. Der Zuwachs des Hamburger Lastkraftwagenbestandes blieb in den Jahren 1933 bis 1937 um rd. 4 v. H. unter dem Reichsdurchschnitt.

Einen sehr schnellen Aufschwung haben demgegenüber die Lastkraftwagenbestände in den Ostseehäfen und auch in den Gebieten Bremen, Bremerhaven und Emden genommen.

Sieht man schließlich, wie sich die neueste Zulassungsentwicklung an den großen Zug des örtlichen Ausbaus der Lastkraftwagenbestände in den letzten Jahren anschließt, so zeigt sich, daß die 1938 in einzelnen Gebieten zu beobachtende überdurchschnittliche Steigerung der Zulassungen als Ausgleichsentwicklung zu betrachten ist. Das gilt beispielsweise für die Bayerische Ostmark, die

Pfalz, für württembergische Agrar- und gemischte wirtschaftliche Gebiete, aber auch für Industriegebiete im Westen des Reiches (Karlsruhe und Mannheim) und in Sachsen (Dresden, Bautzen und Chemnitz). In allen diesen Bezirken war der Lastkraftwagenbestand im Aufschwung der Jahre 1933 bis 1937 verhältnismäßig weniger stark vorangekommen als im übrigen Reich. Der neuerdings überdurchschnittliche Anstieg der Zulassungen findet hiermit seine Erklärung.

In anderen Gebieten, in denen im laufenden Jahr die Neueinstellungen von Lastkraftwagen besonders stark vorangekommen sind, z. B. in Braunschweig, Kassel oder Hannover, setzten sich die bereits in den Vorjahren zu beobachtenden besonderen örtlichen Auftriebskräfte ungebrochen fort.

Grundsätzlich ergibt sich, daß die ausgezeichnete Regionalstatistik der deutschen Kraftwagenbestände und Kraftwagenzulassungen eine aufschlußreiche Aufgliederung der örtlichen Motorisierungsentwicklung gestattet, daß die einzelnen Wirtschaftsbezirke eine sehr unterschiedliche Bewegung des Auf- und Ausbaus ihrer Kraftwagenbestände haben, die sich darstellen und beobachten läßt und aus der allein eine Vorausschätzung der weiteren Entwicklung möglich ist.

Ein erster Versuch, die großen Linien der örtlichen Entwicklung des Lastkraftwageneinsatzes nachzuweisen, ergab vor allem, daß in den letzten Jahren die bis zum Umbruch in der Ausrüstung mit Lastkraftwagen rückständigen norddeutschen Agrargebiete stark aufgeholt haben. Besonders in diesen Gebieten dürften aber noch weitere Einsatzmöglichkeiten vorhanden sein.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr										Gegenwart							
		28. Juni bis 3. Juli 1937	5.-10. Juli 1937	12.-17. Juli 1937	19.-24. Juli 1937	26.-31. Juli 1937	2.-7. August 1937	9.-14. August 1937	16.-21. August 1937	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	8.-13. August 1938	15.-20. August 1938		
		26	27	28	29	30	31	32	33	26	27	28	29	30	31	32	33		
Woche:																			
Geschäftsgang (Indexziffer)																			
Deutschland ¹⁾	1936=100	113,3	113,2	113,2	113,4	113,6	112,8	112,6	112,9	116,7	116,8	117,4	118,3	117,7	117,0	116,4	95,8		
Großbritannien ²⁾	"	108,1	110,8	111,2	108,1	108,8	109,3	112,3	111,0	96,8	97,6	98,6	98,4	97,2	96,2	95,8	95,8		
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"									77,2	78,4	82,4	81,9	82,5					
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	412,4	406,4	410,4	409,4	407,8	402,8	405,3	409,3	410,5	412,8	415,6	413,0	411,2	396,5	401,7	.		
— in Deutsch-Oberschlesien	"	79,0	79,1	79,2	79,2	79,8	78,7	80,7	79,5	86,6	84,5	86,7	85,9	83,4	82,5	85,1	.		
Kokserzeugung im Ruhrrevier ..	"	83,5	83,3	83,5	83,6	84,8	83,4	83,6	83,4	87,9	87,0	86,8	87,8	88,6	88,7	89,2	.		
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	792,8	782,6	748,0	650,3	752,5	604,0	780,2	804,9	723,5	711,5	690,1	650,3	690,4	498,5	.	.		
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn ..	1 000	146,9	146,9	145,9	146,1	146,6	144,4	145,2	148,1	152,4	151,0	154,3	155,7	155,1	149,8	151,6	.		
Reichsbank																			
Kapitalanlagen	Mill. RM	5781	5399	5255	5104	5801	5420	5305	.	7093	6728	6589	6408	7160	6952	.	6707		
darunter:																			
Wechsel- und Lombardkredite ..	"	5377	4996	4851	4701	5397	5016	4902	.	6246	5882	5743	5561	6313	6104	.	5990		
Deckungsfähige Wertpapiere	"	104	104	104	104	104	104	104	.	547	547	548	549	549	549	.	549		
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	880	698	707	666	732	593	625	.	1119	970	941	932	920	958	.	863		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf	Mill. RM	6938	6714	6551	6441	7104	6814	6675	.	8482	8220	8079	7950	8696	8488	.	8318		
davon Reichsbanknoten	"	4992	4793	4666	4578	5112	4867	4756	.	6440	6196	6080	5973	6650	6429	.	6290		
Postcheckverkehr ⁵⁾	"	1734	1589	1533	1352	1662	1476	1542	1414	2020	1941	1846	1609	1879	1748	1825	.		
Postcheckguthaben (Bestände) ..	"	759	718	700	688	699	722	692	683	855	861	816	816	814	859	815	.		
Zinssätze																			
Blankotagesgeld	% p. a.	3,08	2,56	2,67	2,44	2,67	2,67	2,56	2,90	3,29	3,00	2,96	2,77	2,96	2,81	2,42	2,38		
Rendite der 4 1/2 % Pfandbriefe ..	"	4,54	4,54	4,54	4,53	4,52	4,52	4,52	4,51	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50		
Call money New York	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		
Privatdiskont London	"	0,65	0,56	0,56	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,57	0,55	0,55	0,55	0,53	0,53	0,53	0,53		
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	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4 1/2 % Wertpapiere																			
Kursniveau, gesamt ⁶⁾	v. H.	98,87	98,92	98,96	99,07	99,25	99,33	99,38	99,40	99,95	99,96	99,96	99,95	99,93	99,92	99,91	99,88		
—, Pfandbriefe	"	99,12	99,17	99,21	99,34	99,54	99,61	99,66	99,68	100,03	100,05	100,05	100,04	100,03	100,02	100,02	100,00		
—, Kommunal-Obligationen	"	98,28	98,31	98,34	98,41	98,58	98,73	98,77	98,78	99,91	99,92	99,92	99,92	99,91	99,91	99,91	99,89		
—, Öffentliche Anleihen ⁷⁾	"	98,43	98,52	98,56	98,62	98,74	98,78	98,83	98,83	99,98	99,94	99,94	99,94	99,92	99,93	99,92	99,89		
5 % Industrie-Obligationen	"	102,36	102,48	102,31	102,39	102,52	102,47	102,53	102,32	101,88	102,00	101,91	101,56	101,49	101,49	101,24	100,63		
Aktienindex, gesamt		1924/26 = 100																	
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	"	112,5	113,4	114,7	115,5	115,6	115,9	115,5	115,6	109,8	109,8	108,0	106,4	106,5	104,5	102,3	100,7		
—, Verarbeitende Industrie	"	123,1	124,9	125,8	125,7	125,4	125,2	124,9	125,1	116,4	116,2	114,3	112,2	112,1	109,6	107,2	104,9		
—, Handel und Verkehr	"	105,1	105,8	107,1	107,9	108,1	108,5	108,1	108,4	103,6	103,6	102,0	100,5	100,6	98,7	96,6	95,5		
Aktienindex, Großbritannien ⁸⁾ ..	1926=100	115,7	116,1	117,9	119,2	119,7	120,2	119,9	119,6	114,5	114,5	112,7	111,5	111,7	109,9	107,6	106,1		
—, Ver. Staaten von Amerika ⁹⁾ ..	"	127,5	129,0	127,8	128,0	130,3	132,1	132,0	130,0	108,0	110,3	105,0	106,2	105,3	105,2	104,9	103,5		
	"	111,7	117,8	118,3	120,7	120,3	121,5	121,5	121,0	85,4	87,6	87,2	90,7	88,9	89,2	90,3	87,9		
Devisenkurse in Berlin																			
New York	RM je \$	2,4980	2,4953	2,4913	2,4902	2,4905	2,4905	2,4910	2,4910	2,4847	2,4875	2,4900	2,4913	2,4900	2,4925	2,4950	2,4953		
London	RM je £	12,34	12,36	12,37	12,39	12,40	12,41	12,42	12,42	12,31	12,30	12,28	12,26	12,25	12,22	12,17	12,17		
Paris	RM je 100fr	10,00	9,64	9,62	9,33	9,33	9,34	9,35	9,35	6,92	6,91	6,88	6,88	6,88	6,86	6,81	6,81		
Warenpreise																			
Indexziffern																			
Reagible Waren ¹⁰⁾	1913=100	79,4	79,5	80,0	79,6	79,6	79,5	80,2	79,7	73,4	73,7	73,4	73,4	73,8	73,8	73,6	73,2		
Großhandelspreise (gesamt)	"	106,1	106,3	106,4	106,5	106,5	106,8	106,9	106,7	105,7	105,5	105,5	105,7	105,9	106,1	106,1	106,1		
Agrarstoffe	"	104,7	105,4	105,5	105,8	105,8	106,6	106,8	106,5	106,1	105,6	105,6	106,2	106,6	107,1	107,2	107,2		
Indust. Rohstoffe u. Halbwaren ..	"	96,6	96,3	96,4	96,3	96,3	96,3	96,4	96,2	93,8	93,8	93,8	93,8	93,9	94,0	93,9	93,9		
Fertigwaren	"	124,5	124,5	124,6	124,6	124,7	124,7	124,7	124,7	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,8	125,7		
darunter: Produktionsgüter	"	113,2	113,2	113,2	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8		
Verbrauchsgüter	"	133,0	133,1	133,2	133,3	133,3	133,3	133,3	133,3	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,6	135,5		
Großhandelsindex																			
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	92,5	92,9	92,5	92,3	92,3	91,8	91,9	91,9	80,9	81,2	81,7	81,5	81,6	81,0	80,2	79,9		
Großbritannien ¹¹⁾	1913=100	118,1	118,9	118,9	119,3	119,2	119,1	119,7	120,1	104,1	105,0	104,7	105,2	105,6	104,4	103,6	103,3		
Großhandelspreise																			
Boggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	175,0	181,0	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0	188,0	181,0	181,0	181,0	181,0	183,0	183,0	183,0		
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..	je 50 kg	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3		
Rindshäute, süd-am. ¹²⁾ , Hamburg ..	je 1/2 kg	0,54	0,55	0,55	0,56	0,56	0,56												

