

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

11. Jahrgang

Berlin, den 30. November 1938

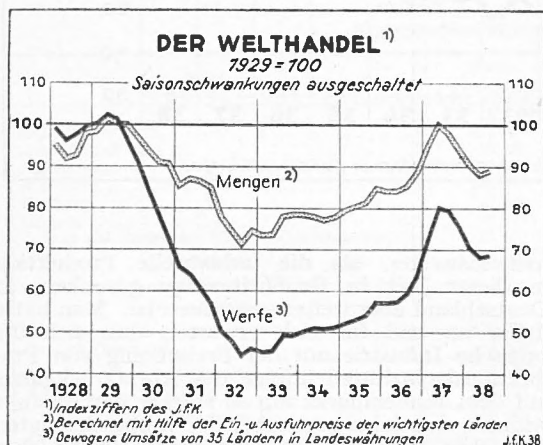
Nummer 48

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

Die Ausfuhr der Industrieländer unter dem Einfluß des Welthandelsrückgangs

Die Welthandelsentwicklung

Seit Sommer 1937 ist im Zusammenhang mit dem internationalen Konjunkturrückgang auch der Welthandel stark geschrumpft; der Rückgang hielt bis Mitte dieses Jahres an. Im zweiten Vierteljahr 1938 waren die Welthandelsumsätze dem Volumen nach um 12,5 v. H., dem Wert nach um 16 v. H. niedriger als im zweiten Vierteljahr 1937¹⁾; damals hatten sie den höchsten Stand der vergangenen Aufschwungsperiode von



1932-1937 und — volumenmäßig — auch wieder den Umfang von 1929 erreicht. Obwohl der Rückgang somit ziemlich heftig war, ist doch nicht die gesamte in der Hausse von 1936/37 erreichte Steigerung wieder eingebüßt worden; im zweiten Viertel dieses Jahres lagen das Welthandelsvolumen konjunkturell immer noch um 4,5 v. H. und die Welthandelswerte sogar um 19 v. H. über dem Stand des ersten Halbjahrs 1936¹⁾, d. h. dem Stand vor Beginn der sprunghaften Erhöhung

der internationalen Warenumsätze. Auf diesem im zweiten Vierteljahr erreichten Niveau hat sich der Welthandel, nachdem sich der Rückgang schon im Frühjahr merklich verlangsamt hatte, auch im dritten Vierteljahr 1938 zu halten vermocht. Wert- und Mengenumsätze sind vom zweiten zum dritten Vierteljahr konjunkturell sogar wieder — wenn auch geringfügig — gestiegen.

Wie an dieser Stelle schon früher ausgeführt wurde¹⁾, hatte die Schrumpfung des Welthandels von zwei verschiedenen Einbruchstellen ihren Ausgang genommen. Einmal ging seit dem Ausbruch des ostasiatischen Konflikts im Juli 1937 der Handel Japans und Chinas rasch zurück²⁾. Zum andern nahm mit dem Konjunkturumschwung in den Vereinigten Staaten von Amerika deren Einfuhr stark ab. Die Verminderung der Einfuhr der beiden großen außereuropäischen Industriestaaten, der Vereinigten Staaten und Japans, wirkte sich vor allem auf die überseeischen Rohstoffländer aus, deren Ausfuhr beträchtlich zurückging.

Ein neuen Anstoß erhielt die Welthandels-schrumpfung dadurch, daß seit Anfang 1938 auch die Einfuhr der europäischen Industriestaaten — zumeist infolge der Verschlechterung ihrer inneren Wirtschaftslage — zu sinken begann. Die Ausfuhr der überseeischen Rohstoffländer nahm daher weiter ab. Außerdem wurde nun auch die Ausfuhr der europäischen Agrarstaaten, die sich bis dahin gut behauptet hatte, mehr in Mitleidenschaft gezogen.

Eine der auffälligsten Erscheinungen des Welthandelsrückgangs war die Tatsache, daß sich die Einfuhr der Rohstoffländer trotz der starken Abnahme ihrer Ausfuhr bis ins erste Vierteljahr 1938 überraschend gut hielt, da diese Länder offenbar in großem Umfang ihre in der Gewinnkonjunktur von 1936/37 angesammelten Reserven einsetzten. Dies bedeutete eine starke

¹⁾ Gemessen an den Indexziffern des Instituts für Konjunkturforschung, die rd. 90 v. H. der gesamten Welthandelsumsätze umfassen. Der Wert-Index ist ein gewogener Durchschnitt der Außenhandelsumsätze von 34 Ländern in Landeswährungen.

¹⁾ Vgl. Schriften des Instituts für Konjunkturforschung, Wochenbericht vom 29. Juli 1938, 11. Jg. Nr. 26, S. 192 ff.

²⁾ Vgl. hierzu: Japans und Chinas Ausfuhrhandel im Zeichen des ostasiatischen Krieges, in: Schriften des Instituts für Konjunkturforschung, Wochenbericht 11. Jg. 1938, Nr. 35, vom 31. 8. 1938.

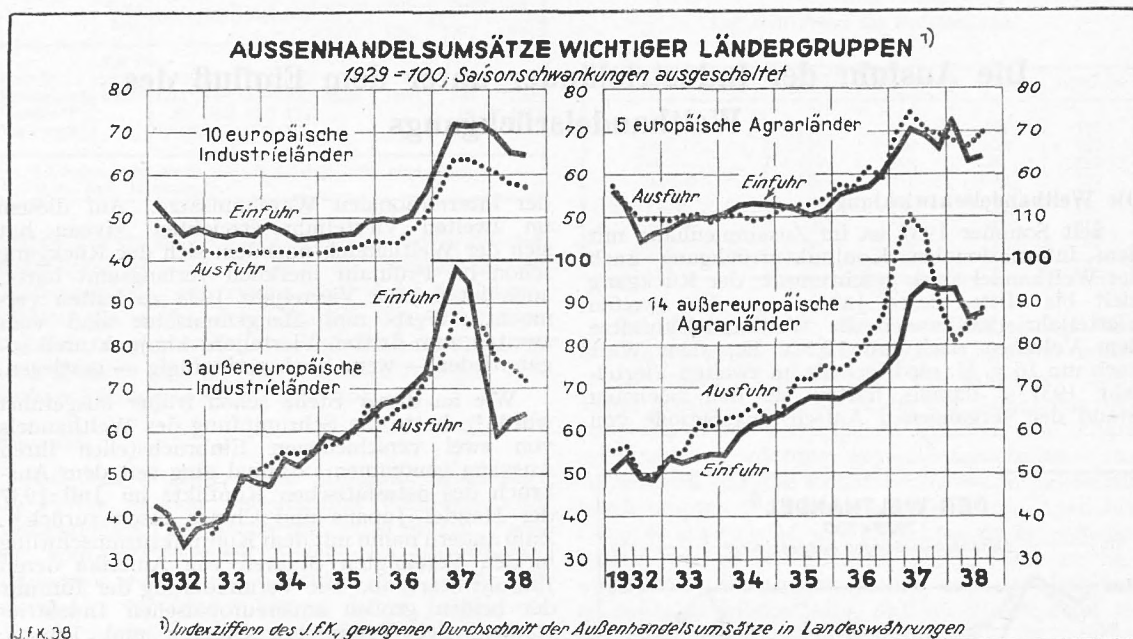
Stütze für die Ausfuhr der Industrieländer. Erst im zweiten Vierteljahr 1938 hat auch die Einfuhr der Agrarländer stärker nachgelassen.

Die günstigere Entwicklung des Welthandels im dritten Vierteljahr 1938 geht in erster Linie darauf zurück, daß in den Vereinigten Staaten von Amerika infolge der dort eingetretenen Wirtschaftsbelebung der Bedarf nach fremden Rohstoffen wieder gestiegen ist. Die amerikanische Einfuhr hat daher vom zweiten zum dritten Vierteljahr um rd. 10 v. H. zugenommen. Gleichzeitig ist in den anderen Industriestaaten während der Sommermonate die Einfuhr zum mindesten nicht mehr zurückgegangen. Infolgedessen hat die Wiedererhöhung der amerikanischen Rohstoffkäufe dazu geführt, daß die Ausfuhr der überseeischen Rohstoffländer wieder gewachsen ist. Mit dieser Besserung ihrer Exportlage dürfte es auch zusammenhängen, daß die Rohstoffländer im dritten Vierteljahr ihre Käufe an ausländischen Waren nicht weiter eingeschränkt haben.

schen Ausfuhrpreisniveau und dem anderer Industrieländer wesentlich verringert hat. Eine der wichtigsten Folgen, die der ostasiatische Konflikt in wirtschaftlicher Hinsicht gezeigt hat, dürfte es wohl sein, daß mit ihm die seit 1932 zu beobachtende, ungewöhnlich starke japanische Exportexpansion, in der man vielfach eine gefährliche Bedrohung der europäischen Interessen erblickte, vorläufig wenigstens ihr Ende gefunden hat.

Die Abnahme der Ausfuhr Deutschlands, die erst Anfang dieses Jahres einsetzte, entspricht im Ausmaß etwa der des Welthandels. In den letzten Monaten hat jedoch die Schrumpfung des deutschen Exports aufgehört; die übliche Herbstbelebung konnte sich wieder durchsetzen.

Der Rückgang der Ausfuhr Großbritanniens hatte bereits im Herbst vorigen Jahres begonnen¹⁾. Im ganzen ist sie etwas stärker zurückgegangen als die deutsche. Das ist um so be-



Die Ausfuhr der wichtigsten Industrieländer

Mit dem allgemeinen Rückgang im Welthandel ist auch die Ausfuhr der Industrieländer fast durchweg gesunken. Jedoch war die Abnahme der Ausfuhr bei den einzelnen Ländern keineswegs gleich stark.

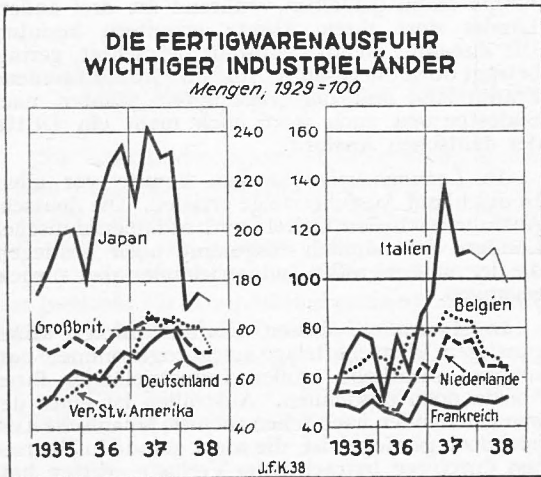
Bei weitem am stärksten ist die Ausfuhr Japans zurückgegangen. Dies hängt mit den kriegerischen Ereignissen im Fernen Osten zusammen. So ist infolge des Krieges der japanische Export nach China anfangs stark geschrumpft. Vor allem haben aber die Umstellung auf die Kriegswirtschaft, die Rationierung der Rohstoffe u. ä. die Leistungsfähigkeit der japanischen Exportindustrie beeinträchtigt, so daß es dieser nicht möglich war, die trotz der Wirtschaftsstockung im Ausland noch verbliebenen Absatzmöglichkeiten in vollem Umfang auszunutzen. Kennzeichnend für die geschwächte Wettbewerbskraft Japans ist z. B., daß im Gegensatz zu der Entwicklung der Ausfuhrpreise der meisten andern Industrieländer die japanischen Ausfuhrpreise nicht gesunken sind, so daß sich die noch vor zwei Jahren bestehende starke Differenz zwischen dem japani-

merkenswerter, als die industrielle Produktion in dieser Zeit in Großbritannien gesunken, in Deutschland aber weiter gewachsen ist. Man hätte daher an und für sich erwartet, daß sich die britische Industrie mit der Freisetzung von Produktionskapazitäten infolge des Absatzrückgangs auf dem Binnenmarkt um so stärker der Ausfuhr widmen und dabei gegenüber der vollbeschäftigten deutschen Industrie im Wettbewerb erfolgreicher sein würde. In der letzten Zeit ist aber auch in Großbritannien die Ausfuhr nicht mehr gesunken, sondern hat seit August sogar eher wieder etwas zugenommen.

Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten von Amerika war im Gegensatz zu der aller übrigen Industrieländer bis Ende 1937 konjunkturell noch gestiegen und in der ersten Hälfte dieses Jahres auch bedeutend weniger gesunken als die der andern Industriestaaten. Dies war vor allem eine Folge

¹⁾ Über die Entwicklung der Ausfuhr Großbritanniens im einzelnen vgl.: Der britische Außenhandel im Spiegel der weltwirtschaftlichen Konjunkturbewegung, in: Schriften des Instituts für Konjunkturforschung: Wochenbericht 11. Jg. 1938, Nr. 39 und 41, vom 28. 9. und 12. 10. 1938.

der inneren Wirtschaftsentwicklung. Denn mit dem außerordentlich heftigen Konjunkturrückgang, den die Vereinigten Staaten im vorigen Herbst und Winter erlebten, ergab sich dort ein starker Exportdruck. Die amerikanische Industrie suchte in der Ausfuhr einen Ausgleich für den Absatzschwund auf dem Binnenmarkt zu erlangen und scheute dabei auch vor beträchtlichen Preissenkungen nicht zurück, wie der Rückgang der amerikanischen Ausfuhrpreise zeigt. Hierdurch erklärt sich das starke Vordringen der amerikanischen Ausfuhr auf Kosten der andern Industrieländer, das bis Mitte dieses Jahres zu beobachten war. Seitdem ist jedoch die Ausfuhr der Vereinigten Staaten stärker gesunken, da sich nun auch für Amerika die verringerte Aufnahmefähigkeit des Weltmarkts bemerkbar machte, und da außerdem mit der Besserung der amerikanischen Wirtschaftslage der Zwang zum Export nachließ.



Vergleichsweise am günstigsten hat sich jedoch die Ausfuhr Frankreichs entwickelt. Die französischen Ausfuhrwerte sind (in Franc ausgedrückt) auch nach dem Umschwung im Welthandel fast dauernd gestiegen; jedoch ist dabei zu berücksichtigen, daß sich in dieser Zeit der Franc weiter beträchtlich entwertet hat. Das Exportvolumen ist bis Ende 1937 etwa stabil geblieben, im laufenden Jahr hat es aber ebenfalls, wenn auch bedeutend weniger als die Exportwerte, zugenommen. Die besondere Entwicklung der französischen Ausfuhr ist bedingt durch die starke Entwertung des Franc. Diese hat dazu geführt, daß die französischen Ausfuhrpreise, obwohl sie sich in Franc ausgedrückt dauernd erhöht haben, in Gold stark gesunken sind. Die französischen Waren wurden also auf dem Weltmarkt billiger als die ausländischen, und dieser Wettbewerbsvorteil, den Frankreich so gegenüber seinen aus-

ländischen Konkurrenten erlangt hat, sicherte ihm trotz der Schrumpfung des Welthandels einen stabilen Absatz. Bei einem Vergleich der jüngsten französischen Ausfuhrentwicklung mit der der anderen Industrieländer darf man allerdings nicht übersehen, daß die Ausfuhr Frankreichs in den letzten Jahren nie über das Krisenniveau gestiegen war und auch an der Welthandelsmesse von 1936/37 fast überhaupt nicht teilgenommen hatte.

Unter den übrigen Industrieländern, deren Anteil an der Weltausfuhr durchweg erheblich niedriger ist als der der eben behandelten fünf bedeutendsten, haben Italien und die Niederlande einen relativ geringen Ausfuhrückgang aufzuweisen. Dies erklärt sich in der Hauptsache dadurch, daß ein großer Teil des Exports dieser Länder in ihr Kolonialreich geht. Sowohl die italienischen Besitzungen in Afrika, die sich in der Erschließung befinden und daher einen hohen Einfuhrbedarf haben, wie Niederländisch Indien, das in der Rohstoffkonjunktur der Jahre 1936/37 außerordentlich hohe Gewinne erzielen konnte, haben auch in diesem Jahr noch in großem Umfang Waren aus den Mutterländern aufgenommen. Sehr stark zurückgegangen ist dagegen die Ausfuhr Belgiens. Die Ursache hierfür liegt vor allem in den starken Absatzverlusten, die Belgien in Frankreich, seinem wichtigsten Abnehmerland, erlitten hat, und die eine Folge der französischen Währungsentwertung sowie der dadurch bedingten allgemeinen Schrumpfung der französischen Einfuhr sind.

Die Wettbewerbslage auf den einzelnen Absatzmärkten

Unter dem Einfluß des Welthandelsrückgangs hat sich der Wettbewerbskampf zwischen den Industrieländern von neuem verschärft, wie auch die fast allgemein gesunkenen Ausfuhrpreise für industrielle Fertigwaren beweisen. Dabei haben sich auf den einzelnen Absatzmärkten beträchtliche Verschiebungen in den Anteilen der fünf bedeutendsten Industrieländer (Vereinigte Staaten von Amerika, Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Japan) ergeben¹⁾.

Die Ausfuhr dieser fünf Staaten nach Industriegebieten, d. h. also der Handel dieser Länder unter sich und ihr Warenabsatz in den übrigen Industrieländern der Welt, ist fast allgemein erheblich gesunken. Denn der Warenaustausch der Industrieländer untereinander ist besonders konjunkturrempfindlich. Es handelt sich bei ihm zum

¹⁾ Bei den folgenden Angaben ist jeweils die Ausfuhr in den ersten neun Monaten dieses Jahres mit der im gleichen Zeitraum des Vorjahres verglichen (s. die Übersicht auf S. 338). Für die Vereinigten Staaten von Amerika lag bei Abschluß des Berichts die ländermäßige Aufgliederung der Ausfuhrstatistik für diesen Zeitraum noch nicht vor. Die Angaben über die amerikanische Ausfuhr beziehen sich daher auf die ersten acht Monate der Jahre 1938 und 1937.

Die Ausfuhr wichtiger Industrieländer
in Mill. der Landeswährung

Land	Währung	1936				1937				1938		
		1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.	4. Vj.	1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.	4. Vj.	1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.
Ver. Staaten v. Amerika ...	\$	567,5	568,0	570,7	712,8	701,2	806,2	831,6	960,0	815,4	754,7	696,5
Großbritannien ...	£	106,1	101,9	112,4	120,7	121,2	130,1	134,4	136,3	120,9	112,4	113,6
Deutschland ¹⁾ ...	RM	1 134,2	1 107,7	1 215,8	1 310,5	1 363,4	1 520,7	1 658,1	1 724,9	1 425,1	1 353,7	1 356,8
Japan ²⁾ ...	Yen	584,4	633,6	696,0	779,0	733,7	868,4	858,6	851,1	605,4	683,0	731,0
Frankreich ...	Fr.	3 677	3 527	3 464	4 824	5 292	5 736	5 804	7 093	7 002	6 979	7 425
Belgien-Luxemburg ...	Fr.	4 680	4 262	4 932	5 748	6 011	6 717	6 340	6 426	5 492	5 035	5 077
Niederlande ...	hfl.	155,7	162,9	194,6	233,0	246,3	286,2	313,5	302,3	254,1	244,4	268,5
Italien ...	Lire	913,3	1 225,4	1 250,2	2 158,0	2 293,6	2 987,5	2 453,8	2 730,0	2 516,9	2 644,9	2 356,6

¹⁾ Ausfuhr Deutschlands u. Österreichs ohne den Warenverkehr zwischen Deutschland u. Österreich; ab 1938 Ausfuhr Großdeutschlands. —

²⁾ Einschl. Formosa u. Korea.

großen Teil um einen „Spitzenausgleich“, der erst in Gang kommt, wenn die inländischen Produktionskapazitäten weitgehend erschöpft sind, und wenn die allgemeine Wohlstandssteigerung wieder einen Bedarf nach ausländischen Luxusgütern geweckt hat. Fast ebenso sprunghaft wie der Warenaustausch zwischen den Industrieländern in der weltwirtschaftlichen Hochkonjunktur von 1936/37 zugenommen hatte, ist er daher auch seit dem Umschwung in der Weltwirtschaft wieder gesunken. Es ist infolgedessen besonders bemerkenswert, daß die Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach einer Reihe von Industriestaaten, wie Großbritannien, den kleineren westeuropäischen und den nordeuropäischen Ländern sowie der Tschechoslowakei, auch in diesem Jahr noch gestiegen ist, obwohl deren Gesamteinfuhr wie ihre Einfuhr aus den übrigen Industrieländern abgenommen hat.

Die Ausfuhr Deutschlands, Großbritanniens, Frankreichs und Japans nach Absatzgebieten
in Mill. RM

Absatzgebiete	Deutsches Reich ¹⁾		Großbritannien		Frankreich		Japan	
	Jan.-Sept. 1937	Jan.-Sept. 1938	Jan.-Sept. 1937	Jan.-Sept. 1938	Jan.-Sept. 1937	Jan.-Sept. 1938	Jan.-Sept. 1937	Jan.-Sept. 1938
Gesamt	4 195	3 858	4 740	4 269	1 792	1 576	1 682	1 349
<i>Europa</i>								
Deutsches Reich ²⁾ ..	—	—	217	200	116	108	23	15
Großbritannien	306	262	—	—	195	182	84	70
Irland	10	23	198	180	2	3	2	1
Frankreich	232	172	201	142	—	—	23	16
Italien	224	229	41	53	48	24	3	2
Spanien u. Portugal ..	57	91	53	64	43	34	1	1
Niederlande, Belg., Luxemburg, Schweiz Dänemark, Norwe- gen, Schweden	734	651	293	225	403	384	21	11
Finnland u. Baltikum ..	469	421	363	316	48	44	12	7
UdSSR	103	124	98	93	14	11	—	—
Polen-Danzig	102	21	23	54	8	10	2	0
Tschechoslowakei	67	100	50	48	14	18	1	0
Südosteuropa	111	92	24	23	34	25	1	0
Afrika	391	390	58	69	29	34	—	—
Ägypten u. Sudan	38	33	79	85	13	14	24	12
Südafr. Union	52	59	381	359	6	8	27	18
Übr. brit. Besitzungen ..	28	19	204	170	—	—	31	13
Algerien, Tunesien, Frz.-Marokko	10	7	14	15	351	281	11	12
Übr. frz. Besitzungen ..	6	4	18	8	108	101	8	2
<i>Asien</i>								
Vorderasien	136	173	97	123	—	—	38	27
Brit. Indien	128	91	486	467	11	10	161	109
Niederl. Indien	39	40	42	39	6	7	118	51
Franz. Indochina	1	1	2	3	57	48	3	2
Philippinen	10	7	6	7	—	—	32	18
China	117	54	65	38	12	11	108	149
Mandschukuo	8	22	1	0	—	—	106	161
Japan	86	72	42	18	14	6	—	—
<i>Amerika</i>								
Kanada	25	19	251	208	10	9	11	8
V. St. v. Amerika	151	104	293	168	119	82	358	211
Mittel-u. Südamerika ..	463	481	388	334	—	—	80	47
<i>Australien</i>								
Austral. Bund	28	31	333	354	5	6	34	37

¹⁾ Ausfuhr des Altreichs; in den Gesamtzahlen ist die Ausfuhr nach Österreich nicht enthalten. — ²⁾ Großdeutschland, vor April 1938 Deutschland und Österreich.

Die Ausfuhr der Industriestaaten nach den Agrarländern hat sich dagegen günstiger entwickelt, da diese, wie bereits oben hervorgehoben wurde, ihre Einfuhr nur wenig eingeschränkt haben. Im ganzen ist daher der Export der Industrieländer nach den agrarischen Gebieten be-

deutend weniger gesunken als nach den industriellen; die Ausfuhr nach einigen Agrarländern konnte sogar weiter gesteigert werden. Jedoch war die Entwicklung der Ausfuhr der großen Industrieländer im europäischen und überseeischen Agrarraum keineswegs einheitlich. Teils infolge der verschiedenen Konjunkturentwicklung und der dadurch bedingten Aufnahmefähigkeit der einzelnen Agrargebiete, teils infolge der verschiedenen großen Anstrengungen, die die Industrieländer im Export gemacht haben, ergaben sich bemerkenswerte Unterschiede.

Die deutsche Ausfuhr hat in verschiedenen Agrarländern sehr beachtliche Erfolge errungen. So konnte Deutschland seine Ausfuhr nach Finnland, den baltischen Staaten und nach Polen stark steigern (vergl. die Zahlenübersicht), während die Ausfuhr Frankreichs und der Vereinigten Staaten nach diesen Ländern nur wenig zugenommen, die Großbritanniens sogar leicht abgenommen hat. Dagegen ist der deutsche Export nach Südosteuropa stabil geblieben, während die drei andern Länder dort ihren Absatz erweitern konnten. Die Zunahme ist aber, absolut betrachtet, gering; trägt doch die gesamte Ausfuhr Großbritanniens, Frankreichs und der Vereinigten Staaten nach Südosteuropa auch jetzt noch nicht ein Drittel der deutschen Ausfuhr.

In Lateinamerika dagegen konnte vor allem Deutschland Ausfuhrerfolge erzielen. Die deutsche Ausfuhr nach den mittel- und südamerikanischen Ländern ist nämlich insgesamt noch gestiegen, die der andern großen Industrieländer aber zurückgegangen.

In Australien, dessen Einfuhr infolge seiner günstigen Wirtschaftslage noch zugenommen hat, konnten sämtliche großen Industrieländer ihren Absatz noch ausdehnen. Australien ist eines der wenigen Länder, nach denen auch die japanische Ausfuhr noch gestiegen ist, die sonst gerade in Übersee fast durchweg beträchtliche Verluste erlitten hat.

Nach Mandschukuo und nach China hat jedoch die japanische Ausfuhr ebenfalls zugenommen. Die Erhöhung der Ausfuhr Japans nach China dürfte wohl zu einem erheblichen Teil durch die Kriegslieferungen bedingt sein; zum Teil mögen aber auch die eroberten chinesischen Provinzen wieder mehr japanische Waren aufgenommen haben, zumal da die Einfuhr aus den andern großen Industrieländern durchweg stark gesunken ist.

Ein Gebiet, das noch in steigendem Umfang Industriewaren aufgenommen hat, ist Vorderasien. Hier konnten Deutschland, Großbritannien und die Vereinigten Staaten ihre Ausfuhr beträchtlich erhöhen. Behauptet hat sich die Ausfuhr der drei großen europäischen Industrieländer und der Vereinigten Staaten nach Niederländisch Indien, die japanische Ausfuhr ist aber dort sehr stark gesunken. Britisch Indien dagegen hat seine Einfuhr stark vermindert, wodurch neben der japanischen vor allem die englische und die deutsche Ausfuhr getroffen wurde.

In der Südafrikanischen Union und in den britischen Kolonien in Afrika ist der Absatz Großbritanniens ebenfalls beträchtlich gesunken. Frankreich konnte dagegen die Ausfuhr nach seinen afrikanischen Kolonien und nach Indochina volumenmäßig behaupten, teilweise sogar steigern.

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 11. Jahrgang, Nr. 48, vom 30. November 1938

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

Die Motorisierung im Rahmen der südosteuropäischen Verkehrsentwicklung

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Der Ausbau der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und den Ländern des südosteuropäischen Raums ist nach den politischen Vorgängen der letzten Monate und dem Besuch des deutschen Wirtschaftsministers in den südosteuropäischen Hauptstädten in ein neues Stadium getreten. In Aussicht steht eine weitere Steigerung des Warenaustausches. Gleichzeitig wird Deutschland diesen Ländern, deren Wirtschaft sich vielfach noch auf einer verhältnis-

Raum und Siedlungsdichte

Der Ausbau des Verkehrswesens in den südosteuropäischen Ländern stellt besonders schwierige Aufgaben, vor allem weil es sich hier um verhältnismäßig große und dünn besiedelte Räume handelt. Hinzu kommt der gebirgige Charakter weiter Gebiete, der die Anlage aller Verkehrswege, gleich ob es sich um Eisenbahnen oder Straßen handelt, besonders kostspielig macht.

Der südosteuropäische Raum und seine Bestellung

Land	Fläche in qkm	Bevölkerung	Zeitpunkt der Bevölkerungszählung	Einwohner je qkm
Bulgarien	103 146	6 090 215	Zählung vom 31. 12. 34	60,6
Griechenland	130 199	6 204 684	" " 16. 5. 28	52,5
Jugoslawien	247 542	13 934 038	" " 31. 3. 31	61,3
Rumänien	294 967	18 052 896	" " 29. 12. 30	65,8
Türkei	762 736	16 200 694	" " 20. 10. 35	21,2
Ungarn	93 073	8 688 319	" " 31. 12. 30	96,6
dazu auf Grund des Wiener Schiedsspruchs ...	12 400	1 064 000	" " 1. 12. 31	.
Zusammen	1 644 063	75 bis 80 Millionen	geschätzt, derzeitiger Stand	46 bis 49
<i>Zum Vergleich</i>				
Deutsches Reich (alter Gebietsstand)	470 714	68 150 000	} fortgeschriebene Bevölkerung am 1. 1. 38	.
Deutsch-Österreich	83 868	6 710 000		.
Zusammen	554 582	74 860 000		135,0
Sudetendeutsches Gebiet	28 193	3 594 632	Zählung vom 1. 12. 30	.
Zusammen	582 775	78 bis 79 Millionen	geschätzt	.

mäßig niedrigen Intensitätsstufe befindet, bei der Entwicklung ihres Produktions- und Verteilungsapparates Hilfsstellung leisten können.

Unter den vielfältigen Aufgaben, die sich die südosteuropäischen Länder gestellt haben, und an deren Lösung schon seit einigen Jahren mit beachtlichem Erfolg gearbeitet wird, spielt der Bau neuer oder der Ausbau alter Verkehrswege eine besonders große Rolle; hängt doch die Entwicklung der Produktivkräfte auch dort entscheidend von dem Zustand ab, in dem sich das Verkehrswesen befindet.

Die 6 Länder, die hier unter dem Begriff südosteuropäischer Raum gemeinsam betrachtet werden — und zwar Bulgarien, Griechenland, Jugoslawien, Rumänien, die Türkei und Ungarn —, verfügen zusammen über ein Gebiet von rd. 1,6 Mill. qkm. Das ist fast das Dreifache des großdeutschen Raums unter Einschluß der sudetendeutschen Bezirke. Auf diesem weiten Gebiet siedeln heute vielleicht 75 bis 80 Millionen Menschen; in Großdeutschland sind nicht ganz 80 Millionen zusammengeschlossen. Auf das Quadratkilometer kommen bei uns 135 Einwohner,

im südosteuropäischen Raum im Durchschnitt vielleicht 45 bis 50.

Dabei ist von Land zu Land die Siedlungsdichte naturgemäß sehr verschieden: Ungarn nähert sich mit nicht ganz 100 Einwohnern je qkm schon dem zentraleuropäischen Standard; in Bulgarien, Jugoslawien und Rumänien liegt die Siedlungsdichte heute zwischen 60 und 70 Einwohnern je qkm. Die Türkei, die schon nach Asien hineinreicht, zählt kaum mehr als 25 Einwohner je qkm. In derart dünn besiedelten Gebieten verteilen sich die Lasten, die durch Anlage neuer Verkehrswege entstehen, auf sehr viel weniger Schultern als in Ländern mit größerer Bevölkerungsdichte. Hinzu kommt, daß die Beiträge, die im südosteuropäischen Raum je Kopf für die Finanzierung und Verzinsung öffentlicher Aufgaben geleistet werden können, entsprechend der verhältnismäßig niedrigen wirtschaftlichen Intensitätsstufe nur gering sind. Die Folge ist, daß die Entwicklung der Verkehrswege in Südosteuropa bis in die Gegenwart hinter dem zurückbleibt, was beispielsweise in Mitteleuropa erreicht wurde. Am deutlichsten wird dies bei einer näheren Betrachtung des Eisenbahnwesens in Südosteuropa, für das verhältnismäßig gute Statistiken vorliegen.

Eisenbahnlängen und Dichte des Eisenbahnverkehrs

Das Eisenbahnnetz des südosteuropäischen Raums dürfte heute eine Gesamtlänge von etwa 43 000 km aufweisen. Demgegenüber sind in Großdeutschland (ohne die sudetendeutschen Gebiete) fast 77 000 km in Betrieb. Die Eisenbahndichte beträgt in Südosteuropa im Durchschnitt noch nicht 3 km je 100 qkm Fläche, während in Großdeutschland fast 14 km auf 100 qkm entfallen.

Ähnlich, wie es oben für die Siedlungsdichte nachgewiesen wurde, erreicht auch die Eisenbahndichte in Ungarn mit über 9 km je 100 qkm Fläche einen Stand, der sich den Verhältnissen in den mittel- und westeuropäischen hochindustriellen Ländern nähert. In verhältnismäßig weitem Ab-

stand folgen Bulgarien, Jugoslawien und Rumänien. Stark zurück bleibt wieder die Türkei mit 0,3 km je 100 qkm Fläche.

Sehr gering ist naturgemäß auch die Intensität des Eisenbahnverkehrs. Während in Großdeutschland im Laufe des Jahres 1936 jeder Einwohner im Durchschnitt etwa 26mal die Eisenbahn zu irgendwelchen Reisen in Anspruch nahm, wurden selbst in Ungarn im gleichen Jahr die Eisenbahnen von jedem Einwohner im Durchschnitt nur rd. 11mal benutzt. Wie gering die Benutzungshäufigkeit in den übrigen südosteuropäischen Ländern ist, zeigt die Zahlenübersicht. Am weitesten zurück mit knapp einer Fahrt je Kopf der Bevölkerung bleibt wieder die Türkei.

Ein ähnliches Bild ergibt sich hinsichtlich der Intensität der Güterbewegung auf den südosteuropäischen Bahnen. Je Kopf der Bevölkerung wurden in Großdeutschland 1936 7,6 t befördert, in Ungarn wurden im gleichen Jahr je Kopf nur 2,6 t erreicht. In Bulgarien, Griechenland und der Türkei blieb die Leistung sogar unter einer Tonne. Gewiß wird in den meisten dieser Länder ein mehr oder weniger großer Teil des Verkehrs an Schwergütern durch die Binnenschifffahrt bewältigt, trotzdem genügen die angeführten Daten über das Eisenbahnwesen, um den ungefähren Stand der Verkehrsentwicklung in Südosteuropa zu kennzeichnen.

Das Straßenwesen

Das Bild rundet sich ab, wenn man weiter das Straßenwesen und den Kraftverkehr dieser Länder betrachtet. Exakte Feststellungen sind auf diesem Gebiet freilich mit großen Schwierigkeiten verbunden. Zahlen über die Straßenlänge sind auch für den südosteuropäischen Raum vorhanden; diese genügen aber nicht, um den Stand des Wegewesens ausreichend zu veranschaulichen; denn in den meisten südosteuropäischen Ländern werden die unausgebauten Naturwege, die zum großen Teil von Kraftfahrzeugen überhaupt nicht benutzt werden können, in die Nachweisungen über die vorhandenen Straßen mit einbezogen.

Zur Verkehrsentwicklung Südosteuropas

Die Eisenbahnen

Land	Jahr	Länge der Eisenbahnen km	Beförderte Personen 1 000	Beförderte Güter 1 000 t	Fläche qkm	Bevölkerung	Auf 100 qkm Fläche entfallen . . km Bahnstrecke	Bahnstrecke . . . km je 1000 der Bevölkerung	Im Durchschnitt wurde jeder Einwohner . . mal befördert	Je Kopf der Bevölkerung wurden . . . t befördert
Bulgarien ¹⁾	1936	3 236	9 240	5 046	103 146	5 600 200	3,1	0,53	1,5	0,83
Griechenland ²⁾	1936	2 832	26 300	2 640	130 199	5 629 000	2,2	0,43	4,0	0,40
Jugoslawien ³⁾	1936	9 419	44 412	16 896	247 542	14 730 000	3,8	0,64	3,0	1,15
Rumänien ⁴⁾	1936	11 241	39 090	25 710	294 967	18 057 000	3,8	0,62	2,2	1,42
Türkei ⁵⁾	1927	7 536	11 730	3 312	738 761	12 607 601	0,3	0,60	0,9	0,26
Ungarn ⁶⁾	1936	8 650	92 149	22 300	93 073	8 888 319	9,3	1,00	10,6	2,57
Zusammen		42 914			1 607 688		2,7			
<i>Zum Vergleich:</i>										
Deutsches Reich	1936	68 600	1 870 000	536 576	470 714	67 346 000	14,6	1,02	27,8	7,90
Österreich ⁷⁾	1936	8 175	67 536	26 462	83 868	6 760 233	9,7	1,21	10,0	3,91
Großdeutschland zusammen ohne Sudetengebiet		76 775	1 937 536	563 038	554 582	74 106 233	13,8	1,04	26,2	7,60

¹⁾ Nach einer Zusammenstellung von Kuchler, „Die Eisenbahnen der Erde“, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1938, Heft 2, Seite 268ff. —
²⁾ Nach Kuchler Schätzung für 1935 }
³⁾ „ „ „ „ 1934 } daher die Abweichungen gegenüber den Ergebnissen in der Zahlenübersicht auf Seite 1. — ⁴⁾ Nur
⁵⁾ „ „ „ „ 1933 }
⁶⁾ Asiatische Türkei, daneben in der europäischen Türkei 300 bis 400 km. Auch für die Gegenwart wird das gesamte Eisenbahnnetz der Türkei auf nur 7 000 und einige hundert Kilometer geschätzt, besprochen in der Times, The Turkish Number vom 8. August 1938, S. XXXII. — ⁷⁾ Nach Kuchler, Schätzung für 1927. — ⁸⁾ Nach Kuchler, Schätzung für 1930. — ⁹⁾ Nach Kuchler, Schätzung für 1935.

Fraglich ist bei manchen Statistiken auch, wie weit die reinen Ortsstraßen oder nur die Ortsdurchgangsstraßen mitgezählt sind. Eine vergleichende Zusammenstellung über die Straßenslängen in Südosteuropa ist deshalb nur von beschränktem Erkenntniswert.

In Rumänien wird mit fast 37 km Straße je 100 qkm scheinbar schon eine verhältnismäßig starke Straßendichte erreicht; das Gesamtstraßennetz wird dort mit rd. 108 000 km ausgewiesen. Hiervon besitzt aber kaum die Hälfte eine befestigte Fahrdecke. Rund 47 000 km sind reine Naturwege (Feld- und Erdwege), die insbesondere in der Regenzeit für den Kraftverkehr völlig unbrauchbar sind.

Zur Verkehrsentwicklung Südosteuropas
Die Straßen

Land	Fläche qkm	Straßenlänge km	Auf 100 qkm Fläche ent- fallen ... km Straßen
Bulgarien	103 146	¹⁾ 24 695	23,9
Griechenland	130 199	¹⁾ 11 926	9,2
Jugoslawien	247 542	¹⁾ 41 063	16,6
Rumänien	294 967	¹⁾ 108 316	36,7
Türkei	762 736	²⁾ 39 647	5,2
Ungarn	93 037	²⁾ 29 188	31,4
Zum Vergleich			
Deutsches Reich ³⁾ (ohne Österreich u. Sudeten- deutschland)	470 715	215 000	45,7

¹⁾ Nach Fr. Otto Leibrock, „Bulgarien Gestern und heute“, S. 139, befinden sich 1935 17 650 km im Verkehr und 7 045 km im Bau. — ²⁾ Annuaire statistique de la Grèce 1936 für das Jahr 1935, S. 253. — ³⁾ Josef März, „Jugoslawien“, S. 69. Edno Bradna in „Die Straße“ 1938, Heft 10, S. 517, gibt 42 130 km Hauptstraßen an. — ⁴⁾ Anuarul statistic al româniei 1935 si 1936, S. 262. — ⁵⁾ The Times, Turkish Number, August 9, 1938, page XXXII, „Roads and Railways“. — ⁶⁾ Journal de la Société hongroise de statistique 1935, S. 217. — ⁷⁾ Nach Stat. Jahrb. für das Dt. Reich 1937, S. 219 (Reichs- und Landstraßen [einschl. Ortsdurchfahrstraßen] 212 133 km); hierzu kommen die Autobahnen, von denen am 1. Okt. 1938 2 289 km dem Verkehr übergeben waren.

Auch in Ungarn wird noch eine Straßendichte von rd. 31 km je 100 qkm angegeben, aber auch hier sind 25 v. H. des 29 188 km langen Straßennetzes unbefestigt, d. h. reine Erd- oder Feldwege.

In Bulgarien liegt die Straßendichte schon um 50 v. H. unter dem mitteleuropäischen Standard; von den im Verkehr befindlichen Straßen sollen „mehr als die Hälfte“ in „verhältnismäßig gutem“ Zustand sein¹⁾. Hier wie auch in Jugoslawien ist in den letzten Jahren viel für die Verbesserung der Straßen getan worden. Trotzdem kann auch von den jugoslawischen Straßen nur etwa die Hälfte von Kraftwagen befahren werden²⁾.

Sehr weitmaschig — mit 9,2 bzw. 5,2 km je 100 qkm Fläche — ist das Straßennetz in Griechenland und in der Türkei. Von fast 40 000 km türkischer Straßen sollen rd. 10 000 km neu sein, 7 000 km befinden sich in Reparatur und 15 000 km im Bau. Etwa 8 000 km sind so weit planiert, daß sie macadamisiert werden können³⁾.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß das Straßennetz im südosteuropäischen Raum — wenn man nur die kraftverkehrstauglichen Straßen in Betracht zieht — fast überall sehr stark hinter

der mitteleuropäischen Dichte und Güte zurückbleibt. Abgesehen von einigen Hauptverkehrswegen sind auch die befestigten Straßen meist schlecht und für Kraftfahrzeuge wenig geeignet. Freilich wird in den südosteuropäischen Ländern in den letzten Jahren mit großer Energie und unter Einsatz erheblicher Mittel am Straßenwesen gearbeitet. Aber diese Kräfte müssen zunächst auf die Anlage oder den Ausbau der Hauptverkehrsstrecken konzentriert werden. Erwähnt sei vor allem die tätige Mitarbeit Ungarns, Rumäniens, Jugoslawiens, Bulgariens und schließlich auch der Türkei an der großen Autostrecke London-Istanbul.

So wichtig diese Fortschritte insbesondere auch für die Verbindung der südosteuropäischen Länder mit ihren Nachbarn und mit der großen europäischen Wirtschafts- und Kulturgemeinschaft sein mögen: eine intensivere Motorisierung des südosteuropäischen Raums verlangt erheblich mehr, nämlich daß die von den Hauptverkehrswegen in die Flächen hineinstrahlenden Zubringerstraßen und die lokalen Straßen auf einen kraftverkehrstauglichen Stand gebracht werden. Erst wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, wird sich der Kraftwagen auch außerhalb der großstädtischen Zentren dieser Länder in größerem Umfang einführen lassen und die Motorisierung stärkere Fortschritte machen können.

Der Stand der Motorisierung

Im Rahmen der weitschichtigen und schwierigen Aufgabe, die südosteuropäischen Länder auf eine höhere wirtschaftliche Intensitätsstufe zu führen, wird dem Kraftfahrzeug eine besonders wichtige Rolle zufallen. Während in Mitteleuropa der Aufbau eines dichten, die Vollerntfaltung der Produktivkräfte ermöglichenden Verkehrsnetzes zu einer Zeit erfolgte, als die Eisenbahn der einzige Träger des Verkehrsfortschritts war, steht heute in den zu erschließenden Ländern grundsätzlich die Wahl offen zwischen dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Motorisierung. Gewiß wird auch die Eisenbahn in Südosteuropa weiter zu entwickeln sein, aber der Kraftwageneinsatz hat in diesen Ländern mit Rücksicht auf die geringe Besiedlungsdichte und die agrarische Struktur besonders günstige Voraussetzungen. Er ist in der Lage, in die feineren Verästelungen der Siedlungen und der Wirtschaft vorzudringen. Schließlich sind die für eine stärkere Motorisierung erforderlichen öffentlichen Investitionen geringer als das Kapital, das bei einer Verkehrserschließung durch Eisenbahnen eingesetzt werden müßte.

Heute sind die südosteuropäischen Länder allerdings noch sehr schwach motorisiert. In ganz Südosteuropa mit einer Bevölkerung von 75 bis 80 Millionen gab es Anfang 1937 nur 80 000 bis 85 000 Kraftwagen aller Art, während im Deutschen Reich Mitte 1936 schon 1,23 Millionen Personen- und Lastkraftwagen gezählt wurden. Wie gering die Motorisierungsdichte vor allem in der Türkei, aber auch in Bulgarien und Jugoslawien ist, zeigt die Zahlenübersicht auf der folgenden Seite. Der Kraftverkehr ist dort über die allerersten Anfänge noch nicht hinausgekommen. Etwas weiter ist die Entwicklung in Rumänien, Griechenland und vor allem in Ungarn fortgeschritten.

¹⁾ Nach Otto Leibrock, „Bulgarien Gestern und heute“, S. 139.

²⁾ Josef März, „Jugoslawien“ S. 67 ff.

³⁾ Aus „The Times“, Turkish Number, August 9, 1938, page XXXII.

Zur Verkehrsentwicklung Südosteuropas
Der Kraftfahrzeugbestand¹⁾

Land	Personen- kraftwagen	Omnibusse	Last- kraftwagen	Diesel- fahrzeuge	Zusammen	Bevölkerung in 1000	Bevölkerung je Fahrzeug
Bulgarien ²⁾	2 500	658	1 342	80	4 580	6 160	1 344
Griechenland	7 000	2 080	5 140	280	14 500	6 830	472
Jugoslawien	8 876	745	2 777	370	12 768	14 950	1 172
Rumänien ³⁾	17 500	3 000	3 500	20	24 020	19 196	797
Türkei ⁴⁾	3 650	800	4 450	26	8 926	16 201	1 815
Ungarn ⁵⁾	13 986	428	3 980	180	18 574	8 941	482
Zusammen	53 512	7 711	21 189	956	83 368		
Deutsches Reich ⁶⁾	945 085	15 567	270 992	*)	1 231 644	67 346	*) 54,7

¹⁾ Nach „Facts and Figures“ 1937. Ed. Automobile Manufacturers Association, S. 82. Die Zahlen gelten für Ende 1936. — ²⁾ Von der amerikanischen Quelle für 1936 geschätzt. — ³⁾ Dr. O. Leibrock „Bulgarien Gestern und heute“ 1933, S. 140, schreibt, daß gegen Ende 1936 2902 Personenkraftwagen und 742 Lastkraftwagen vorhanden waren. — ⁴⁾ Nach Anuarul statistic al României 1935 si 1936, S. 268, waren 1935 vorhanden: 23 233 Personenkraftwagen, 2 803 Autobusse, 2 770 Krafttrader, 6 031 Last- und Lieferkraftwagen, 900 Traktoren, 250 Tankwagen. — ⁵⁾ Nach Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles, Bulletin d'information No. 75/76, waren 1937 nur 7 800 Kraftwagen aller Art im Betrieb. — ⁶⁾ Nach Journal de la Société hongroise de Statistique 1935, S. 218, hatte Ungarn 1934 10 325 Personenkraftwagen, 2 834 Lastkraftwagen, 8 885 Motorräder und 1 190 andere Automobile. — ⁷⁾ Kraftfahrzeugbestand vom 1. Juli 1936, fortgeschriebene Wohnbevölkerung Mitte 1936. — ⁸⁾ In den Lastkraftwagenzahlen enthalten. — ⁹⁾ Mitte 1938 wurde in Deutschland ein Kraftfahrzeugbestand von 1 657 825 ausgewiesen und damit eine Fahrzeugdichte von 41,1 erreicht.

Neue Kraftverkehrspolitik im südosteuropäischen Raum

In den letzten Jahren hat sich freilich in den südosteuropäischen Ländern überall eine sehr viel positivere Einstellung zu der Frage der Motorisierung durchgesetzt. Wehrpolitische Gesichtspunkte haben dabei sicher eine erhebliche Rolle gespielt. Die Erfolge der deutschen Kraftverkehrspolitik seit 1933 wirkten beispielgebend.

Durch Zollerermäßigungen, Abbau der fiskalischen Belastungen, Kraftstoffverbilligung, Verbesserung des Straßenwesens u. a. m. wurde versucht, die Neueinstellung von Kraftfahrzeugen zu fördern.

Verhältnismäßig früh setzte sich in Jugoslawien eine kraftverkehrsfreundliche Politik durch. Schon im April 1935 wurde dort die Kraftfahrzeugsteuer aufgehoben; im Oktober 1937 wurden die Einfuhrzölle auf Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile, aber auch auf Kraftstoffe erheblich gesenkt, die Luxussteuer für Kraftfahrzeuge abgeschafft und die Inlandsteuer auf Kraftstoffgemische stark herabgesetzt.

In Bulgarien brachte das Zolltarifgesetz vom Herbst 1936 eine Ermäßigung der Automobil- und Kraftradzölle. Auch die Kraftwagensteuer wurde um die Hälfte gesenkt.

In der Türkei wurden wichtige Maßnahmen zur Förderung der Motorisierung im März 1937 durchgeführt, u. a. und vor allem wurden hier die Mineralölzölle — um etwa 54 v. H. — ermäßigt.

In Ungarn wurden Anfang 1937 Zollerleichterungen für die Einfuhr von leichten Wagen, Kraftfahrzeugmotoren und Kraftfahrzeugteilen gewährt. Im Mai des gleichen Jahres hob die Regierung die Luxussteuer für Kraftfahrzeuge auf. Im Juli wurde die Kraftfahrzeugsteuer freilich nur für mittelschwere und schwere Kraftwagen stark herabgesetzt. Für neueingestellte Lastkraftwagen ungarischer Herkunft ist während der ersten zwei Betriebsjahre nur noch die Hälfte der bis dahin gültigen Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen.

Aus Rumänien wurde im Herbst vorigen Jahres berichtet, daß auf Antrag des Verteidigungsministers alle Beschränkungen der Kraftfahrzeugeinfuhr aufgehoben worden sind.

Mit den aufgezählten Maßnahmen der verschiedenen südosteuropäischen Länder auf dem Gebiet des Kraftverkehrs konnte kein vollständiger Überblick über ihre Motorisierungspolitik gegeben werden. Es sollte nur gezeigt werden, wie im Südosten in den letzten Jahren überall das Interesse der Regierungen an der Kraftverkehrsentwicklung gewachsen ist und wie sich dieses Interesse in verschiedenartigen verkehrspolitischen Maßnahmen niedergeschlagen hat.

Beschleunigtes Motorisierungstempo in Südosteuropa

Der Erfolg dieser Entwicklung spiegelt sich in den fast überall ansteigenden Zulassungen von Kraftwagen wider, wobei allerdings der Einfluß, den die Besserung der Wirtschaftslage in den letzten Jahren hatte, nicht außer acht gelassen werden darf.

Zur Verkehrsentwicklung Südosteuropas Jährliche Zulassungen von Kraftfahrzeugen Stück

	1933	1934	1935	1936	1937
<i>Personenkraftwagen</i>					
Bulgarien	109	184	434	450	
Griechenland	244	324	325	401	376
Jugoslawien	182	340	970	1 224	2 390
Rumänien	1 024	1 363	1 567	1 821	3 216
Türkei				476	
Ungarn	383	915	1 719	2 647	3 514
<i>Lastkraftwagen einschl. Omnibusse</i>					
Bulgarien	43	330	572	993	
Griechenland	215	719	1 144	979	522
Jugoslawien	100	152	200	427	821
Rumänien	440	719	700	766	1 152
Türkei				959	
Ungarn	52	105	183	325	284

In den meisten südosteuropäischen Ländern haben sich seit 1933 die Neueinstellungen von Kraftfahrzeugen vervielfacht. In Jugoslawien wurden 1933 erst 182 Personenkraftwagen und 100 Lastkraftwagen zugelassen, 1937 waren es 2390 Personen- und mehr als 800 Lastkraftwagen. In Rumänien haben sich die Zulassungen von Personenkraftwagen im gleichen Zeitraum etwa verdreifacht, in Ungarn verneunfacht. In Bulgarien wurden 1934 nur 43, 1937 aber fast 1000 Lastkraftwagen neu in den Verkehr gebracht.

Der Anteil Deutschlands am südosteuropäischen Kraftfahrzeugmarkt

Die Motorisierung Südosteuropas war auch in den letzten Jahren überall auf die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten und den großen europäischen Automobilländern angewiesen. Nur in Ungarn gelang es, den größten Teil des freilich sehr geringen Nutzfahrzeugbedarfs aus der eigenen Erzeugung zu decken. 1937 waren von 284 neu in den Verkehr gestellten Lastkraftwagen 200 ungarischer Herkunft.

Anteil der verschiedenen Kraftfahrzeugproduzenten an der Belieferung der südosteuropäischen Märkte mit Personenkraftwagen 1934 und 1937

in v. H.

Land	Jahr	Bulgarien	Griechenland	Jugoslawien	Rumänien	Ungarn
U.S.A.	1934	.	79,0	50,6	80,0	12,0
	1937	45,3	63,3	13,6	63,8	8,4
Deutschland einschl. Österreich ..	1934	.	4,9	26,8	1,3	36,1
	1937	40,2	17,6	71,5	22,8	59,5
Italien	1934	.	6,5	5,9	2,6	42,2
	1937	8,9	13,6	6,6	2,2	23,6
Frankreich ..	1934	.	3,7	5,0	13,7	4,2
	1937	2,7	1,3	3,3	9,7	1,8
Großbritannien	1934	.	4,9	5,6	—	1,5
	1937	2,0	3,5	1,0	—	3,4
Andere Länder	1934	.	1,0	6,1	2,4	4,0
	1937	0,9	0,7	4,0	1,5	3,3

In den übrigen südosteuropäischen Ländern führten Versuche, eine eigene Kraftfahrzeugindustrie zu schaffen, zu keinen nennenswerten Erfolgen. In Jugoslawien wurden derartige Pläne schon 1935 aufgeworfen und wieder aufgegeben. Auch in Rumänien sind die Voraussetzungen für die Errichtung einer nationalen Kraftfahrzeugindustrie noch nicht gegeben. Überall ist die Auf-

nahmefähigkeit des Marktes zu gering, um eigene Industrien zu beschäftigen.

Bis 1933/34 ist der geringe Bedarf des südosteuropäischen Kraftfahrzeugmarktes an erster Stelle von der amerikanischen Kraftfahrzeugindustrie gedeckt worden. Nur in Ungarn hatte Italien eine Vorzugsstellung. In Rumänien war die französische Kraftfahrzeugindustrie neben der amerikanischen gut vertreten.

In den letzten Jahren haben sich freilich im Zuge der großen Veränderungen, die in den Austauschbeziehungen der Völker vor sich gingen, und im Zusammenhang mit dem allgemeinen Aufschwung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie die Verhältnisse auf dem südosteuropäischen Kraftfahrzeugmarkt völlig gewandelt. Entscheidend ist das starke Vordringen Deutschlands, vor allem in Jugoslawien und Ungarn, wo es heute unbestritten führt; aber auch in Griechenland und Rumänien sind erhebliche Fortschritte gemacht worden.

An Boden verloren haben demgegenüber überall die amerikanischen Fabrikate, aber auch die der übrigen europäischen Erzeugerländer.

Die deutschen Erfolge konnten erzielt werden, obgleich die Konkurrenz, vor allem die amerikanische, ihre Stellung auf dem südosteuropäischen Markt, besonders durch die Errichtung von Montagewerkstätten gut befestigt hatte. Der deutschen Ausfuhr kam freilich die Verbindung der Firma Opel mit der Exportorganisation der General Motors zugute. Im übrigen wurde zu teilweise völlig neuen Mitteln gegriffen, um den deutschen Erzeugnissen den Weg ins Ausland zu bahnen. So richtete die zu einer Exportgemeinschaft zusammengeschlossene Industrie in Belgrad eine Kundendienststation nebst Werkstatt und Ersatzteillager ein. Entscheidend für die deutschen Ausfuhr-

Großdeutschlands Ausfuhr an Kraftfahrzeugen, Lokomotiven, Waggonen und Eisenbahnoberbaumaterial nach Südosteuropa
Januar bis Juni 1938

		Bulgarien		Griechenland		Jugoslawien		Rumänien		Türkei		Ungarn		Summe	
		1000 RM v. H.		1000 RM v. H.		1000 RM v. H.		1000 RM v. H.		1000 RM v. H.		1000 RM v. H.		1000 RM v. H.	
Ia. Lokomotiven ¹⁾	D	12		10		35		46		4 443		1		4 547	
	Ö	—		13		2		—		—		—		15	
zusammen		12	0,0	23	0,0	37	0,0	46	0,1	4 443	5,9	1	0,0	4 562	1,2
b. Eisenbahnoberbaumaterial ²⁾	D	125		164		13		410		1 681		—		2 393	
	Ö	—		—		45		—		—		—		45	
zusammen		125	0,4	164	0,3	58	0,1	410	0,5	1 681	2,2	—		2 438	0,6
c. Waggonen ²⁾	D	40		62		312		1 615		2 580		102		4 711	
	Ö	—		22		—		35		—		—		57	
zusammen		40	0,1	84	0,1	312	0,4	1 650	2,1	2 580	3,4	102	0,2	4 768	1,3
Summe I.	D	177		236		360		2 071		8 704		103		11 651	
	Ö	—		35		47		35		—		—		117	
zusammen		177	0,6	271	0,5	407	0,5	2 106	2,7	8 704	11,5	103	0,2	11 768	3,1
II. Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge ³⁾	D	1 445		1 274		5 477		5 175		3 351		3 819		20 541	
	Ö	3		4		338		2		86		640		1 073	
zusammen		1 448	5,1	1 278	2,1	5 815	7,7	5 177	6,6	3 437	4,6	4 459	7,2	21 614	5,7
Summe I und II	D	1 622		1 510		5 837		7 246		12 055		3 922		32 102	
	Ö	3		39		385		37		86		640		1 190	
zusammen		1 625	5,8	1 549	2,6	6 222	8,2	7 283	9,3	12 141	16,1	4 562	7,4	33 382	8,8
Ausfuhr gesamt	D	26 870		50 412		61 951		69 677		74 025		42 777		331 712	
	Ö	1 281		3 278		13 934		8 786		1 440		19 077		47 796	
zusammen		28 151	100	53 690	100	75 885	100	78 463	100	75 465	100	61 854	100	379 508	100

¹⁾ D = Deutschland, Ö = Österreich. — ²⁾ Außenhandel internat. Verzeichnis Fertigwaren, Enderzeugnisse Pos. Nr. 29. — ³⁾ Außenhandel internat. Verzeichnis Fertigwaren, Vorzeugnisse Pos. Nr. 23. — ⁴⁾ Außenhandel internat. Verzeichnis Fertigwaren, Enderzeugnisse Pos. Nr. 40. — ⁵⁾ Außenhandel internat. Verzeichnis Fertigwaren, Enderzeugnisse Pos. Nr. 38.

erfolge im Südosten war aber zweifelsohne die Tatsache, daß entsprechend der verschiedenen Wirtschaftsstruktur der Partner ein in sich geschlossener wechselseitiger Warenaustausch möglich war. Auf der einen Seite wurden die Produkte einer hochentwickelten Industrie, auf der anderen die Überschüsse der landwirtschaftlichen Produktion und wichtige industrielle Rohstoffe geboten. Die Ausnutzung dieser Gelegenheiten wurde durch die Verkehrsnähe stark begünstigt und durch die Handelspolitik systematisch unterstützt.

Die Aussichten der deutschen Kraftfahrzeugausfuhr nach Südosteuropa

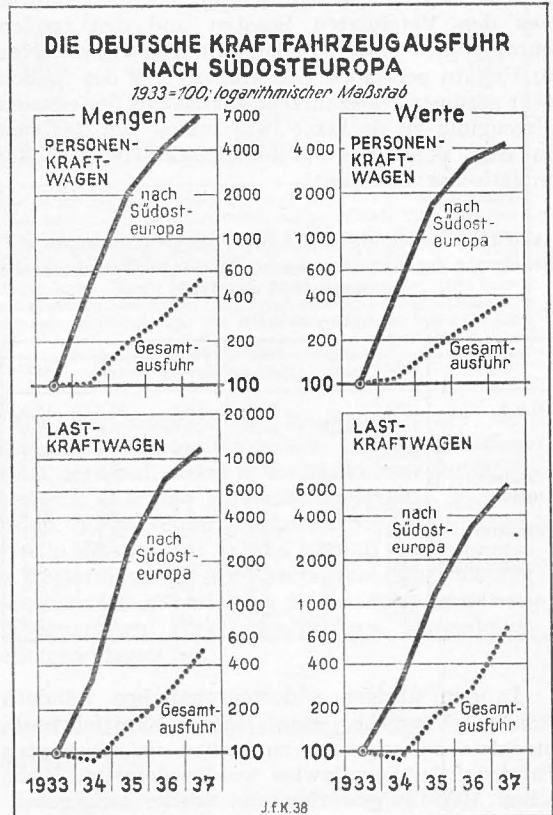
Der Anteil der südosteuropäischen Länder an dem gesamten deutschen Kraftfahrzeugexport war vor einigen Jahren noch unbedeutend. In der letzten Zeit ist er aber sehr schnell gestiegen. 1937 entfielen von dem Gesamterlös der deutschen Kraftfahrzeugindustrie aus der Ausfuhr fertiger Kraftwagen und Krafträder in Höhe von 136 Millionen *RM* 20 Millionen *RM*, das sind rd. 15 v. H., auf die sechs südosteuropäischen Länder. Dieser Markt ist also schon heute eine der wichtigsten Stützen der deutschen Kraftfahrzeugausfuhr, obgleich sich Südosteuropa, wie oben gezeigt wurde, zum Teil noch im allerersten Stadium der Motorisierung befindet und die Zulassungen absolut noch sehr gering sind.

Die Zukunftsaussichten des deutschen Kraftfahrzeugexports nach Südosteuropa sind freilich um so günstiger zu beurteilen, als

1. die deutschen Fahrzeuge gegenüber denen anderer Erzeugerländer immer stärker an Boden gewinnen,
2. neue Ansätze zu einer noch engeren Zusammenarbeit Deutschlands mit den südosteuropäischen Ländern zu verzeichnen sind und
3. Aussichten bestehen, daß die Motorisierung dort im Zuge der allgemeinen wirtschaftlichen Intensivierung allmählich ein rascheres Tempo einschlagen wird.

Die Frage ist schließlich, welche Rolle die Kraftfahrzeuge im Rahmen der Gesamtausfuhr Deutschlands nach Südosteuropa in Zukunft spielen werden.

Es wurde bereits hervorgehoben, daß unter den vielfältigen Aufgaben, die sich die südosteuropäischen Länder gestellt haben, die Entwicklung des Verkehrswesens eine der dringendsten



und weitschichtigsten ist. Dementsprechend wird zweifelsohne die Ausfuhr von Verkehrsmitteln und Erzeugnissen für den Bau von Eisenbahnen und Landstraßen künftig einen erheblichen Anteil an der Ausfuhr Deutschlands nach dem Südosten haben. Schon heute (siehe Zahlenübersicht auf Seite 5) kann er auf 9 bis 10 v. H. der Gesamtausfuhr veranschlagt werden, wobei fast 6 v. H. allein auf die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen und Flugzeugen einschl. Motoren, Kraftfahrzeugteilen usw. entfallen.

Deutsche Kraftfahrzeugausfuhr nach Südosteuropa

Länder	1933				1934				1935				1936				1937			
	Stück	v. H.	1000 <i>RM</i>	v. H.	Stück	v. H.	1000 <i>RM</i>	v. H.	Stück	v. H.	1000 <i>RM</i>	v. H.	Stück	v. H.	1000 <i>RM</i>	v. H.	Stück	v. H.	1000 <i>RM</i>	v. H.
<i>Personenkraftwagen</i>																				
Gesamtausfuhr ¹⁾ ..	11001	100	20054	100	11150	100	21630	100	21140	100	34509	100	31330	100	50230	100	57164	100	72684	100
n/Südosteuropa ..	79	0,7	214	1,1	382	3,4	927	4,3	1597	7,6	3520	10,2	3266	10,4	6887	13,7	5411	9,5	9147	12,6
davon nach:																				
Bulgarien	3		8		6		10		72		141		201		679		209		380	
Griechenland ..	11		16		15		39		69		149		68		146		90		218	
Jugoslawien	19		50		67		149		313		621		781		1426		1684		2744	
Rumänien	10		42		25		134		132		414		648		1417		1063		2013	
Türkei	9		15		12		26		19		37		10		32		30		6	
Ungarn	27		83		257		560		992		2158		1558		3187		2335		3728	
<i>Lastkraftwagen</i>																				
Gesamtausfuhr	2495	100	7742	100	2242	100	6893	100	3765	100	13346	100	6075	100	20655	100	12411	100	53607	100
n/Südosteuropa ..	19	0,8	152	2,0	59	2,6	417	6,0	454	12,1	1827	13,7	1341	22,1	5056	24,5	2179	17,6	9872	18,4
davon nach:																				
Bulgarien	—		—		17		201		194		690		435		1469		637		2332	
Griechenland	1		6		13		66		62		237		269		834		174		422	
Jugoslawien	10		26		12		65		60		208		319		1210		741		3411	
Rumänien	2		16		3		18		82		330		206		836		351		1199	
Türkei	6		104		7		46		9		98		73		661		97		358	
Ungarn	—		—		7		21		47		264		39		52		179		2210	

¹⁾ Einschl. Kraftomnibusse, Fahrgestelle mit eingebautem Motor für diese Fahrzeuge, Aufbauten.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		4-9. Okt. 1937	11-16. Okt. 1937	18-23. Okt. 1937	25-30. Okt. 1937	1-6. Nov. 1937	8-13. Nov. 1937	15-20. Nov. 1937	22-27. Nov. 1937	3-8. Okt. 1938	10-15. Okt. 1938	17-22. Okt. 1938	24-29. Okt. 1938	31. Okt. bis 5. Nov. 1938	7-12. Nov. 1938	14-19 Nov. 1938	21-26. Nov. 1938
		40	41	42	43	44	45	46	47	40	41	42	43	44	45	46	47
Woche:																	
Geschäftsgang (Indexziffer)																	
Deutschland ¹⁾	1936=100	112,3	112,1	113,8	113,8	114,1	113,9	115,2	116,3	108,6	110,3	111,4	112,2	112,7	113,8	114,0	99,9
Großbritannien ²⁾	"	105,8	106,9	107,9	108,3	107,5	108,1	107,8	107,5	95,1	97,4	99,2	100,2	100,0	100,4	100,4	
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	102,3	101,2	98,8	96,1	94,1	91,1	89,5	86,2	86,0	88,6	88,6	89,9	90,4	91,2	94,0	
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier.	1 000 t	419,9	425,4	426,5	430,6	424,9	434,7	459,5	441,8	401,6	413,5	415,2	414,2	419,5	427,2	437,5	
— in Deutsch-Oberschlesien.	"	84,1	85,6	88,9	88,5	92,0	90,5	96,2	91,2	78,3	81,3	83,2	83,9	77,6	88,9	89,8	
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	84,3	84,5	85,1	85,3	85,6	85,3	85,9	85,7	89,6	90,3	91,1	91,8	91,9	92,1	91,8	
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	831,1	824,1	827,0	835,4	830,1	838,6	842,4	863,7	798,3	805,5	812,2	810,0	807,2	809,2		
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn ..	1 000	154,8	162,5	164,7	167,7	163,6	164,5	166,4	165,4	137,9	149,3	154,5	156,0	155,8	157,8	150,9	
Reichsbank																	
Kapitalanlagen	Mill. RM	5718	5433	5261	6026	5686	.	5431	5227	8205	7854	7605	.	8423	7899	7649	7484
darunter:																	
Wechsel- und Lombardkredite ..	"	5221	5035	4864	5628	5289	.	5034	4830	7357	7006	6757	.	7575	7053	6803	6638
Deckungsfähige Wertpapiere ...	"	105	105	105	105	105	.	105	105	550	550	550	.	550	548	548	548
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	745	675	627	711	672	.	729	730	887	901	923	.	1040	918	949	1042
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	7014	6815	6611	7282	7003	.	6752	6520	9664	9282	9085	.	9862	9512	9259	9013
davon Reichsbanknoten	"	5035	4877	4713	5275	5025	.	4825	4645	7541	7204	7040	.	7754	7423	7209	6993
Postcheckverkehr ⁵⁾	"	1715	1672	1514	1809	1649	1716	1433	1770	2095	2067	1994	2114	2078	2081	1777	.
Postcheckguthaben (Bestände) ..	"	748	721	709	727	775	750	749	799	915	852	866	877	934	899	902	.
Zinssätze																	
Blankotagesgeld	% p. a.	2,88	2,79	2,65	2,85	2,71	2,54	2,58	2,60	2,60	2,65	2,67	2,79	2,81	2,27	2,38	2,63
Bendite der 4 1/2 % Pfandbriefe ..	"	4,52	4,51	4,51	4,51	4,51	4,51	4,51	4,50	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	0,55	0,55	0,55	0,65	0,65	0,55	0,66	0,72	0,72	0,73	0,60	0,56	0,55	0,61	0,75
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	"	0,14	0,16	0,19	0,19	0,19	0,19	0,13	0,19	0,29	0,25	0,25	0,19	0,19	0,19	0,13	0,13
Effektenmarkt																	
Festverz. 4 1/2 % Wertpapiere																	
Kursniveau, gesamt ⁶⁾	v. H.	99,39	99,42	99,47	99,52	99,55	99,60	99,64	99,68	99,85	99,83	99,81	99,77	99,71	99,71	99,69	99,67
—, Pfandbriefe	"	99,66	99,68	99,72	99,77	99,80	99,85	99,88	99,92	100,02	100,00	99,98	99,97	99,98	99,97	99,95	99,94
—, Kommunal-Obligationen	"	98,85	98,86	98,91	98,97	99,00	99,04	99,07	99,12	99,83	99,83	99,79	99,66	99,47	99,44	99,43	99,42
—, Öffentliche Anleihen ⁷⁾	"	98,80	98,88	98,99	99,04	99,03	99,14	99,19	99,23	98,88	98,88	98,84	98,75	98,61	98,67	98,66	98,59
5 % Industrie-Obligationen	"	102,06	102,14	102,30	102,33	102,70	102,87	103,02	102,84	101,52	101,60	101,58	101,53	101,55	101,43	101,23	100,99
Aktienindex, gesamt																	
= 100		114,4	113,2	112,8	112,0	111,3	112,2	112,7	112,1	107,0	107,2	107,6	108,2	108,3	107,3	105,2	104,3
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	"	123,0	121,6	121,0	119,9	118,9	119,9	120,4	119,8	111,9	112,1	112,6	113,0	112,5	110,9	108,6	107,3
—, Verarbeitende Industrie	"	107,4	106,3	105,9	105,3	104,5	105,4	105,9	105,2	101,1	101,4	101,8	102,4	102,7	102,0	100,1	99,2
—, Handel und Verkehr	"	118,7	117,6	117,1	116,6	116,1	116,9	117,4	117,1	112,7	112,7	113,1	113,8	114,0	113,1	111,0	110,3
Aktienindex, Großbritannien ⁸⁾ ..	1926 = 100	121,9	121,1	123,3	123,7	121,9	120,4	115,6	117,2	103,1	100,3	100,9	101,5	100,9	103,0	102,8	100,9
—, Ver. Staaten von Amerika ⁹⁾ ..	"	95,4	89,0	86,9	86,0	84,9	87,3	83,9	75,6	92,2	92,2	93,4	95,1	94,2	98,2	93,6	
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je \$	2,4920	2,4930	2,4920	2,4920	2,4860	2,4781	2,4774	2,4777	2,4975	2,4973	2,4968	2,4963	2,4970	2,4972	2,4970	2,4970
London	RM je £	12,35	12,36	12,35	12,35	12,37	12,39	12,40	12,39	11,98	11,85	11,88	11,90	11,88	11,86	11,75	11,64
Paris	RM je 100fr	8,22	8,36	8,43	8,37	8,40	8,42	8,42	8,42	6,69	6,63	6,65	6,66	6,65	6,64	6,58	6,52
Warenpreise																	
Indexziffern																	
Reagible Waren ¹⁾	1913=100	77,6	76,6	76,3	75,4	75,7	74,1	75,5	74,3	74,2	75,0	75,7	75,3	75,3	75,1	75,3	74,7
Großhandelspreise (gesamt)	"	106,0	105,9	105,9	105,8	105,9	105,5	105,6	105,5	105,5	105,8	105,9	105,9	106,0	106,0	106,0	106,3
Agrarstoffe	"	105,0	105,0	105,0	104,9	105,1	104,8	104,7	104,5	105,4	106,1	106,4	106,2	106,4	106,4	106,5	107,5
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	95,2	94,9	94,8	94,5	94,5	94,0	94,2	94,1	94,1	94,3	94,3	94,3	94,2	94,2	94,2	94,1
Fertigwaren	"	125,8	125,9	125,9	126,0	126,0	126,0	126,1	126,1	125,5	125,6	125,6	125,6	125,6	125,5	125,4	125,4
darunter: Produktionsgüter	"	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	112,8	112,8	112,8	112,8	112,8	112,7	112,7	112,7
Verbrauchsgüter	"	135,5	135,6	135,6	135,8	135,8	135,8	135,9	135,9	135,1	135,3	135,3	135,3	135,3	135,2	135,1	135,1
Großhandelsindex																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	89,8	89,5	89,3	88,1	87,9	87,0	86,1	85,1	80,5	80,3	79,9	80,4	80,4	80,5	80,4	80,5
Großbritannien ²⁾	1913=100	115,3	114,9	114,7	114,5	113,3	112,6	111,6	109,9	103,5	103,6	103,5	103,6	103,2	102,8	102,4	102,4
Großhandelspreise																	
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	190,0	190,0	190,0	190,0	192,0	192,0	192,0	192,0	187,0	187,0	187,0	187,0	189,0	189,0	189,0	189,0
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..	je 50 kg	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3	43,3									

