

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

11. Jahrgang

Berlin, den 19. Januar 1938

Nummer 3

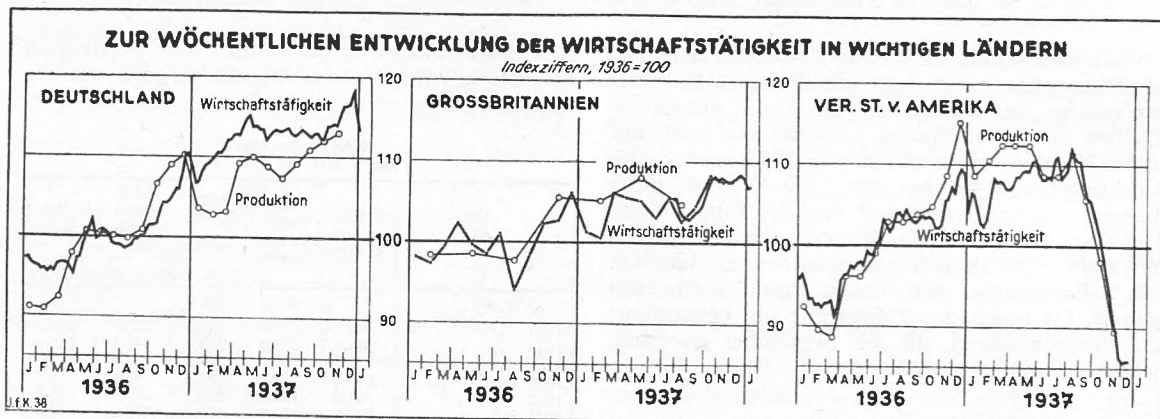
Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Die Errechnung von wöchentlichen Indexziffern — ein neuer Versuch zur Beschleunigung des statistischen Dienstes

Zu den Klagen, die am häufigsten aus der Praxis an die Wirtschaftsbeobachtung herangetragen werden, gehört immer wieder der Vorwurf: „So gut und umfassend die statistische Berichterstattung auch ausgebaut sein mag — ihre Ergebnisse kommen doch oft reichlich spät. Über die Veränderung der industriellen Produktion oder der Umsätze z. B. werden wir, die „Konsumenten“ der Statistik, wenn es gut geht, nach sechs Wochen, ja oft noch später unterrichtet. Könnte man nicht den statistischen Dienst beschleunigen?“

der Wirtschaftstätigkeit rascher zu verfolgen. So liegt für Deutschland eine vom Institut für Konjunkturforschung berechnete wöchentliche Indexziffer vor, für die Vereinigten Staaten veröffentlicht die Zeitung New York Times entsprechende Unterlagen, und in Großbritannien hat die Zeitung Financial Times gleichfalls einen Wochenindex zusammengestellt.

Natürlich können die Ergebnisse dieser Berechnungen noch bei weitem nicht alle Wünsche befriedigen. Denn einmal ist die Basis dieser wöchentlichen Indexziffern noch viel schmalere als



In dem vorstehenden Schaubild werden wöchentliche Indexziffern der Wirtschaftstätigkeit mit monatlichen Produktionsindexziffern verglichen. Alle Reihen sind auf 1936=100 basiert. Dem Vergleich liegen im einzelnen die folgenden Indexziffern zugrunde: *Deutschland*: wöchentlicher Index der Wirtschaftstätigkeit, Berechnung des IfK.; monatlicher Produktionsindex einschl. Nahrungs- und Genußmitteln. — *Großbritannien*: wöchentlicher und monatlicher Index der Wirtschaftstätigkeit der Financial Times; zum Vergleich ist der vierteljährliche Produktionsindex des Board of Trade eingezeichnet. Die Indexziffer der wöchentlichen Wirtschaftstätigkeit liegt erst seit einigen Monaten vor. — *Vereinigte Staaten von Amerika*: wöchentlicher Index der Wirtschaftstätigkeit der New York Times; monatliche Produktionsindexziffer des Federal Reserve Bulletin.

Leider hängt es mit heute noch unüberwindlichen organisatorischen und statistisch-technischen Schwierigkeiten zusammen, daß die Spanne zwischen dem Eintritt eines Ereignisses und seiner statistischen Registrierung so groß ist. In drei großen Ländern, nämlich in Deutschland, den Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien sind aber, z. T. schon seit längerer Zeit, Bestrebungen im Gange, durch die Berechnung von wöchentlichen Indexziffern die Entwicklung

etwa die der Produktionsindexziffern; außerdem liegen die Reihen z. T. erst kurze Zeit vor, und schließlich ist zu bedenken, daß die zufälligen Schwankungen, die in jeder Wirtschaft auftreten, in den Wochenzahlen weit stärker zum Ausdruck kommen als etwa in Monatsdurchschnitten, weil die Möglichkeit des gegenseitigen Ausgleichs viel geringer ist. Es wird deshalb noch längerer Zeit bedürfen, ehe die wöchentlichen Indexziffern — die übrigens keineswegs auf alle Bereiche der

Wirtschaft ausgedehnt werden können — mit einiger Sicherheit zu deuten sind.

Schon heute aber ist, wie das vorstehende Schaubild zeigt, der Zusammenhang zwischen den monatlichen und den wöchentlichen Indexberechnungen verhältnismäßig eng, wenn man einen Zeitraum von mehreren Wochen betrachtet. Aus den vorhandenen wöchentlichen Indexziffern wird man daher wenigstens die Grundtendenz der wirtschaftlichen Entwicklung für die letzte Zeit ablesen können, für die monatliche Daten noch nicht vorliegen (dabei ist zu beachten, daß die wöchentlichen Indizes in den einzelnen Ländern verschiedenartig zusammengesetzt sind):

In Deutschland hat die Wirtschaftstätigkeit bis gegen Ende des Jahres weiter zugenommen; um die Jahreswende trat die übliche Feiertagspause ein. Die Wirtschaft Großbritanniens ist konjunkturell leicht abwärts gerichtet; doch wurde diese Ent-

wicklung durch die Weihnachtssaison überdeckt. In den Vereinigten Staaten von Amerika zeigt der Index des Geschäftsgangs seit August einen Rückgang, der sich bis in den Dezember hinein fortgesetzt hat. Den neuesten Meldungen zufolge scheint sich der Rückgang um die Jahreswende zunächst gefangen zu haben.

Deutschland, Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika zusammen erzeugen rund zwei Drittel der industriellen Weltproduktion. Aus der Entwicklung in diesen drei größten Industriestaaten der Welt kann man daher gewisse Schlüsse auf die jüngste Entwicklung der Weltproduktion ziehen. Man kommt auf Grund der vorliegenden Teilreihen zu dem Ergebnis, daß — anders als die Wirtschaftstätigkeit in Deutschland — die Weltproduktion sich bis in den Dezember hinein vermindert hat. Wie stark dieser Rückschlag war, kann ohne längerfristige Beobachtung allerdings nicht angegeben werden.

Zur Entwicklung auf dem Weltmarkt für Zellstoff

Die tatsächlich gezahlten Zellstoffpreise sind im Verlauf des Jahres 1937 nicht so stark gestiegen wie die in der Öffentlichkeit bekanntgewordenen Preisnotierungen. Die Zellstoffproduktion der Welt hat sich von 1936 bis 1937 nochmals um 15 bis 20 v. H. erhöht, d. h. 1937 dürften rd. 50 bis 60 v. H. mehr Zellstoff erzeugt worden sein als 1929. Dabei hat die Zellstoffausfuhr der großen Produktionsländer nicht mehr so rasch zugenommen wie in den Vorjahren — offenbar sind die Voreindeckungen der Verbraucherländer zu einem gewissen Abschluß gekommen.

Kurzfristig betrachtet ist ein stärkerer Rückgang der Zellstoffpreise nicht zu erwarten, es sei denn, daß die allgemeine weltwirtschaftliche Lage sich erheblich verschlechtert. Auf lange Sicht dürften die Zellstoffpreise trotz steigender Papierholzpreise eher weiter sinken, zumal die Rohstoffreserven außerhalb Europas, vor allem in Nordamerika, noch nicht ausgeschöpft sind.

Von den wichtigen Welthandelswaren hat Zellstoff im vergangenen Jahr mit die stärkste Preisteigerung durchgemacht. In Gold gerechnet, blieben die Zellstoffpreise teilweise nur noch um 15 v. H. hinter dem Stand von 1928 zurück, die Vorkriegspreise wurden um 14 v. H. und mehr überschritten. Abweichend von der Entwicklung bei einer Reihe anderer Waren, deren Preise im Frühjahr 1937 ähnlich gestiegen waren, konnten die Zellstoffpreise den hohen Stand im großen ganzen bis gegen das Jahresende hin behaupten; die Preissenkungen, die seit September erfolgten, waren nur unbedeutend.

Die Preisentwicklung im letzten Jahr

Indessen wäre es unberechtigt, wollte man auf Grund dieser Angaben auf eine besonders große Widerstandsfähigkeit der Zellstoffpreise schließen. Die nähere Betrachtung zeigt vielmehr, daß die für Erzeuger und Abnehmer tatsächlich wirksam gewordene Preisteigerung für Zellstoff nicht unbeträchtlich geringer ist, als die Indizes vermuten lassen.

Man muß nämlich die Art der Handelsverflechtungen sowie die besonderen Gepflogenheiten im Welthandel mit Zellstoff beachten. Den drei skandinavischen Ländern als wichtigsten Ausfuhrländern stehen die Vereinigten Staaten von Amerika und England als größte Importeure

gegenüber. Dabei ist die Einfuhr der Vereinigten Staaten allerdings etwa doppelt so groß wie die englische; abgesehen aber davon, daß die Ver-

Zellstoffpreise
1935 = 100; auf Goldbasis

Zeit	Sulfit, schwed. Häfen	Stark Sulfit, cif. engl. Ostküste	Sulfit ungel., (ausl.)	Sulfit, leicht bleichbar (ausl.)	Sulfat (schwed.)
	USA, ex Dock atlant. Häfen				
1913 M.-D.	.	169,3	131,8	.	.
1928 „	283,5	263,6	216,5	225,8	257,4
1929 „	294,3	278,3	228,9	241,1	242,6
1933 „	123,6	125,3	118,2	123,4	120,8
1935 Dez.	100,0	99,5	98,3	98,4	103,0
1936 „	145,8	132,4	122,3	121,8	125,7
1937 Juli	237,5	216,8	170,2	178,2	140,6
1937 Nov.	231,2	209,2	156,2	166,9	140,6

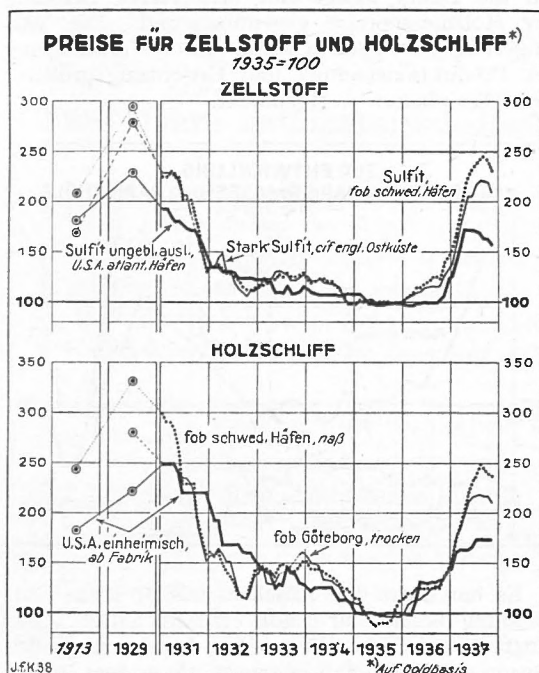
einigten Staaten ungefähr zwei Drittel ihres Bedarfs im Lande erzeugen, importieren sie einen beträchtlichen Teil (etwa ein Viertel) des ver-

Einfuhr und Erzeugung von Zellstoff in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten v. Amerika (1935)
in 1 000 t

	Großbritannien	Ver. Staaten v. Amerika
Erzeugung	147	3 239
Einfuhr	793	1 581
davon aus:		
Schweden	228	795
Finnland	374	219
Norwegen	48	78
Zusammen	650	1 092
Kanada	—	367

bleibenden Einfuhrbedarfs aus dem benachbarten Kanada.

Nun pflegen die großen Papierproduzenten, soweit sie, wie etwa in Großbritannien, über eine umfangreiche eigene Zellstoffproduktion nicht verfügen, für den Hauptteil ihres Bedarfs *langfristige Lieferverträge* abzuschließen. (Die Schwankungen im Produktionsumfang sind in der Papiererzeugung nicht allzu groß; der Rückgang der Weltproduktion erreichte z. B. in der vergangenen Krise nur etwa 20 v. H.) Die für Lieferung cif Großbritannien oder frei schwedische Häfen angegebenen Zellstoffnotierungen haben daher aktuelle Bedeutung in der Hauptsache nur für den Teil des Zellstoffumsatzes, der die durch langfristige Verträge gesicherten Mengen zu ergänzen bestimmt ist.



Besonders in Zeiten spekulativ übersteigerter Nachfrage können derartige Preisreihen deshalb erhebliche Ausschläge zeigen, ohne daß dem größere Umsätze zu entsprechen brauchen. So erklärte z. B. der Vorsitzende des großen englischen Papierkonzerns Bowater's Paper Mills Ltd. in der Hauptversammlung Ende Dezember 1937, daß der Bedarf des Konzerns in der Hauptsache habe zu Preisen gedeckt werden können, die erheblich unter dem schließlich erreichten höchsten Preisstand gelegen hätten. Der Konzern nimmt mit einem jährlichen Verbrauch an Rohmaterialien von ungefähr 1 Mill. tons nicht ganz 5 v. H. der Welterzeugung von Holzmasse (Zellstoff und Holzschliff) auf, was zwischen 10 und 15 v. H. der Ausfuhr der neun wichtigsten Exportländer entspricht.

Ein richtiges Bild von der tatsächlichen Preisentwicklung dürften die an der amerikanischen Ostküste notierten Preise geben. Die Konkurrenz der amerikanischen und kanadischen Produzenten verhindert hier offenbar allzu starke Preissteigerungen, obwohl auch hier „Zufalls“- oder Ergänzungsbedarf der angedeuteten Art nicht

ganz ohne Einfluß gewesen sein wird. Diesen Preisreihen zufolge trat in der Tat ein Rückschlag schon bald und etwas stärker ein als bei den Preisen für europäische Lieferung.

Auch die Bewegung der finnischen Exportpreisindizes für Zellstoff und Holzschliff zeigt eine weit geringere Erhöhung als die in der ersten Zahlenübersicht angegebenen Zellstoff-Preise.

Finnische Exportpreisindizes
1913 = 100

Zeit	Zellstoff	Holzschliff
Januar/November 1935	832	834
Januar/November 1936	832	865
Januar/November 1937	954	1 196

Der Exportpreisindex für Zellstoff wird allerdings auch durch den Anteil des Sulfatzellstoffes am finnischen Export beeinflusst. Für Sulfatzellstoff war die Preissteigerung allgemein besonders gering. Verglichen mit den übrigen Preisnotierungen für die amerikanische Ostküste zeigt die Reihe für Sulfatzellstoff — mit einer Zunahme von rd. 35 v. H. (Ende 1937 gegen Ende 1935) — nur eine etwa halb so große Erhöhung. Der Ausbau der Sulfatzellstoffindustrie — die von Kiefernholz als Rohmaterial ausgeht, während für die Herstellung von Sulfatzellstoff Fichtenholz benutzt wird — ist in den letzten Jahren besonders stark vorangetrieben worden.

Erzeugung und Ausfuhr

Im ganzen war die Zellstoffherzeugung der Welt 1936 bereits um 31 v. H. größer als 1929 (1935: 11,5 Mill. t, d. h. 14,5 v. H. über 1929). Nach den bisher verfügbaren — noch wenig zahlreichen — Angaben scheint es, als ob für 1937 mit einer weiteren kräftigen Steigerung — auf 150 bis 160 v. H. des Höchststandes von 1929 — zu rechnen ist.

Im Frühjahr 1936¹⁾ war hier der Versuch gemacht worden, größenordnungsmäßig eine Bilanz der Erzeugung und des Verbrauchs von Zellstoff aufzustellen. Damals ergab sich, daß die Zellstoffproduktion 1936 den Bedarf der Papierindustrie und der Kunstseiden- und Zellwollindustrie noch kaum wesentlich überschritten haben dürfte. Allerdings war dabei für die Zellstoffproduktion von einem Stand von 126 (1929 = 100) ausgegangen worden, während

Welterzeugung und Ausfuhr von Zellstoff

Jahr	Erzeugung		Ausfuhr ¹⁾	
	1 000 t	1929 = 100	1 000 t	1929 = 100
1932.....	8 377	84	3 001	87
1933.....	9 713	97	3 744	109
1934.....	10 599	106	3 986	116
1935.....	11 473	115	4 319	125
1936.....	.	²⁾ 131	4 801	²⁾ 139
1937.....	.	²⁾ 150-160	.	²⁾ 158

¹⁾ 9 Länder: Norwegen, Schweden, Finnland, Litauen, Deutschland, Österreich, Tschechoslowakei, Kanada, Ver. St. v. Amerika. —
²⁾ Schätzung. — ³⁾ Geschätzt auf Grund der ersten 9 Monate.

sich inzwischen gezeigt hat, daß bereits 1936 in Wahrheit nicht unbeträchtlich mehr Zellstoff hergestellt worden ist (neuere Schätzung: 131, 1929 = 100). Wenn man aber — wie es den Anschein hat — für 1937 eine weitere Steigerung auf über 150 v. H. der früheren Höchstproduktion annehmen muß, kann man sich kaum dem Eindruck entziehen, daß erheblichere Zellstoffmengen zur *Vorratsbildung* verwendet worden sein müssen.

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 10. Jg., Nr. 20, v. 20. 5. 1937: Der Weltmarkt für Zellstoff (S. 112).

Die Entwicklung der Weltproduktion an Zellstoff war 1933 bis 1935 hinter der Ausfuhr-entwicklung (die durch den Export der neun Hauptländer zureichend repräsentiert wird) nicht unerheblich zurückgeblieben; in den letzten beiden Jahren hat sie aber mehr und mehr aufgeholt. Der in den Erzeugungsländern selbst verbleibende und dort weiter verarbeitete Teil der Erzeugung hat sich den Verhältnissen in der früheren Zeit der Hochkonjunktur wieder stark genähert. Nimmt man hinzu, daß der letzte Teil des Preisanstiegs gewissermaßen „im leeren Raum“, d. h. bei nur sehr geringen Umsätzen, vor sich gegangen ist, so läßt auch die im Vergleich zur Produktionssteigerung geringere Ausfuhrzunahme darauf schließen, daß erhebliche Teile der Ausfuhr dem Aufbau von Lägern — in Voraussicht kommender Preissteigerungen — gedient haben.

Die kommende Entwicklung

Die Frage nach der *Preisentwicklung in der kommenden Zeit* spitzt sich nach alledem darauf zu, ob es gelingen wird, die tatsächlich zu zahlenden Preise bei größeren Abschlüssen dem durch die laufenden Preisnotierungen angegebenen hohen Stand anzunähern. Dabei muß man auch die letzten Entwicklungen auf dem Papiermarkt beachten. Bereits Mitte des Jahres ist verschiedentlich die Erzeugung von Zeitungsdruckpapier eingeschränkt worden; in den Vereinigten Staaten stellte sich plötzlich das Vorhandensein von Vorräten heraus, die in der dort geführten Vorratsstatistik für Zeitungspapier nicht erfaßt waren. Ferner hat der ostasiatische Konflikt den Absatz der skandinavischen Länder von Zeitungsdruck- und Packpapier nach China gestört. Die Aussichten der Papiermasseerzeuger, die höheren Preise durchzusetzen, haben sich dadurch natürlicherweise verschlechtert; andererseits muß man in Rechnung stellen, daß die Zellstoffindustrie durch die großen, bei steigenden Preisen durchgeführten Umsätze in den letzten Jahren finanziell gekräftigt worden ist.

Vor allem spricht die Erhöhung der Papierholzpreise dafür, daß eine stärkere Senkung der Zellstoff- und Holzschliffpreise in der nächsten Zeit nicht zu erwarten ist. Wenn man auch annehmen kann, daß sich der Kampf um den Absatz auf dem Markt der Papiermasse zunächst wieder etwas verschärft, so werden die Produzenten doch, solange die Störungen in der Weltwirtschaft nicht erheblich an Bedeutung gewinnen, versuchen, ihre Gewinnmarge zu erhalten.

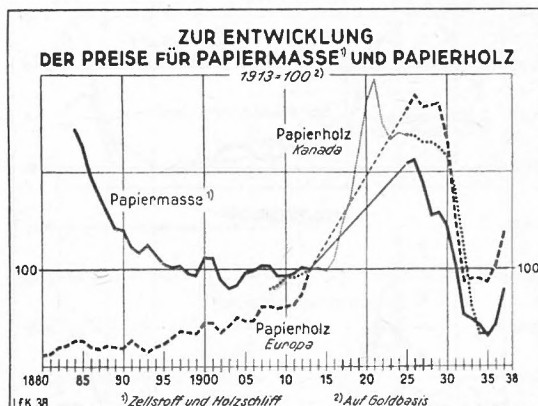
Papierholz und Holzmassepreise auf längere Sicht

Faßt man aber die Entwicklung in einem etwas weiteren zeitlichen Rahmen ins Auge, so liegen die Verhältnisse etwas anders. Der umfassende Ausbau der Zellstoffindustrie hat natürlicherweise die Nachfrage nach Papierholz im Laufe der Jahre sehr stark erhöht.

Welterzeugung an Zellstoff

Jahr	1929 = 100
um 1900	14
1913	45
1925	70
1929	100
1937	150 bis 160

Dieser Ausbau ging aber mit einer starken regionalen Ausbreitung der Zellstoffindustrie Hand in Hand. Ausgehend von Deutschland und Österreich, traten zunächst die skandinavischen Länder auf den Plan — die finnische Industrie wurde großenteils erst nach dem Kriege, erhebliche Teile sogar erst in den Jahren der Krise 1929/32 und später errichtet —, danach die Vereinigten Staaten und Kanada. Daraus erklärt sich, daß einer allmählichen Erhöhung der Papierholzpreise auf die Dauer bisher eine strukturelle Senkung der Holzmassepreise gegenüberstand. Die Verringerung der Spannen wurde durch Verbesserung der Produktionstechnik und Errichtung größerer Betriebseinheiten wettgemacht.



Es hat nicht den Anschein, als ob diese Entwicklung bereits ihr Ende erreicht hätte. Zwar dürften die drei skandinavischen Länder im großen ganzen soviel Zellstoff erzeugen wie es dem Ertrag ihrer Forsten an Papierholz nunmehr entspricht, so daß hier eine weitere erhebliche Vergrößerung vor der Hand nicht mehr zu erwarten steht. Ein Versuch, den Zellstoffpreis auf Grund der begrenzten skandinavischen Erzeugung zu erhöhen, muß aber sofort eine Erhöhung der kanadischen Produktion, wie auch den Versuch, kanadisches Papierholz zur Verarbeitung in Zellstoff nach anderen Ländern auszuführen, nach sich ziehen. Bisher hat Kanada als Papierholzlieferant nur für die Vereinigten Staaten eine Rolle gespielt; in der letzten Zeit sind aber bereits versuchsweise auch Lieferungen nach Europa durchgeführt worden. Dafür kommen allerdings, wie es scheint, vorzugsweise die nördlich gelegenen Waldgebiete (Labrador) in Frage, deren Erschließung zunächst Schwierigkeiten bereitet; solche Anfangshemmungen sind aber nicht unüberwindbar.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr								Gegenwart							
		23.-28. Nov. 1936	30. Nov. bis 5. Dez. 1936	7.-12. Dez. 1936	14.-19. Dez. 1936	21.-26. Dez. 1936	28. Dez. 1936 bis 2. Jan. 1937	4.-9. Jan. 1937	11.-16. Jan. 1937	22.-27. Nov. 1937	29. Nov. bis 4. Dez. 1937	6.-11. Dez. 1937	13.-18. Dez. 1937	20.-25. Dez. 1937	27.-31. Dez. 1937	3.-8. Jan. 1938	10.-15. Jan. 1938
		47	48	49	50	51	52	1	2	47	48	49	50	51	52	1	2
Woche:																	
Geschäftsgang (Indexziffer)																	
Deutschland ¹⁾	1936=100	106,0	106,0	107,9	110,3	110,4	108,6	106,6	106,8	116,3	116,3	116,5	118,1	118,6	115,5	113,3	.
Großbritannien ²⁾	"	107,4	106,2	108,6	109,6	108,9	104,0	106,7	106,3	107,5	107,5	107,8	108,1	108,5	108,0	106,8	106,9
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"	107,4	106,2	108,6	109,6	108,9	104,0	106,7	106,3	86,2	85,7	85,9	85,5	83,9	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																	
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	394,4	416,2	412,7	423,1	488,4	386,5	409,0	407,6	441,8	442,1	447,1	446,0	425,8	409,9	429,5	.
— in Deutsch-Oberschlesien	"	81,8	78,9	83,4	83,6	71,0	70,0	76,5	78,5	91,3	85,3	92,3	90,0	79,8	78,7	85,2	.
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	77,2	77,7	78,8	78,5	78,0	78,9	79,6	79,2	85,7	86,8	85,2	85,8	86,0	87,9	85,8	.
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	776,7	834,6	837,4	866,9	966,7	774,0	815,4	827,8	863,7	862,1	869,5	894,3	940,7	871,4	.	.
Verkehr, arbeitstäglich																	
Wagenstellung der Reichsbahn...	1 000	152,4	145,4	143,8	144,9	134,1	119,6	123,5	128,0	165,4	161,9	154,7	155,1	141,5	130,6	126,0	.
Reichsbank																	
Kapitalanlagen	Mill. RM	4909	5498	5284	5226	5356	6108	5374	5167	5227	5984	5795	5688	5688	6584	5768	.
darunter:																	
Wechsel- und Lombardkredite ..	"	4388	4976	4762	4703	4833	5584	4850	4643	4830	5593	5404	5297	5297	6192	5375	.
Deckungsfähige Wertpapiere ..	"	219	219	219	220	221	221	222	221	105	105	105	105	105	106	107	.
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	713	753	671	667	740	1012	732	775	730	766	703	732	733	1059	723	.
Zahlungsverkehr																	
Geldumlauf	Mill. RM	6129	6646	6531	6508	6576	6964	6530	6368	6520	7177	7049	6944	6973	7499	7052	.
davon Reichsbanknoten	"	4248	4674	4563	4568	4635	4980	4638	4507	4645	5196	5075	5006	5090	5493	5118	.
Postcheckverkehr ⁵⁾	"	1590	1410	1595	1585	1045	1662	1644	1525	1770	1749	1791	1843	1445	1841	1868	.
Postcheckguthaben (Bestände) ..	"	654	686	693	673	732	788	720	676	799	789	791	754	818	845	838	.
Zinssätze																	
Blankotagesgeld	% p. a.	2,88	3,02	3,02	3,18	2,88	3,15	2,75	2,54	2,60	2,92	2,85	3,02	3,06	3,15	3,15	2,96
Rendite der 4 ¹ / ₂ % Pfandbriefe ..	"	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	4,63	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	"	0,55	0,59	0,92	1,02	0,77	0,66	0,56	0,55	0,66	0,80	0,85	0,73	0,68	0,66	0,55	0,55
Zürich	"	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Amsterdam	"	0,96	1,01	0,96	0,74	0,55	0,60	0,71	0,59	0,25	0,25	0,25	0,25	0,24	0,19	0,19	0,19
Effektenmarkt																	
Festverz. 4 ¹ / ₂ % Wertpapiere	v. H.	96,35	96,37	96,38	96,38	96,37	96,39	96,49	96,61	99,68	99,68	99,68	99,68	99,67	99,67	99,76	99,81
—, Pfandbriefe	"	96,91	96,95	96,97	96,97	96,96	96,99	97,09	97,23	99,92	99,91	99,91	99,92	99,91	99,91	100,01	100,07
—, Kommunal-Obligationen	"	95,09	95,10	95,11	95,12	95,10	95,11	95,13	95,20	99,12	99,13	99,15	99,14	99,14	99,16	99,20	99,28
—, Öffentliche Anleihen ⁶⁾	"	95,26	95,22	95,18	95,14	95,12	95,16	95,35	95,45	99,23	99,28	99,29	99,27	99,23	99,20	99,24	99,18
5% Industrie-Obligationen ⁷⁾	"	101,82	101,83	101,90	101,82	101,86	101,74	101,96	102,08	102,84	102,90	102,78	102,68	102,63	102,66	103,05	103,03
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	105,5	105,4	104,7	105,3	105,9	106,4	106,1	106,3	112,1	111,9	111,0	110,9	111,2	111,9	113,7	114,3
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	"	118,9	118,6	117,9	119,1	120,3	121,0	119,8	119,3	119,8	119,6	118,3	117,9	118,1	118,9	120,9	121,0
—, Verarbeitende Industrie	"	97,4	97,4	96,8	97,1	97,7	98,2	98,2	98,4	105,2	105,0	104,2	104,2	104,7	105,6	107,4	108,1
—, Handel und Verkehr	"	107,5	107,1	106,4	107,0	107,0	107,4	107,5	108,0	117,1	116,7	116,0	116,0	116,1	116,5	118,0	118,8
Aktienindex, Großbritannien ⁸⁾	Mitte Okt. 1926 = 100	140,1	140,3	142,0	142,3	143,4	142,9	142,6	142,2	117,2	118,1	116,7	118,5	118,5	117,7	119,3	118,5
—, Ver. Staaten von Amerika ⁹⁾ ..	1926 = 100	122,8	122,3	122,8	123,9	121,0	134,2	123,5	127,1	75,6	81,1	84,3	80,7	82,5	77,3	80,7	86,4
Devisenkurse in Berlin																	
New York	RM je \$	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4900	2,4777	2,4830	2,4830	2,4827	2,4840	2,4854	2,4837	2,4845
London	RM je £	12,20	12,21	12,21	12,23	12,23	12,23	12,23	12,23	12,39	12,40	12,41	12,41	12,42	12,42	12,43	12,42
Paris	RM je 100fr	11,60	11,61	11,61	11,63	11,63	11,63	11,63	11,63	8,42	8,43	8,44	8,43	8,44	8,44	8,44	8,35
Warenpreise																	
Indexziffern																	
Reagible Waren ¹⁰⁾	1913=100	77,6	77,5	77,3	78,3	79,2	79,7	79,6	80,2	74,3	74,7	75,0	74,4	74,3	.	74,0	75,0
Großhandelspreise (gesamt)	"	104,4	104,7	104,8	105,0	105,1	.	105,2	105,3	105,5	105,6	105,6	105,5	105,5	.	105,6	105,5
Agrarstoffe	"	103,0	103,6	103,6	103,5	103,5	.	103,2	103,1	104,5	104,6	104,7	104,6	104,6	.	105,0	105,0
Industrielle Rohstoffe u. Halbwar.	"	95,3	95,5	95,8	96,0	96,4	.	96,8	96,9	94,1	94,4	94,3	94,3	94,3	.	94,3	94,5
Fertigwaren	"	122,9	123,0	123,0	123,0	123,1	.	123,1	123,2	126,1	126,1	126,2	126,1	126,0	.	125,9	125,8
darunter: Produktionsgüter	"	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	.	113,2	113,2	113,1	113,1	113,1	113,1	113,1	.	113,1	113,1
Verbrauchsgüter	"	130,2	130,5	130,5	130,5	130,6	.	130,6	130,7	135,9	135,9	135,0	135,9	135,8	.	135,7	135,4
Großhandelsindex																	
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	86,7	86,6	87,3	87,9	88,8	90,1	90,7	90,7	85,1	86,3	84,3	83,9	83,2	83,1	83,2	83,8
Großbritannien ¹¹⁾	1913=100	106,8	107,7	107,9	109,2	110,2	110,4	111,1	111,9	109,9	110,0	110,2	110,4	111,0	110,6	111,1	111,2
Großhandelspreise																	
Roggen, mark., frei Berlin	je 100 kg	167,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	192,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0	194,0
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	49,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3
Rindshäute, süd-am. ¹²⁾ , Hamburg ..	je 1/2 kg	0,45	0,														

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1936			1937											
		Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Anzahl der Werktage:		27	24	25	25	24	25	26	23	26	27	26	26	26	25	26
Verkehr																
Reichsbahn:																
Wagenstellung, arbeitstäg.	1 000	D	150,8	154,1	139,0	126,3	131,0	140,6	145,5	148,5	144,7	146,4	147,9	153,1	161,0	164,7
Beförderte Güter ²⁾	1 000 t	S	40554	38205	34524	32033	31484	34732	37010	33213	36746	38979	38383	39302	42608	42969
Binnenwasserstraßen ³⁾	"	"	14543	13623	13226	10286	9081	13119	15248	14359	15774	16512	15685	15601	16191	14806
Seeverkehr mit dem Ausland ⁴⁾	"	"														
Ankunft	"	"	2084	2076	2040	1703	1743	2406	2189	2336	2429	2659	2659	2608		
Abgang	"	"	1455	1400	1471	1214	1267	1472	1660	1442	1384	1414	1485	1643		
Beförderte Personen																
Reichsbahn	1936 = 100	"	100,4	109,6	104,4	113,6	102,8	111,5	99,6	124,0	104,7	106,6	118,3	108,2	115,7	115,5
Straßenbahnen ⁵⁾	"	"	103,5	100,9	111,2	105,1	99,7	108,7	103,2	111,0	103,2	104,0	105,0	104,7	111,7	
Reichspost (arbeitstäg.)																
Aufgegebene Telegramme	1928 = 100	D	52,1	45,7	50,1	40,0	41,4	49,4	47,3	53,4	46,0	48,8	48,9	50,0	51,3	43,8
Fernsprechnahverkehr ⁶⁾	"	"	108,6	109,6	112,5	105,1	110,4	112,8	112,7	113,1	108,2	102,3	102,2	108,1	112,4	115,3
Fernsprechweitverkehr ⁷⁾	"	"	106,2	102,0	102,9	95,6	98,8	106,4	108,0	111,2	107,4	109,2	108,5	111,5	109,9	107,2
Beförderte Pakete ⁸⁾	"	"	109,8	118,1	148,1	88,0	99,9	112,2	107,2	105,0	95,4	89,9	92,8	102,5	110,3	120,4
Eingezahlte Postanweisungen und Zahlkarten:																
Anzahl	"	"	109,4	116,1	126,7	109,3	109,6	113,8	110,9	125,4	109,0	111,3	104,6	105,5	115,2	118,1
Betrag	"	"	79,0	81,7	93,0	77,4	76,1	86,3	80,9	86,1	81,1	82,5	79,6	82,7	85,0	85,0
Binnenhandel (Umsätze)																
Einkaufsgenossenschaften ⁹⁾																
Kolonialwarenhändler																
Edeka-Zentrale	1928 = 100	S	219,8	150,5	263,0	100,9	123,5	190,2	122,8	145,0	158,6	183,8	141,6	126,7	165,2	165,2
Edeka-Genossenschaften	"	"	146,1	190,0	142,1	104,0	109,7	122,4	121,4	116,4	131,9	145,4	125,5	133,9	134,7	136,9
Drogerien	"	"	123,8	127,8	142,5	110,0	105,7	121,4	140,8	133,3	130,0	128,4	129,0	132,9	142,4	137,1
Hausratgeschäfte	"	"	65,1	89,0	95,4	57,7	74,1	84,3	83,7	78,6	80,4	74,3	75,5	87,8	94,0	
Uhrengeschäfte	"	"	140,4	131,1	161,0	73,1	98,5	99,8	86,7	74,1	67,9	59,3	74,3	124,9	126,3	142,5
Bäcker-Lokalgenossenschaften	"	"	103,4	99,0	109,7	82,0	85,2	105,0	96,4	89,8	98,8	110,1	94,2	97,7	99,9	104,7
Fleischer	"	"	83,1	59,3	68,3	48,2	65,6	60,8	59,0	62,8	71,1	72,7	88,0	74,7	65,7	84,9
Gastwirte	"	"	184,1	155,3	175,4	134,4	146,1	161,6	158,6	160,1	159,4	153,5	153,0	155,5	184,1	
Schneider	"	"	83,6	79,9	74,0	63,9	65,6	74,1	93,3	67,6	63,6	54,6	52,8	65,7	78,2	88,3
Schuhmacher	"	"	77,8	78,9	63,7	77,0	67,2	73,1	77,4	69,7	73,0	75,7	72,1	74,1	73,7	75,7
Sattler und Polsterer	"	"	64,1	61,4	63,0	57,8	77,9	85,5	89,0	73,8	81,1	79,6	75,1	83,2	72,8	72,5
Maler	"	"	77,0	61,8	54,3	48,0	63,7	90,9	111,0	92,7	101,1	103,2	101,8	103,5	93,0	75,2
Holzverarbeitende Gewerbe	"	"	100,7	100,6	108,8	81,5	82,9	83,7	104,8	77,1	87,5	103,3	97,1	111,0	111,1	110,9
Metallverarbeitende Gewerbe	"	"	123,6	123,0	116,1	94,2	96,6	106,7	110,9	98,0	117,0	113,8	99,5	107,6	110,9	109,6
Einzelhandel insgesamt	1928 = 100	S	87,2	75,7	120,7	71,3	69,5	82,5	83,2	79,1	75,0	80,3	74,9	79,5	88,8	84,0
Nahrungs- und Genußmittel	"	"	90,9	81,7	119,0	79,2	76,7	89,6	85,4	79,7	78,9	86,7	80,6	83,0	89,2	86,7
Textilien und Bekleidung	"	"	90,6	69,4	135,9	69,5	66,9	79,8	82,1	87,0	69,9	74,6	62,5	71,6	98,2	83,4
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	112,7	97,6	118,6	76,8	80,7	93,3	103,0	89,2	94,4	95,5	106,8	112,4	120,7	106,5
Fachgeschäfte des Einzelhandels:																
Lebensmittel u. Kolonialwaren (gemischte Waren (vorw. Lebensm.))	1928 = 100	S	91,3	82,2	124,1	80,8	78,3	90,9	86,0	79,2	79,6	87,7	80,8	84,1	90,1	87,7
Drogen ¹⁰⁾	"	"	115,6	103,0	139,9	99,4	93,9	106,3	114,4	111,0	107,7	121,7	118,2	111,0	118,6	114,2
Textil- und Manufakturwaren	"	"	93,7	71,3	141,1	72,1	70,2	83,7	84,5	89,4	71,8	75,5	64,9	74,9	97,4	86,1
Herrn- und Knabenkleidung	"	"	121,5	84,5	128,6	69,0	58,9	98,8	116,2	116,7	73,4	90,9	56,6	76,5	121,3	101,9
Damen- und Mädchenkleidung	"	"	87,7	63,2	97,7	50,3	59,7	55,2	66,2	69,2	55,3	58,2	74,4	54,3	82,2	72,5
Schuhwaren ¹¹⁾	"	"	101,6	68,5	125,0	64,3	58,8	73,7	77,8	99,1	88,8	73,7	71,4	79,3	101,6	81,7
Möbel	"	"	138,4	113,6	118,4	86,3	85,5	106,5	116,1	104,1	115,8	117,0	126,5	134,8	145,3	
Glas-, Porzellanwaren, Hausrat	1931 = 100	"	107,1	100,4	277,4	84,9	83,8	113,1	95,5	95,6	86,4	108,9	109,4	108,8	117,8	
Beleuchtungs- u. Elektrogeräte	1928 = 100	"	66,2	74,2	116,3	58,7	80,1	73,0	80,5	60,3	63,0	50,2	80,0	78,1	74,6	
Einkommen aus Lohn u. Gehalt¹²⁾																
	Mrd. RM	VS		9,28			9,14			9,87						
Verbrauch																
Fleisch ¹³⁾	1 000 dz	S	2608	3718	4842	3376	3198	3345	2683	2322	2465	2388	2476	2599	2778	3993
Zucker ¹⁴⁾	"	"	1879	1412	1314	815	950	1151	1159	1257	1724	1936	1372	1253	1517	1629
Ausland. Gewürze ¹⁵⁾	"	"	11,6	11,4	11,3	5,5	7,3	7,5	7,9	10,9	9,1	10,5	11,0	10,7	12,9	9,4
Kaffee ¹⁶⁾	"	"	142,7	132,9	159,0	139,0	133,8	141,9	170,9	152,9	161,7	138,4	133,3	142,0	141,4	153,2
Tee ¹⁷⁾	"	"	4,2	3,9	5,0	3,5	4,3	4,0	4,4	4,7	3,9	3,8	3,7	3,7	4,3	5,1
Kakao, roh ¹⁸⁾	"	"	81,6	70,5	57,0	32,4	68,7	55,2	45,3	62,1	62,1	57,7	52,4	68,6	76,9	70,8
Süßfrüchte ¹⁹⁾	"	"	307,1	415,7	455,4	300,7	373,3	521,8	521,6	352,3	291,9	238,8	247,6	183,9	246,6	250,7
Bier ²⁰⁾	1 000 hl	VS		8928			8580		93616	4151	4134					
Zigaretten ²¹⁾	Mill. Stck.	S	3542	3140	2968	2987	2822	3164	3622	3509	3635	3677	3606	3719	3682	3420
Zigarren ²²⁾	"	"	742	764	735	655	667	719	750	675	725	730	728	749	746	820
Rauchtabak ²³⁾	1 000 dz	"	28,4	25,1	24,4	24,2	24,8	26,8	28,7	24,6	26,7	27,8	26,5	28,0	26,7	25,8
Außenhandel²⁴⁾																
Einfuhr insgesamt	Mill. RM	S	356	356	367	337	347	409	481	448	505	500	482	462	485	483
Ausfuhr insgesamt	"	"	432	422	457	416	407	463	493	457	481	530	541	494	544	533
Einfuhr. (—) bzw. Ausfuhr. (+) Überschuf	"	"	+74	+66	+90	+79	+60	+54	+12	+9	—24	+30	+59	+32	+59	+50
Einfuhr:																
Ernährungswirtschaft	"	"	126	140	139	116	124	155	181	169	196	192	168	163	184	192
Gewerbliche Wirtschaft	"	"	230	216	228	217	219	251	295	275	304	304	309	295	296	287
Rohtstoffe	"	"	127	123	123	131	134	150	173							

3. Beilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung

Monatliche
Zahlen-
übersicht

C

11. Jahrgang

Berlin, den 19. Januar 1938

Nummer 3

November 1937

Gegenstand	Einheit*	1936†)				1937†)										
		Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.
Anzahl der Werktage:		26	27	24	25	25	24	24	26	23	26	27	26	26	26	25
Produktion (arbeitsfähig)																
Indexziffer der Industrieproduktion (ohne Nahrungs- und Genußmittel)	1928 = 100	MD	114,2	113,8	115,3	113,7	107,0	108,1	113,5	118,5	119,6	119,1	118,9	121,1	124,9	125,6
Produktionsgüter gesamt	"	"	119,4	119,0	120,4	118,2	112,0	112,5	119,8	126,2	130,2	129,0	127,7	129,0	131,7	132,3
Investitionsgüter	"	"	125,8	123,1	122,6	118,2	109,0	109,4	119,4	129,3	134,1	133,9	132,6	133,7	136,5	135,8
sonstige	"	"	105,0	110,1	116,1	119,3	119,5	119,5	121,2	119,6	121,9	118,6	117,6	119,0	121,8	125,6
Kraftstoffe ¹⁾	"	"	107,4	113,8	118,8	122,2	122,0	118,7	120,4	117,7	119,5	118,5	120,0	120,6	123,9	128,7
Grundstoffe ²⁾	"	"	113,7	112,6	113,9	109,7	109,4	114,3	116,7	119,8	124,7	119,7	115,9	118,7	120,6	126,4
Konstruktionen ³⁾	"	"	128,8	126,0	126,0	123,1	109,9	108,6	122,0	134,6	138,9	140,4	139,8	140,2	143,4	142,7
Verbrauchsgüter, elastischer Bedarf	"	"	101,7	101,4	102,9	102,5	95,1	97,6	98,4	100,0	94,3	95,2	97,7	102,3	108,6	109,4
Eisenerz ⁴⁾	1928 = 100	MD	87,7	88,7	87,7	87,4	88,7	93,3	91,7	94,9	98,1	96,3	96,7	99,0	99,4	100,0
Großeisen gesamt	"	"	134,4	132,1	130,1	123,4	125,3	130,6	130,0	131,6	138,8	132,8	127,0	131,4	135,5	136,2
Roheisen ⁵⁾	1 000 t	"	45,1	44,5	41,9	40,6	41,7	42,5	42,1	43,5	42,4	43,5	43,4	49,9	45,0	45,7
Rohestahl ⁶⁾	1928 = 100	"	139,9	138,0	130,0	125,9	129,3	131,8	130,6	134,9	131,5	134,9	134,6	136,2	139,6	141,7
"	1 000 t	"	66,4	63,3	63,0	59,0	61,4	63,3	63,3	69,3	69,9	63,8	61,3	63,9	65,0	65,9
Walzwerkserzeugnisse ⁷⁾	1928 = 100	"	140,2	133,7	133,1	124,6	129,7	133,7	133,7	146,4	147,6	134,7	129,5	135,0	137,3	139,2
"	1 000 t	"	49,5	49,4	48,8	46,2	46,3	48,7	48,4	49,1	51,4	49,7	47,0	48,7	50,6	54,0
"	1928 = 100	"	131,2	130,9	129,4	122,5	122,7	129,1	128,3	130,2	136,2	131,7	124,6	129,1	134,1	143,1
Maschinen (Versand)	1928 = 100	MD	107,6	105,8	109,8	125,9	99,6	110,5	120,8	125,0	127,5	130,4	117,4	123,5	127,9	128,3
Kraftfahrzeuge gesamt	"	"	134,1	129,4	138,1	140,4	142,5	156,6	169,4	174,8	183,2	184,5	172,7	172,9	197,3	188,3
Personenkraftwagen	"	"	150,8	142,9	150,2	156,6	154,9	177,5	186,7	203,1	209,9	213,2	208,3	190,9	220,5	193,4
Lastkraftwagen	"	"	142,1	152,9	165,9	163,1	172,0	159,8	196,4	163,6	181,4	176,9	132,9	197,4	229,4	222,8
Motorräder	"	"	49,7	41,0	50,4	40,5	51,7	59,3	60,0	61,5	65,8	65,4	61,3	63,4	55,0	58,0
Städtische Bautätigkeit ⁸⁾																
Baubeginne	1928 = 100	§ MS	118,4	138,5	156,2	113,8	79,9	109,6	84,3	106,0	118,9	139,6	115,7	135,7	102,4	110,2
Bauvollendungen (Gebrauchsbau)	"	"	95,5	128,7	117,4	119,2	95,7	79,2	95,8	105,1	98,3	111,5	86,6	84,1	107,7	157,6
NE-Metallerze ⁹⁾	1928 = 100	MD	123,4	137,8	132,7	133,9	128,5	126,5	131,9	132,9	121,4	135,3	145,7	132,8	134,7	137,4
NE-Metalle gesamt	"	"	124,1	117,6	127,1	126,2	119,6	134,3	128,9	132,8	133,7	132,2	130,9	131,6	132,7	127,9
Metallwalzwerkserzeugnisse ¹⁰⁾	"	"	108,2	102,6	108,9	111,6	104,6	115,2	111,8	114,4	118,7	118,5	114,6	116,8	116,2	110,8
Kohle gesamt	1928 = 100	MD	102,9	109,5	115,7	117,3	118,6	118,3	118,5	118,7	120,0	118,0	118,2	118,9	120,9	124,1
Steinkohle	1 000 t	"	513	541	578	587	594	506	603	605	592	590	591	601	620	640
Koks ¹¹⁾	1928 = 100	"	103,1	108,5	116,1	117,9	119,3	119,6	121,1	121,4	121,4	118,9	118,3	118,6	120,7	124,4
"	1 000 t	"	98,7	109,0	109,1	112,0	114,8	115,4	117,2	118,5	117,7	119,2	119,5	120,4	121,2	122,6
Steinkohlenbriketts	1928 = 100	"	106,7	117,8	117,9	121,0	124,1	124,7	126,7	128,1	127,2	128,8	129,1	130,1	131,0	132,5
"	1 000 t	"	18,7	24,1	23,6	22,4	23,2	23,5	20,5	20,0	20,6	20,5	21,2	22,8	24,2	25,8
Braunkohle	1928 = 100	"	116,6	150,2	147,1	139,7	144,6	146,5	127,8	124,7	128,4	127,8	132,2	142,1	150,9	160,8
"	1 000 t	"	539	576	613	618	607	588	572	563	596	581	595	604	615	633
Braunkohlenbriketts	1928 = 100	"	99,3	106,1	113,0	113,8	111,9	108,3	105,3	103,7	109,8	107,1	109,6	111,2	113,3	116,7
"	1 000 t	"	125	128	133	135	137	134	128	130	142	140	144	143	143	139
"	1928 = 100	"	95,1	97,4	101,1	102,8	104,3	102,2	97,3	99,2	107,9	106,7	109,5	109,1	109,2	105,6
Stromerzeugung (122 Werke)	1928 = 100	MD	155,3	164,5	181,3	184,7	185,1	176,2	174,9	165,1	175,7	164,5	164,9	179,4	184,7	196,2
Gaserzeugung ¹²⁾	"	"	105,0	103,6	104,4	109,9	109,9	110,3	106,7	106,8	105,2	106,1	107,5	109,8	113,0	113,0
Erdölproduktion x)	1 000 t	§ MS	36,5	39,6	38,0	39,9	37,9	33,3	35,0	35,6	35,3	35,9	38,6	40,3	40,6	39,3
Wasserwerke ¹³⁾	1928 = 100	"	95,3	137,8	128,5	134,3	63,8	66,8	90,5	100,8	98,2	98,4	84,9	83,6	84,3	84,3
Papier gesamt ¹⁴⁾	1935 = 100	MD	112,3	113,6	121,6	116,9	116,5	120,0	120,0	124,2	128,5	123,9	123,8	124,6	126,0	127,1
Rohpapier	"	"	112,9	114,2	122,9	119,6	117,9	121,7	121,5	127,0	133,5	126,7	125,4	126,8	128,3	129,1
Pappe	"	"	115,1	117,0	128,7	120,9	117,3	120,5	125,1	130,9	135,8	129,2	132,3	130,2	134,2	138,0
Chemikalien ¹⁵⁾	1928 = 100	MD	95,3	101,8	109,9	112,9	118,8	112,7	122,2	111,1	119,0	107,6	108,5	109,4	112,9	112,9
Kali, K ₂ O	1 000 t	"	4,76	4,78	4,86	5,07	6,17	5,89	5,27	5,06	4,87	4,98	4,66	5,13	5,50	5,92
"	1928 = 100	"	102,1	102,6	104,3	108,8	132,4	126,4	113,1	108,6	104,5	106,9	100,0	110,1	118,0	127,0
Textilproduktion	1928 = 100	MD	100,8	100,6	101,3	103,7	92,3	101,6	101,4	104,9	93,5	95,6	93,0	97,1	104,3	103,9
Baumwollindustrie gesamt	"	"	102,9	100,3	102,7	104,9	95,1	103,6	100,7	104,4	92,6	92,3	88,8	94,9	101,6	102,0
Leinwand	"	"	144,0	132,7	128,7	128,2	128,0	137,2	146,6	152,0	140,9	153,6	134,6	156,9	167,5	163,3
Hanfgarn	"	"	86,7	99,7	121,4	127,9	122,9	133,5	141,7	137,4	136,5	150,9	131,1	147,9	154,8	143,5
Lederschuhe	1928 = 100	MD	110,5	110,0	112,1	110,4	103,1	111,7	114,1	113,5	104,1	102,0	88,9	100,8	113,8	106,9
Hausrat ¹⁶⁾	"	"	101,5	105,1	107,4	104,0	102,6	100,3	102,1	99,6	102,3	104,1	111,3	112,0	115,0	116,3
Haushaltsporzellan	"	"	68,5	72,5	77,0	70,0	67,2	69,2	73,3	73,4	73,4	73,4	73,4	73,4	73,4	73,4
Spielwaren ¹⁷⁾	"	"	113,0	123,8	91,0	40,7	22,8	41,0	38,3	35,6	35,0	70,4	96,9	126,2	179,3	171,1
Funkgerät	"	"	229,3	287,4	275,0	295,6	187,1	173,5	120,0	70,5	32,2	64,5	180,0	216,6	275,0	339,0
Fleisch (Schlachtungen)	1928 = 100	MD	81,6	92,2	114,6	147,6	108,3	108,1	123,7	104,3	89,3	94,9	85,7	89,0	95,6	112,9
Zucker	"	"	2,4	352,4	625,2	149,5	6,5	4,8	5,5	5,7	2,8	3,9	2,5	0,6	4,6	384,3
Tabak gesamt	"	"	120,7	126,4	118,8	113,2	108,8	106,2	117,0	129,0	121,0	127,2	128,7	126,7	130,8	129,4
Zigarren</																

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 11. Jahrgang, Nr. 3, vom 19. Januar 1938

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

Zur Frage des Nutzfahrzeugeinsatzes

Die Verwendung von Lastkraftwagen in Deutschland und Großbritannien

Bearbeitet im Auftrag des Reichsverkehrsministers

Der große Rückstand der deutschen Motorisierung gegenüber der Kraftverkehrsentwicklung anderer hochindustrieller Länder, insbesondere gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien und Frankreich, bestimmte die nationalsozialistische Regierung im Jahre 1933, die Wiederaufrichtung der Kraftfahrzeugwirtschaft und das große Werk der Reichsautobahnen vor vielen anderen Aufgaben bevorzugt in Angriff zu nehmen.

Wie damals die Betrachtung der ausländischen Verhältnisse wesentlich zur Erkenntnis der eigenen Lage beitrug, so läßt sich auch heute durch internationale Vergleiche deutlich machen, was auf dem Gebiete des Kraftverkehrs erreicht worden ist und abschätzen, welche weiteren Möglichkeiten vielleicht noch gegeben sind. Dabei ist es praktisch von großer Bedeutung, daß sich die Unterschiede zwischen dem Stand der Motorisierung in Deutschland und im Ausland schon langsam ausgleichen, wenigstens gegenüber den wichtigen europäischen Automobilländern, d. s. Frankreich und Großbritannien; gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika ist der Abstand noch immer außerordentlich groß. An den Motorisierungsverhältnissen Großbritanniens und Frankreichs kann deshalb — aber auch, weil die Wirtschaftsstruktur, die Verkehrs- und Siedlungsbedingungen dieser Länder den deutschen näher verwandt sind als die entsprechenden Verhältnisse in den Vereinigten Staaten — durch vergleichende Untersuchungen die eigene Lage am besten beurteilt werden.

Im Gegensatz hierzu wird es übrigens immer unfruchtbarer, den derzeitigen Hochstand der Kraftfahrverkehrsentwicklung in Deutschland mit dem Tiefstand vergangener Jahre zu vergleichen. Nach einem fünfjährigen stürmischen Aufschwung haben sich nicht nur die Verhältnisse in der deutschen Kraftverkehrswirtschaft selbst grundlegend gewandelt, sondern auch die vielfältigen Voraussetzungen, von denen die Motorisierung abhängt, sind völlig andere geworden. Man denke an die veränderte Kaufkraft der Bevölkerung, an den stark gestiegenen Transportanfall, aber auch an die Senkung der Kosten des Kraftfahrzeugbetriebes, an die grundsätzlichen Änderungen in der Kraftverkehrspolitik u. a. m. Je weiter dieser Prozeß aber fortschreitet, um so wichtiger wird es, neue Orientierungsmöglichkeiten zu gewinnen, um so bedeutsamer werden also auch die internationalen Vergleiche.

Entwicklung des Güterkraftverkehrs im Vordergrund der Verkehrspolitik

Im Vordergrund der deutschen Kraftverkehrspolitik 1938 steht die Förderung der Nutzfahrzeuge. In seinem Überblick über das deutsche Verkehrswesen an der Jahreswende 1937/38 hat der Reichsverkehrsminister darauf hingewiesen, daß der Bestand an Kraftfahrzeugen, die der Personenbeförderung dienen, „besonders günstig ist“, daß Deutschland aber in bezug auf Lastkraftwagen und Omnibusse im Verhältnis zur

Bevölkerungsdichte hinter anderen europäischen Ländern nicht unerheblich zurücksteht. Dementsprechend hat der Reichsverkehrsminister „eine neue Initiative seines Ministeriums eingeleitet“, um besonders dem Lastkraftwagen „durch Erweiterung seines Betätigungsraumes die Möglichkeit zu stärkerem Einsatz zu geben“.

Der statistische Vergleich des Motorisierungsgrades in Deutschland und Großbritannien

Im folgenden wird versucht, einen Überblick über den Nutzfahrzeugeinsatz in Großbritannien und damit einen Beitrag zu der Frage zu geben, wie weit sich auch in Deutschland die Verwendung von Nutzfahrzeugen noch steigern läßt.

Im Herbst 1936 verfügte Großbritannien über 459227 Lastkraftwagen. Bis Mitte 1937 dürfte die Zahl der Lastkraftwagen auf etwa 480000 gestiegen sein. Zur gleichen Zeit waren in Deutschland etwa 321000 Lastkraftwagen im Verkehr. Der deutsche Lastkraftwagenbestand blieb also im Sommer 1937 noch immer um etwa ein Drittel hinter dem Bestand Großbritanniens zurück.

Tatsächlich läßt sich die Bedeutung der Nutzfahrzeuge in den Vergleichsländern aus der Zahl der vorhandenen Fahrzeuge allein noch nicht erkennen. Berücksichtigt werden muß zunächst die Größenschichtung der Bestände. Hier zeigt sich, daß in Großbritannien zwar drei- bis viermal soviel

Lieferkraftwagen mit einem Eigengewicht bis zu einer Tonne im Verkehr sind wie in Deutschland, daß auch die Bestände an leichten Lastkraftwagen und der Bestand mittelschwerer Lastkraftwagen bis zu drei Tonnen doppelt so groß sind wie bei uns. Aber im Bereich der schweren Lastkraftwagen steht Deutschland keineswegs hinter Großbritannien zurück.

Diese Tatsache ist wehrpolitisch sicher von großer Bedeutung, aber auch verkehrswirtschaftlich fällt naturgemäß der verhältnismäßig größere Bestand an schweren Fahrzeugen ins Gewicht. Trotzdem bleibt auf dem Gebiete des Güterkraftverkehrs die Überlegenheit Englands als solche bestehen, besonders wenn man bei dem Vergleich der Lastkraftwagenbestände einen zweiten sicher noch bedeutsameren Gesichtspunkt berücksichtigt, nämlich den Umfang der Transportaufgaben, die hier und dort zu bewältigen sind. Im Verhältnis zu den Transportaufgaben müßte in Deutschland für die Nutzfahrzeugverwendung grundsätzlich ein sehr viel größerer Spielraum vorhanden sein als in Großbritannien.

Um den Grad der Motorisierung in dem einen oder anderen Land darzustellen — die absolute Zahl der Fahrzeuge weist ihn naturgemäß nicht nach — begnügt man sich meist damit, den Fahrzeugbestand zu der Einwohnerzahl in Beziehung zu setzen, ein Verfahren, das für die Beurteilung der Ausrüstung der Bevölkerung mit Personenkraftfahrzeugen von Bedeutung ist, für die Beurteilung der Lastkraftwagenverwendung aber nicht hinreicht. Die Stärke der Lastkraftwagenverwendung ist nur sehr mittelbar von der Einwohnerzahl eines Landes, unmittelbar und in erster Linie aber von der Art und dem Umfang der Gütererzeugung und der Intensität des binnen- und außenwirtschaftlichen Güteraustausches der Wirtschaften abhängig. Ein zahlenmäßiger Ausdruck hierfür ist schwer zu finden. Bei einem Vergleich zwischen Großbritannien und Deutschland kann man sich behelfsmäßig auf die Zahl der in Industrie, Bergbau, Handel und Verkehr Erwerbstätigen stützen. Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsintensität beider Länder sind ähnlich genug, um dieses Verfahren zu rechtfertigen; das Verhältnis des Lastkraftwagenbestandes zu den Erwerbstätigen dürfte also geeignet sein, den Grad des Lastkraftwareneinsatzes in Deutschland und England zu messen¹⁾.

Die Nutzfahrzeugbestände in Großbritannien und in Deutschland 1935²⁾

Großbritannien ³⁾		
	Stück	v. H.
bis zu 1 engl. t ²⁾	121 982	29,2
1 bis 2 „ „	181 236	43,4
2 „ 3 „ „	73 801	17,7
3 „ 4 „ „	17 697	4,2
über 4 „ „	22 744	5,5
Zusammen	417 460	100,0
Dazu kommen landwirtschaftliche und andere Spezialfahrzeuge, elektrische und Dampfkraftwagen ohne Angabe des Eigengewichts	16 963	.
Insgesamt	434 423	.
Deutschland ²⁾		
	Stück	v. H.
bis zu 1 t	35 932	17,3
1 bis 2 „ „	86 806	41,7
2 „ 3 „ „	38 881	18,7
3 „ 4 „ „	17 447	8,4
über 4 „ „	28 982	13,9
Zusammen	208 048	100,0
Elektrokarren	3 236	.
Dreiradfahrzeuge bis 350 kg	30 000	.
Insgesamt	241 284	.

²⁾ Seit 1936 werden von der deutschen Statistik die Lastkraftwagen nicht mehr nach dem Eigengewicht, sondern nach Nutzlastklassen ausgewiesen, so daß sich die Schichtung der Bestände in beiden Ländern nur bis 1935 vergleichen läßt. — ¹⁾ Stand vom September 1935. — ³⁾ 1 engl. t = 1 016 kg. — ²⁾ Stand vom Juli 1935.

¹⁾ Die in der Landwirtschaft Erwerbstätigen wurden aus der Betrachtung ausgeschlossen, da der Lastkraftwagen in den landwirtschaftlichen Betrieben der beiden Länder noch eine verhältnismäßig bescheidene Rolle spielt.

Je 1000 Erwerbstätige waren 1937 in Großbritannien fast 30, in Deutschland knapp 17 Lastkraftwagen im Verkehr. Dieser Tatbestand ist für die Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeiten des Lastkraftwagenverkehrs in Deutschland sicher von großem Gewicht; allerdings muß berücksichtigt werden, daß die wirtschaftlichen,

Lastkraftwagen und Erwerbstätige in Deutschland und Großbritannien

	Deutschland	Großbritannien
Lastkraftwagen Mitte 1937 ...Stück	321 000	480 000
Erwerbstätige in Industrie und Bergbauin Mill. ¹⁾	13,24	10,45
Erwerbstätige in Handel und Verkehr in Mill. ¹⁾	5,99	5,84
Zusammenin Mill.	19,23	16,29
Lastkraftwagen je 1000 Erwerbspersonen in Industrie, Bergbau, Handel und VerkehrStück	16,69	29,47

¹⁾ Deutschland 1933, Großbritannien 1931. Bis 1937 ist die Zahl der Erwerbstätigen in beiden Ländern gestiegen; es kann aber angenommen werden, daß das Verhältnis zwischen der Zahl der Erwerbstätigen hier und dort ungefähr das gleiche geblieben ist.

rechtlichen, topographischen und die allgemeinen Verkehrsverhältnisse in den beiden Ländern in entscheidenden Punkten voneinander abweichen.

Wenn es hier auch noch nicht möglich ist, einen vollständigen Überblick über die Voraussetzungen, unter denen sich der Lastkraftwagenverkehr in Großbritannien und in Deutschland entwickelt hat und weiter entwickeln wird, zu geben, so sollen doch einige wichtige Unterschiede zwischen der Entwicklung des motorisierten Güterverkehrs in beiden Ländern dargestellt werden, Unterschiede, die es angezeigt erscheinen lassen, aus dem rein statistischen Vergleich des Motorisierungsgrades nur sehr vorsichtig weitere Schlüsse zu ziehen.

Wichtige Unterschiede in der Lastkraftwagenverwendung in Deutschland und Großbritannien

Die räumlichen Verhältnisse und die Stellung des Lastkraftwagens im Verkehrssystem der Vergleichsländer

Die räumlichen Verhältnisse, d. h. die Dichte der Bevölkerung und die räumliche Konzentration der Wirtschaft begünstigen ebenso wie die Insel-lage des Landes den Lastkraftwageneinsatz in Großbritannien.

Im britischen Verkehrssystem spielt die Küstenschifffahrt eine besonders große Rolle. Die Industriezentren liegen durchweg küstennah, so daß sich der Lastkraftwagen besonders vorteilhaft

für den internationalen Ein- und Ausfuhrverkehr, aber auch als Anfangs- und Endglied des Küstenverkehrs einsetzen läßt. Im Binnenverkehr sind entsprechend der Raumdichte des Wirtschafts-

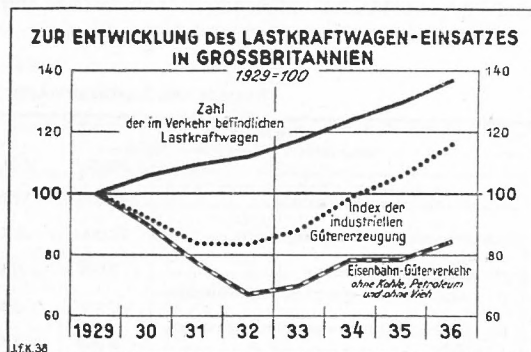
Zahlen zur Kennzeichnung der Raumdichte in Deutschland und England

	Deutschland	England und Wales
Fläche in qkm	471 000	151 000
Bevölkerungsdichte: Einwohnerzahl je qkm	143,6	270,3
Mittlere Versandweite im Eisenbahngüterverkehr	etwa 160 km	etwa ¹⁾ 90 km

¹⁾ In Großbritannien, also einschl. Schottland.

lebens die Transportlängen im allgemeinen ebenfalls dem Kraftwageneinsatz günstiger als in Deutschland. Die mittlere Versandweite der Eisenbahntransporte beträgt in Deutschland etwa 160, in Großbritannien nur etwa 90 km. Je geringer aber die Beförderungsweite ist, um so rationeller wird die Lastkraftwagenverwendung im Verhältnis zu anderen Transportmitteln. Der Lastkraftwagen konnte deshalb in Großbritannien sehr viel leichter als in anderen Ländern in den Arbeitsbereich der Bahnen eindringen und ihnen Transporte abnehmen.

Statistisch ist die Verlagerung der Transporte von den alten zu den neuen Verkehrsmitteln meist sehr schwer nachzuweisen, da der Kraftwagen sich nicht nur auf Kosten anderer Verkehrsmittel entwickelt, sondern vielfach erst neue Verkehrsmöglichkeiten schafft. Aber in Großbritannien läßt es der Vergleich zwischen der Entwicklung der Produktion, des Eisenbahngüterverkehrs (ohne



Kohle) und des Lastkraftwageneinsatzes im letzten Jahrzehnt als sicher erscheinen, daß sich der Verkehr sehr stark von der Bahn zum Kraftwagen verlagert hat. Wie vorstehendes Schaubild zeigt, blieb in Großbritannien die Wirtschaftskrise der Jahre 1929/32 auf die Zunahme des Lastkraftwagenbestandes fast ohne jeden Einfluß.

Von 1929 bis 1932 stieg die Zahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge verhältnismäßig stetig, im ganzen um 12 v.H., absolut um 40000, d. h. von 330000 auf 370000 Einheiten an. Dieser Anstieg erfolgte in einer Zeit, in der die industrielle Gütererzeugung um etwa 17 v.H. und die Güterbeförderung auf den Bahnen (ohne Kohle) um gut ein Drittel zurückging. Diese Bewegungsunterschiede zwischen den verschiedenen Wirtschaftsreihen weisen ganz eindeutig auf eine starke Abwanderung von der Bahn zum Lastkraftwagen hin. Man beachte weiter, daß 1936, d. h. 4 Jahre nach dem Tiefpunkt der Wirtschaftskrise, der Güterverkehr der englischen Bahnen noch immer um fast 16 v.H. unter dem Höchststand des Jahres 1929 blieb, während in der Produktionswirtschaft die Krisenverluste 1936 schon längst wieder ausgeglichen waren; der Index der industriellen Gütererzeugung lag in diesem Jahr schon 16 v.H. über dem Stand des Jahres 1929. Auch das deutet darauf hin, daß sich die Verkehrsstruktur Großbritanniens im letzten Jahrzehnt stark verändert hat.

Der spezifische Lastkraftwageneinsatz in den Vergleichsländern: Transportgewerbliche Lastkraftwagenverwendung und Lastkraftwagen im Werkverkehr

Sollen aus dem Vergleich der Motorisierung in Großbritannien und Deutschland Erkenntnisse gewonnen werden, die für die Beurteilung der weiteren Entwicklung im eigenen Lande von Bedeutung sein können, so genügt es nicht, den Grad der Motorisierung hier und dort abzuschätzen und gegeneinander abzuwägen; vielmehr muß

der spezifische Einsatz der Fahrzeuge untersucht werden, um eine praktische Anschauung der tatsächlichen Verhältnisse zu gewinnen. Es muß also ermittelt werden:

1. für welche Zwecke der Lastkraftwagen in den beiden Ländern eingesetzt wird, d. h. welche Güter vornehmlich und in welchen Verkehrsbeziehungen diese Güter mit dem Lastkraftwagen befördert werden;
2. wer die Fahrzeuge für welche Zwecke einsetzt.

Die Beantwortung der ersten Frage ist heute noch nicht möglich; nur für Deutschland liegt einiges statistisches Material über die Art der mit Lastkraftwagen beförderten Güter vor, nicht aber für Großbritannien. Anders ist es mit der Frage nach der Verwendung der Lastkraftwagen durch gewerbliche Unternehmer auf der einen Seite, im echten und unechten Werkverkehr¹⁾ auf der anderen.

Wie nachstehende Übersicht zeigt, sind in Großbritannien mehr als doppelt soviel Lastkraftwagen transportgewerblich, d. h. gegen Entgelt für Dritte eingesetzt wie in Deutschland, während die Zahl der im Werkverkehr stehenden Fahrzeuge dort nur etwa ein Drittel höher liegt als hier. Von 100 Lastkraftwagen werden in Deutschland etwa 23, in Großbritannien 32 vom Transportgewerbe betrieben.

Der besonders niedrige Stand des gewerblichen Lastkraftwagenverkehrs in Deutschland

¹⁾ Unter Werkverkehr versteht man den Einsatz von Lastkraftwagen für Eigentransporte von Industrie, Handel usw. im Gegensatz zu der transportgewerblichen Verwendung der Lastkraftwagen durch Kraftfahrunternehmen oder Spediteure für Dritte. Unechter Werkverkehr liegt vor, wenn Transporte mit werkeigenen Wagen für Industrie und Handel usw. gelegentlich für Dritte gegen Entgelt durchgeführt werden.

Einsatz von Lastkraftwagen in Deutschland und Großbritannien

Deutschland ¹⁾			Großbritannien ¹⁾		
	Stück	v. H.		Stück	v. H.
Lastkraftwagen im Werkverkehr.....	249 324	77,5	Lastkraftwagen im Werkverkehr [„C“-Lizenzen ²⁾]	332 224	67,8
Lastkraftwagen im Transportgewerbe	72 200	22,5	Voll oder teilweise transportgewerblich eingesetzte Lastkraftwagen	157 440	32,2
davon:			davon:		
reichsbahneigene Fahrzeuge	2 000	0,6	reiner gewerblicher Güterverkehr [„A“-Lizenzen ²⁾]	102 855	21,0
im regelmäßigen gewerblichen Güterfernverkehr	7 500	2,3	unechter Werkverkehr, [„B“-Lizenzen ²⁾]	54 590	11,1
im gelegentlichen gewerblichen Güterfernverkehr	3 200	1,0			
im gewerblichen Güterfernverkehr	10 700	3,3			
im reinen Güternahverkehr	42 000	13,1			
im unechten Werkverkehr der Nahzone	17 500	5,4			
im Gesamtgüternahverkehr	59 500	18,5			
Insgesamt	321 524	100,0	Insgesamt	489 664	100,0

¹⁾ Nach Angaben des Leiters der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrergewerbe Ende November 1937; vgl. Zeitschrift „Der gewerbliche Kraftverkehr“ Jg. 1937 Heft 23. — ²⁾ Aus „The Motor Industry of Great Britain“ 1937, S. 90. — ³⁾ Die „Road and Rail Traffic Act“ vom April 1933 machte den Lastkraftwagenbetrieb lizenzpflichtig, und zwar nicht nur den gewerblichen, sondern auch den werkeigenen Lastkraftwagenbetrieb von Industrie, Handel usw. Drei Klassen von Lizenzen wurden eingeführt: Die „A“-Lizenz gilt für den reinen gewerblichen Gütertransport. Unter „C“-Lizenz fällt der reine Werkverkehr. Die Fahrzeuge mit „B“-Lizenzen dürfen Eigentransporte durchführen, aber auch für dritte Personen arbeiten. Allerdings sind die Fahrzeuge dieser Gruppe gewissen Beschränkungen unterworfen. So kann ihre Betätigung auf bestimmte Ortsbezirke oder auf die Beförderung bestimmter Güter beschränkt werden.

befremdet nicht, wenn man weiß, daß sich die Maßnahmen, die die Reichsbahn zur Sicherung ihres Transportvolumens in vergangenen Jahren durchführte, vornehmlich im Bereich des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen aus- gewirkt haben, während der werkeigene Lastkraft- wagen weit weniger berührt wurde.

In Großbritannien konnte sich der gewerbliche Lastkraftwagenverkehr — im Gegensatz zu Deutschland — wenigstens bis 1933 genau so frei entfalten, wie der Werkverkehr. Dabei stießen die Kraftfahrunternehmer schon sehr bald über die Nahzone vor. Frühzeitig entstanden Organi- sationen, die dafür Sorge trugen, daß dem Fuhr- unternehmer auch außerhalb seines Ortsbereichs ständig Ladungen zur Verfügung standen. Auch einzelne Handelskammern Großbritanniens rich- teten Laderaumverteilungsstellen für ihre Bezirke ein¹⁾. Sicher ist Großbritannien mit seiner Organi- sation der Frachtzuteilung an die Lastkraftwagen- unternehmer Deutschland um mindestens ein Jahrzehnt voraus.

Der Schluß liegt nahe, daß in Deutschland eine Politik, die auf den verstärkten Einsatz von Last- kraftwagen gerichtet ist, dort ansetzen wird, wo die Entwicklung verhältnismäßig am weitesten zurückgeblieben ist, also im Bereich des *gewerb- lichen* Lastkraftwagens. Der Lastkraftwagen hat, soweit er sich nicht auf den Lokalverkehr bzw. die Nahzone beschränkt, eine weitgespannte Laderaumverteilungsorganisation zur Voraus- setzung, die ihm die notwendigen Transportgüter zuführt. Eine solche Organisation ist in den letzten Jahren auch in Deutschland geschaffen worden und damit auch die Möglichkeit einer stärkeren Entwicklung des gewerblichen Güter- kraftverkehrs. Bei allen Entscheidungen wird man aber den Grundsatz nicht außer acht lassen, daß es im allgemeinen rationeller ist, den Last- kraftwagen auf kürzere Entfernungen einzusetzen als auf weitere, daß aber die Bahn im Fernverkehr häufig einen Kostenvorsprung hat.

Neueinstellungen von Lastkraftwagen und Bestandszunahme in den Vergleichsländern 1932 bis 1937

Vielleicht noch aufschlußreicher als die ver- gleichende Betrachtung des Motorisierungsstandes ist die Beobachtung der Fortschritte, die die

Kraftverkehrsentwicklung in den Vergleichs- ländern während der letzten Jahre gemacht hat.

Wie die nachfolgende Übersicht zeigt, wurden in dem Krisenjahr 1932 in Deutschland nur noch rund 7000 Lastkraftwagen neu in den Verkehr gestellt, d. h. 15,5 v. H. der im gleichen Jahr in Großbritannien zugelassenen Fahrzeuge. In den darauffolgenden Jahren haben dann die Neu- einstellungen in Deutschland verhältnismäßig sehr viel schneller zugenommen als jenseits des Kanals, so daß hier 1937 schon 60 v. H. der englischen Zulassungszahlen erreicht wurden.

Zulassung fabrikneuer Lastkraftwagen

Jahr	in		Zulassungen in Deutschland in v. H. der Zulassungen in Großbritannien
	Großbritannien	Deutschland	
1932.....	44 491	6 846	15,5
1933.....	53 763	11 219	20,9
1934.....	68 215	22 664	33,2
1935.....	67 881	35 500	52,3
1936.....	81 006	47 865	59,1
Jan. bis Sept. 1936	59 838	34 881	58,3
Jan. bis Sept. 1937	58 520	35 169	60,1

Entsprechend den höheren Beständen in Groß- britannien diente dort ein sehr viel größerer Teil der neu in den Verkehr gestellten Lastkraftwagen dem Ersatz ausgeschiedener Fahrzeuge, während in Deutschland umgekehrt ein erheblich größerer Vom-Hundert-Satz *zusätzlich* in den Verkehr trat. Die Folge hiervon war, das trotz absolut erheblich niedrigerer Zulassungen die Bestände an Lastkraftwagen in Deutschland schon von Mitte 1934 bis Mitte 1936 etwa in dem gleichen Umfange zugenommen haben wie in Groß- britannien, und daß im Jahre 1936/37 hier sogar ein sehr viel größerer Fortschritt erreicht wurde als dort.

Zunahme (+) bzw. Abnahme (—) der Bestände an Liefer- und Lastkraftwagen

Jahr	in Deutschland ¹⁾	in Großbritannien ²⁾
	Stück	Stück
1926/27.....	+ 10 940	+ 25 782
1927/28.....	+ 20 796	+ 22 839
1928/29.....	+ 22 187	+ 24 050
1929/30.....	+ 13 480	+ 18 647
1930/31.....	+ 3 640	+ 12 173
1931/32.....	— 8 652	+ 9 486
1932/33.....	+ 222	+ 17 387
1933/34.....	+ 17 546	+ 25 833
1934/35.....	+ 19 669	+ 21 403
1935/36.....	+ 26 734	+ 24 504
1936/37.....	+ 50 532	³⁾ + 25 000

¹⁾ Vom 1. Juli bis 30. Juni des jeweiligen Jahres. — ²⁾ Vom Ok- tober bis September des jeweiligen Jahres. — ³⁾ Geschätzt.

¹⁾ Chr. C. Brunner berichtet schon in seinem 1928 erschienenen Buch über „Das Problem des Kraftfahrzeugtransports“ von der erfolg- reichen Tätigkeit der Handelskammer in Nottingham auf dem Gebiete der Frachtzuteilung an gewerbliche Kraftfahrunternehmer.

Die vorstehende Übersicht zeigt, wie schwer der deutsche Kraftverkehr von der Krisis der Jahre 1930 bis 1932 betroffen worden ist. Nicht

nur, daß die Fahrzeuge ungenügend ersetzt wurden und so überalterten; in den kritischsten Jahren, d. h. von 1931 bis 1932, ging der Bestand von Lastkraftwagen sogar um fast 9000 Einheiten zurück. Andererseits sieht man auch, in welchem Tempo der Wiederaufbau durchgeführt wurde. Schon 4 bis 5 Jahre nach dem Umbruch, also im Jahre 1936/37, konnte in Deutschland ein Jahreszugang von über 50000 Lastkraftwagen verzeichnet werden. Weder in Deutschland noch in Großbritannien noch in irgendeinem anderen europäischen Lande ist in den rückliegenden Jahren jemals ein Fortschritt beobachtet worden, der an diese Zahlen annähernd heranreicht.

wagenparks noch immer erheblich ungünstiger ist als die Altersschichtung der englischen Bestände, d. h. daß in Deutschland noch verhältnismäßig sehr viel weniger Fahrzeuge aus jüngeren Baujahren vorhanden sind als in Großbritannien.

Wie nachstehende Übersicht zeigt, waren in Deutschland Mitte 1937 immer noch 37 v.H. aller Lastkraftwagen älter als 6½ Jahre, während in Großbritannien über 7 Jahre alt nur 18 v.H. der Fahrzeuge waren. Leider lassen sich die Statistiken beider Länder wegen formaler Abweichungen nicht genau vergleichen, aber die stärkere Besetzung der älteren Jahrgänge in Deutschland

Altersschichtung des deutschen und englischen Lastkraftwagenbestandes

Deutschland			Großbritannien ¹⁾		
	Stück	v. H.		Stück	v. H.
Lastkraftwagenbestand am 1. 7. 1937			Lastkraftwagenbestand September 1936		
insgesamt	320 016	100	insgesamt	480 393	100
davon: aus dem Baujahr			davon:		
1937..... bis ½ Jahr alt	20 324	6,4	weniger als..... 1 Jahr alt	99 298	20,7
1936..... ½ „ 1½ „ „	56 885	17,7	1—2 „ „	71 771	14,9
1935..... 1½ „ 2½ „ „	44 111	13,8	2—3 „ „	68 312	14,2
1934..... 2½ „ 3½ „ „	33 191	10,4	3—4 „ „	41 794	8,7
1934 bis 1937..... bis 3½ Jahr alt	154 211	48,3	bis 4 Jahr alt.....	281 175	58,5
1933..... 3½ bis 4½ Jahr alt	18 252	5,7	4—5 Jahr alt.....	34 300	7,1
1932..... 4½ „ 5½ „ „	13 631	4,3	5—6 „ „	39 248	8,2
1931..... 5½ „ 6½ „ „	15 494	4,8	6—7 „ „	39 960	8,3
1931 bis 1937..... bis 6½ Jahr alt	201 588	63,1	bis 7 Jahr alt.....	394 692	82,1
1930..... 6½ bis 7½ Jahr alt	21 386	6,7	7—8 Jahr alt.....	31 994	6,7
1929..... 7½ „ 8½ „ „	28 376	8,8	8—9 „ „	14 556	3,0
1929 bis 1937..... bis 8½ Jahr alt	251 350	78,6	bis 9 Jahr alt.....	441 242	91,8
1928..... 8½ bis 9½ Jahr alt	27 746	8,7	9—10 Jahr alt.....	9 463	2,0
andere Baujahre ²⁾	40 920	12,7	über 10 „ „	29 688	6,2

¹⁾ Aus „The Motor Industry of Great Britain“ 1937, S. 97. Die Zahlen sind auf Grund einer Analyse des Fahrzeugbestandes in Middlesex geschätzt. — ²⁾ Darunter auch Kraftfahrzeuge, für die das Baujahr nicht ermittelt werden konnte.

Nicht übersehen werden darf aber, daß in Großbritannien heute noch etwa 160000 Lastkraftwagen mehr im Verkehr sind als in Deutschland, so daß, wenn hier im Jahr auch weiterhin 25000 Fahrzeuge mehr eingestellt werden sollten als dort, es noch eine ganze Reihe von Jahren dauern würde, bis der Vorsprung aufgeholt ist. Und selbst wenn dies erreicht sein würde, d. h. wenn hier und dort die gleiche Zahl von Nutzfahrzeugen im Verkehr stände, würde Deutschland mit Rücksicht auf seine größeren Transportaufgaben noch immer schlechter ausgerüstet sein als Großbritannien. Berücksichtigt werden muß ferner, daß der Altersaufbau des deutschen Lastkraft-

gegenüber Großbritannien ist doch augenscheinlich.

Zusammenfassend ergibt sich also, daß trotz der Fortschritte, die die Motorisierung auch des Güterverkehrs heute in Deutschland gemacht hat und weiter macht, noch große Anstrengungen notwendig sein werden, wenn Deutschland in absehbarer Zeit ähnlich ausgerüstet sein soll wie Großbritannien. Dazu wäre erforderlich:

1. daß die absolute Zahl der vorhandenen Lastkraftwagenbestände hier erheblich höher ist als in England, und
2. daß sich auch der Altersaufbau unseres Nutzfahrzeugbestandes wesentlich verbessert.