

SCHRIFTEN DES INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

Wochenbericht

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

11. Jahrgang

Berlin, den 25. Mai 1938

Nummer 21

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

Zur Entwicklung des Handwerks

In den nächsten Tagen wird in Berlin die Erste Internationale Handwerksausstellung eröffnet. Dies gibt Veranlassung, auf die bedeutende Stellung hinzuweisen, die sich das Handwerk in der deutschen Volkswirtschaft bewahrt hat; unter dem zweiten Vierjahresplan wird es zudem vor neue und umfassende Aufgaben gestellt.

Mit der Veränderung der Produktionsmethoden in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts und dem Aufstieg von Technik und Industrie setzte sich ziemlich allgemein die Überzeugung durch, daß das Handwerk — fast zwangsläufig — zum Niedergang verurteilt sei. Wenngleich diese Anschauung schon damals von einzelnen Sachkennern scharf bekämpft wurde, so hat man doch erst in neuer Zeit erkannt, wie falsch diese Vorstellungen waren. Auch bei den heutigen technischen und wirtschaftlichen Produktionsbedingungen nimmt das Handwerk eine bleibende und sehr bedeutende Stellung ein; der Aufschwung der Wirtschaft weist dem Handwerk unter der Führung des Nationalsozialismus ganz neue Aufgabenbereiche zu.

Von etwa 3,6 Millionen gewerblichen Betrieben entfallen allein 1,6 Millionen oder rd. 44 v. H. auf das Handwerk. Von fast 34 Millionen schaffenden Menschen sind (1937) 4,65 Millionen im Handwerk tätig, das sind fast 14 v. H. Mindestens 8½ Millionen deutscher Volksgenossen leben vom Handwerk. An diesen Zahlen ändert sich auch nicht viel durch die in Gang befindliche Rationalisierung der handwerklichen Arbeit, durch die eine Reihe von Arbeitskräften, die im Handwerk nicht voll beschäftigt sind oder dort nicht mit vollem Erfolg arbeiten, in die Industrie überführt werden, um dort den empfindlichen Mangel an Kräften zu vermindern.

Aber nicht allein an der Zahl der Betriebe und Beschäftigten zeigt sich die Bedeutung des Handwerks. Vielleicht noch besser läßt sie sich an der außerordentlich großen Zahl derer erkennen, die einen *handwerklichen Beruf* ausüben. Handwerkliche Berufsarbeit wird nämlich nicht nur in den eigentlichen Handwerksbetrieben geleistet, sondern auch in der Industrie, in Verkehrsbetrieben, im Handel und — nicht zuletzt — in der Landwirtschaft. 1933/34 waren etwa 2,7 Millionen Handwerker außerhalb der Handwerkswirtschaft tätig. Inzwischen wird diese Zahl noch gestiegen sein. Heute wird die Bedeutung des Handwerks als Ausbildungsstätte für qualifizierte gewerbliche Berufe mehr gewürdigt denn je.

* * *

Leider reichen die statistischen Unterlagen nicht aus, um zu zeigen, wie sich der Bestand des Handwerks und die Bedeutung der handwerklichen Berufe seit dem vorigen Jahrhundert entwickelt haben. Eine solche Übersicht wäre besonders wertvoll, da sich wahrscheinlich ergeben würde,

daß — bei großen Umschichtungen im einzelnen — die handwerkliche Berufsarbeit sich im ganzen noch ausgedehnt hat. Aber auch das Handwerk als selbständiger Wirtschaftszweig ist weitgehend erhalten geblieben. So schätzt Gustav Schmoller, daß „im heutigen Deutschland¹⁾ 1816 etwa 0,5 Million, 1861 ungefähr 1 Million, 1895 gegen 1,3 Millionen Handwerksmeister vorhanden waren“. Für die Gegenwart aber rechnet man mit 1,6 Millionen selbständigen Betriebsinhabern im Handwerk.

Trotz dieser absoluten Zunahme ist freilich das Handwerk als Ganzes im Wachstum der deutschen Wirtschaft nicht so rasch vorangekommen wie etwa die Industrie; ja selbst mit der Bevölkerungszunahme hat das Handwerk (der Zahl der Betriebe nach) nicht voll Schritt gehalten. Je 1000 Einwohner gab es nämlich in Deutschland

1816 . . .	24,9 Handwerksmeister,
1861 . . .	28,3 „
1895 . . .	26,7 „
1937 . . .	23,8 „

Andererseits ist aber zu bedenken, daß die durchschnittliche Größe der einzelnen Handwerksbetriebe zweifellos gewachsen ist. Der Anteil des gesamten Handwerks (Meister, Gesellen, Lehrlinge) am Arbeitsvolumen der deutschen Wirtschaft muß sich daher besser gehalten haben, als aus den obigen Zahlen hervorgeht.

Die Entwicklung im einzelnen

Die vorstehend geschilderte Entwicklung gibt nur ein Gesamtbild. Darüber hinaus ist es notwendig, die Wandlungen und Verschiebungen zu untersuchen, die sich im einzelnen im Bestande des Handwerks und in der handwerklichen Berufsarbeit während der letzten 100 Jahre und vor allem auch in neuerer Zeit ergeben haben.

Zunächst kann kein Zweifel darüber bestehen, daß eine Reihe von Handwerkszweigen ihre *frühere Bedeutung verloren* hat. Ähnlich wie in der Industrie, im Verkehrsgewerbe oder im Handel gibt es auch hier Zweige, die „altern“ und im Laufe der Zeit sogar fast ganz verschwinden. Die Gründe für diesen strukturellen Rückgang sind ganz verschieden: Die Verbrauchsgewohnheiten ändern sich im Laufe der Jahrzehnte, die Mode wandelt sich teilweise sogar sehr rasch; infolge anderer Produktionsmethoden und -bedingungen sowie durch den Übergang zu neuen Werkstoffen ist die Erzeugung bestimmter Waren vielfach auf die Industrie übergegangen. So sind die handwerkliche

¹⁾ Gebietsstand vor dem Kriege.

Spinnerei und Weberei, das Seifensieder- und Kerzenzieherhandwerk, der Nagelschmied, der handwerkliche Brauer, der Lederhandschuhmacher kaum noch zu finden. Ein anderer Teil von Handwerkszweigen wird zwar heute noch gebraucht, hat aber einen großen Teil seiner früheren Bedeutung eingebüßt. Das gilt für den Drechsler und Böttcher, den Stellmacher, den Seiler und Netzmacher, den

dieses Handwerk einen großen Teil seiner früheren Arbeitsmöglichkeiten verloren zu haben. Da heute die Wohnungen wieder mehr mit Kachelöfen ausgestattet werden, erlebt die Töpferei eine starke Neubelebung.

Außerdem ist aber bei einer Einschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten der Handwerkswirtschaft zu berücksichtigen, daß die „alternden“ Handwerke doch nur einen kleinen Bereich des gesamten Handwerks ausmachen. Daneben gibt es einen breiten und widerstandsfähigen Block von Handwerkskern, die sich gehalten, mit der Bevölkerungszunahme und Verbrauchssteigerung sogar noch ausgedehnt haben. Hierher gehören zunächst die meisten Bauhandwerke. Diesen Handwerkszweigen wird auch in Zukunft der größere Teil der Arbeiten im Wohnungs- und Siedlungsbau sowie die umfangreichen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten am deutschen Hausbesitz vorbehalten bleiben (dabei sind die neuen Auftriebskräfte, die die umfassenden Bauaufgaben der kommenden Jahre auch den Bauhandwerken geben werden, noch gar nicht in Rechnung gestellt). Hierher sind weiter die Gruppen zu zählen, die einen lokal begrenzten Bedarf decken, wie etwa allgemein die Vertreter des Nahrungsmittelhandwerks (also vor allem die Bäcker und Fleischer) und darüber hinaus ein bestimmter Teil fast aller Handwerkszweige; denn die Schneider, Schuhmacher, Tischler, Schlosser usw. arbeiten zum Teil nur für den örtlich eng begrenzten Bedarf. Ferner haben sich die Handwerke der persönlichen Dienstleistungen, als deren hervorragendste Vertreter wohl die Friseure angesprochen werden können, noch ausgedehnt (Zahl der Betriebe 1926: 59200, 1937: rd. 96000).

Die Widerstandsfähigkeit des gesamten Handwerks wird zudem dadurch wesentlich gestärkt, daß der handwerklichen Arbeit laufend neue Aufgaben zuwachsen. So ist die Ausgliederung von „neuen“ Handwerkszweigen aus den Haushaltungen noch nicht abgeschlossen. Ein gutes Beispiel dafür sind die handwerklichen Wäscherei- und Plättereibetriebe. Sie mußten zwar lange Zeit um ihre Anerkennung als selbständiges Handwerk kämpfen, und wenn die Handwerksorganisationen für 1926 nur 2581 Betriebe dieser Art ausweisen, so mag dies zum Teil mit dem Ringen um die Anerkennung zusammenhängen. Nach der gewerblichen Betriebszählung, die freilich auch die Großbetriebe dieses Gewerbes umfaßt, gab es 1933 52 v. H. mehr Wasch- und Plättanstalten als 1925 (1933: 29931 Betriebe, gegenüber 19739 im Jahr 1925). Die Zahl der handwerklichen Betriebe allein wird für 1937 bereits mit 16531 angegeben.

Ferner haben sich aus den althergebrachten Handwerkszweigen ständig neue Handwerke herausgebildet. So hat sich in früherer Zeit aus dem Schmiedehandwerk das Schlosserhandwerk entwickelt, aus dem Schlosserhandwerk der Installateur. Aus dem Elektro-Handwerk sind in neuer Zeit das Rundfunkhandwerk und das Auto-Elektrohandwerk herausgewachsen. Aus der

Zur Entwicklung der handwerklichen Berufsarbeit
Erwerbstätige in Handwerksberufen*)

	1882	1895	1907	1925	1933
Nahrungsmittelgewerbe					
Bäcker u. Konditoren	183 330	247 588	326 345	260 658	351 789
Fleischer u. Wurstmacher ..	130 631	176 671	220 418	185 069	242 193
Müller	118 091	103 716	87 164	46 568	40 154
Bekleidungsgewerbe					
Schneider u. Schneiderinnen	328 698	458 629	627 414	553 854	553 492
Schuhmacher	429 322	402 186	372 812	261 854	240 288
Kürschner	—	14 027	16 727	13 561	18 929
Hut- u. Mützmacher	33 819	22 788	19 764	25 103	10 695
Lederhandschuhmacher	—	14 997	30 077	6 021	2 864
Holzgewerbe					
Böttcher	—	55 533	45 489	29 758	21 204
Stellmacher	85 517	87 194	107 482	98 392	80 977
Drechsler	46 643	32 474	49 551	22 741	18 169
Metallgewerbe					
Schmiede	159 142	195 167	214 492	244 108	225 174
Kupferschmiede	11 328	13 534	14 005	14 562	15 412
Rohrleger u. Installateure ..	—	67 432	89 246	120 195	165 214
Baugewerbe					
Zimmerleute	183 730	200 154	219 580	211 035	189 879
Dachdecker	29 006	35 460	41 831	46 199	51 242
Stukkateure u. Gipser	—	14 548	26 968	25 687	26 679
Ofensetzer u. Topfer	—	18 210	21 827	27 892	31 653
Glaser	19 932	21 649	26 669	21 923	24 302
Maler u. Lackierer	91 877	135 087	200 439	269 681	330 367
Schornsteinfeger	—	9 404	10 035	10 835	12 551
Sonstige Gewerbe					
Tapezierer, Dekorateure u. Polsterer	18 777	30 643	45 087	41 772	53 952
Sattler u. Riemer	58 950	71 232	84 514	92 807	70 068
Seiler u. Netzmacher	18 646	17 918	20 344	7 440	5 744
Uhrmacher	—	33 910	41 517	30 186	28 222
Gold- u. Silberschmiede	—	26 898	58 844	45 979	37 951
Graveure u. Ziseleure	—	12 079	15 181	10 575	10 353
Fotografen	6 364	11 851	18 153	20 969	20 766

*) In Handwerk, Industrie, Verkehrsgewerbe, Landwirtschaft, Handel usw. tätige Personen; nach Angaben der amtlichen Berufszählungen.

handwerklichen Müller, den Schuhmacher, einen Teil der Schneider und Schneiderinnen sowie schließlich für die Putzmacherinnen.

An alle diese Handwerkszweige, die durch die mannigfachen Veränderungen des wirtschaftlichen und sozialen Lebens in ihren Existenzgrundlagen getroffen worden sind, denkt man, wenn von dem „Niedergang“ des Handwerks gesprochen wird. Dabei darf man aber nicht vergessen, daß selbst alternde Handwerkszweige wieder aufleben und sogar zu neuer Blüte gelangen können. Ein Beispiel aus jüngster Zeit bildet das Töpferhandwerk. Durch den Übergang zur Zentralheizung schien

Zur Entwicklung der Handwerksbetriebe
Zahl der Betriebe

Handwerkszweige	8 preußische Provinzen				Deutsches Reich (jeweiliges Gebiet)								
	1819	1831	1846	1861	1875	1882	1895	1907	1925	1931	1933	1936	1937
Bäcker u. Konditoren	19 276	21 217	24 601	26 034	70 252	88 477	103 958	119 499	103 150	107 446	114 061	116 205	116 206
davon:													
Bäcker	—	—	—	—	—	—	96 162	—	94 061	98 804	103 882	106 587	106 697
Konditoren	—	—	—	—	—	—	7 796	—	9 089	8 636	10 179	9 618	9 509
Fleischer	14 204	15 367	19 386	21 381	77 427	81 713	92 873	110 007	86 880	93 017	104 183	108 038	104 041
Müller	23 962	25 584	28 062	31 884	50 908	58 079	52 389	46 189	28 566	28 237	25 430	30 002	30 413
Tischler	17 839	24 774	40 808	47 342	123 104	125 926	126 943	—	92 088	95 535	—	115 614	110 565
Stellmacher	11 516	13 280	17 976	20 175	52 410	54 848	53 827	52 623	37 903	36 567	40 198	41 050	40 065
Böttcher	10 155	11 798	14 793	15 055	41 352	39 555	30 743	24 187	13 989	11 925	11 479	12 483	12 132

*) Angaben für 1819 bis 1861 nach den Zählungen des deutschen Zollvereins für die 8 alten preußischen Provinzen (Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen, Westfalen, Rheinland, Ostpreußen); seit 1870 Ergebnisse der gewerblichen Betriebszählungen. Für 1931, 1936 und 1937 Angaben der handwerklichen Organisationen.

Schmiederei und der Schlosserei gliedert sich vor unseren Augen mit seltener Intensität das Kraftfahrzeughandwerk aus.

Dieser Vorgang — teils durch Wandlungen in der industriellen Produktionstechnik, teils durch Wandlungen im Bedarf bedingt — ist auch heute noch nicht abgeschlossen, einfach deshalb nicht, weil sich sowohl der Bedarf als auch die Be-

darfsdeckung in steter Entwicklung befinden. Daß dem deutschen Handwerk auch heute neue und große Aufgaben gestellt sind, wird sich besonders auf dem Gebiet der Werkstoffverarbeitung erweisen; denn auch die neuen Werkstoffe erfordern auf vielen Gebieten — sei es für Neuanfertigung oder Reparatur — den Einsatz sorgfältiger Handwerksarbeit.

Das Kraftfahrzeughandwerk

Das Kraftfahrzeughandwerk hat mit fast 18000 Betrieben heute schon eine ganze Reihe altüberkommener wichtiger Handwerkszweige überflügelt und befindet sich im Zuge der fortschreitenden Motorisierung auch weiter in lebhafter Entwicklung. Zählt man die Karosseriebauer, die statistisch in der Handwerksgruppe der Stellmacher (diese umfaßt etwa 40000 Betriebe) enthalten sind, hinzu, so liegt die Gesamtzahl der Handwerksbetriebe, die ihr Dasein dem Kraftfahrzeug verdanken, noch erheblich höher. Schließlich ist eine nicht abzuschätzende Zahl von Mechanikern, Schlossern und Schmieden nebenberuflich mit der Kraftfahrzeugreparatur befaßt. Im einzelnen zählen zum Kraftfahrzeughandwerk vier verschiedene Gruppen, und zwar:

1. die eigentlichen Instandsetzungswerkstätten,
2. die Kraftfahrzeugelektriker,
3. die Zylinder- und Kurbelwellenschleifer,
4. die Vulkaniseure.

Die bei weitem größte und wichtigste Gruppe ist die erste mit etwa 15000 Werkstätten, mit der Reifenvulkanisierung sind nach der Statistik des Handwerks zur Zeit etwa 1100 Spezialwerkstätten mit der Kraftfahrzeugelektrik etwa 600 Betriebe befaßt.

Die Struktur des Kraftfahrzeughandwerks im engeren Sinne — Kraftfahrzeugreparaturhandwerk — ist dadurch gekennzeichnet, daß neben einer Vielzahl kleiner und kleinster Betriebe auch eine stattliche Zahl mittlerer und in den Mittelpunkt des Kraftverkehrs auch schon große Instandsetzungsbetriebe vorhanden sind. Diese eigenartige Struktur des Kraftfahrzeughandwerks wird verständlich, wenn man sich das Neben- und Gegeneinander verschiedener Kräfte vergegenwärtigt, die einerseits auf eine örtliche Dezentralisation des Reparaturangebots, andererseits auf eine betriebliche Zusammenballung und Arbeitsteilung¹⁾ drängen.

Wie schon im vorstehenden Aufsatz hervorgehoben wurde, verdankt der Großteil aller Handwerke sein Dasein der Tatsache, daß eine Vielzahl produktiver Leistungen grundsätzlich an den Ort des Verbrauchs gebunden ist. Als Beispiel wurde oben auf die großen Genußmittelhandwerke: Bäcker und Fleischer verwiesen. Hier geht die örtliche Bindung der Tätigkeit auf die Eigenart der Ware zurück, bei der es darauf ankommt, daß sie von der letzten Verarbeitungsstufe auf dem schnellsten Wege in die Hand des Konsumenten gelangt. Der letzte Verarbeiter ist hier auch der letzte Verteiler.

Eine im Regelfall ebenfalls örtlich gebundene große Gruppe von Handwerken ist die der Instandsetzer und Sachpfleger. Zu dieser Gruppe gehören heute ebenso die Schuhmacher wie die Uhrmacher, aber auch die Wäscher und Plätter und vor allem das hier zu behandelnde Kraftfahrzeughandwerk. Alle diese Handwerkszweige dienen der Wiederherstellung oder Instandsetzung und Pflege von *Gebrauchsgütern*. Dem Gebrauchsgut folgen sie an den Ort der Nutzung, denn der Gebraucher will diese Güter bei Reparaturbedürftig-

keit, Säuberung und sonstigen Pflegearbeiten nur so kurze Zeit wie irgend möglich aus der Hand geben. Hinzu kommt, daß Reparaturen als Arbeitsaufgabe meist individuellen Charakter haben und damit im allgemeinen zweckmäßiger handwerklich als industriell durchgeführt werden.

Mehr noch als alle anderen Instandsetzungsaufgaben drängt der Kraftfahrzeugreparaturbedarf zur örtlichen Dezentralisation. Diese Reparaturwerkstätten müssen selbstverständlich überall dort vorhanden sein, wo genügend Kraftfahrzeugbesitzer wohnen bzw. Kraftfahrzeuge ihren Standort haben¹⁾, aber darüber hinaus sind sie schon überall dort erforderlich, wo Kraftwagen und Krafträder in genügender Dichte vorbeikommen; denn die Reparatur kann ebensogut am Standort des Fahrzeugs wie unterwegs, d. h. an irgend einem anderen Orte anfallen.

Ein motorisiertes Land muß deshalb mit einem ausreichenden Netz von Instandsetzungswerkstätten überspannt sein. Die Werkstätten müssen so dicht beieinander liegen, daß mit Hilfe eines ausreichenden Abschleppdienstes jedes reparaturbedürftige Fahrzeug so schnell und so billig wie möglich herangeholt werden kann.

Dieser Tendenz zur örtlichen Entfaltung des Reparaturangebots wirkt im Kraftfahrzeughandwerk sehr stark ein anderer Umstand entgegen: Viele und vor allem größere Reparaturen setzen eine hochentwickelte Werkstatt-Technik: Spezialwerkzeuge, gewisse maschinelle Einrichtungen und auch besonders geschulte Kräfte voraus. Ohne diese lassen sich solche Reparaturen oft gar nicht oder nur unvollkommen und teuer ausführen. Auch die Bereitstellung von Ersatzteilen wird um so schwieriger, je weiter sich das Netz von Reparaturwerkstätten verzweigt, je geringer die Nutzung der örtlichen Werkstätten ist. Je nach der Dichte des Verkehrs haben die dezentralisierenden bzw. zentralisierenden Kräfte im Kraftfahrzeughandwerk die Oberhand.

In Gegenden geringster Verkehrsdichte fehlen die Voraussetzungen für ein selbständiges Kraftfahrzeughandwerk. Die Kraftfahrzeuginstandsetzung wird dort so gut es geht von Schmieden, Schlossern, Mechanikern u. a. *nebenberuflich* ausgeführt. Im ersten Entwicklungsabschnitt der Motorisierung war dies wohl der Regelfall — in Deutschland bis in die Nachkriegszeit hinein. Bezeichnend ist, daß in den ersten Nachkriegsjahren der Reichsverband des Schmiedehandwerks für seine Mitglieder — Meister und Gesellen — regelmäßig Autoreparaturkurse durchführte. Aber auch heute noch werden auf dem flachen Lande Kraftfahrzeugreparaturen von solchen Handwerkern nebenberuflich besorgt.

Hat der Kraftverkehr eine gewisse Dichte erreicht, so bilden sich zumeist durch Abspaltung aus anderen metallverarbeitenden Handwerken selbständige Werkstätten für die Kraftfahrzeugreparatur heraus. Vorherrschend bleibt allerdings

¹⁾ In dem Sinne, daß sich die Betriebe auf die Reparatur von Erzeugnissen bestimmter Fabriken einstellen.

¹⁾ Allerdings sind in den Großstädten häufig Wohngegenden, in denen besonders viel Kraftfahrer wohnen, baupolizeilich zu Schutzgebieten, Gebieten also, in denen keine Werkstätten errichtet werden dürfen, erklärt worden. Hierdurch ist die laufende fachmännische Pflege und Kontrolle der Fahrzeuge vielfach erschwert.

zunächst der Kleinbetrieb, nicht nur an der Peripherie des Kraftverkehrs, sondern — wie noch gezeigt werden soll — bis in die Verkehrszentren hinein. Für die Durchführung größerer und schwieriger Reparaturen fehlen diesen Klein- und Kleinstbetrieben meist die technischen Voraussetzungen; ihre Arbeit bleibt deshalb im allgemeinen auf die Beseitigung kleiner Schäden, in schwierigeren Fällen auf die behelfsmäßige Instandsetzung beschränkt. Ein Auskommen findet diese Art von Werkstätten zumeist nur in Verbindung mit den Einnahmen aus dem Vertrieb von Kraftstoffen und Öl, aus dem Handel mit Zubehör, Reifen, aber auch mit Kraftfahrzeugen und aus dem Pflegedienst.

Gewiß ist es ein schwieriges Problem, wie weit die sachgemäße einwandfreie Reparatur durch die Klein- und Kleinstbetriebe des Kraftfahrzeughandwerks oder gar bei nebenberuflicher Ausführung der Arbeiten gewährleistet ist. Andererseits kann diesen Kleinhandwerkern die Einsatzberechtigung zumindest insoweit nicht abgesprochen werden, als sie dem Kraftverkehr in die Gegenden geringerer Verkehrsdichte folgen und hier oft von großem Nutzen sind. Voraussetzung ist allerdings, daß Werkstattseinrichtung und Betriebsinhaber gewissen Mindestanforderungen genügen.

In den Zentren des Kraftverkehrs sind die Voraussetzungen für mittlere und Großwerkstätten sowie für die Spezialisierung auf bestimmte Erzeugnisse auch in Deutschland seit einigen Jahren schon gegeben. Die betriebliche Vergrößerung wie die Beschränkung auf die Wiederherstellung bestimmter Erzeugnisse ermöglichen einen hohen Stand der Werkzeugtechnik, den Einsatz besonders geschulter Kräfte und die Bereithaltung von Ersatzteilen. Aber auch in den Großstädten hält der Kleinbetrieb der mittleren und großen Werkstatt zumindest die Waage. Beispielsweise verteilen sich in Groß-Berlin 1937 die etwa 1200 Betriebe des Kraftfahrzeughandwerks nach dem Personalstand wie folgt:

Betriebe	Zahl der Mitglieder	in v. H. aller Mitglieder
Alleinbetriebe	369	30,8
Betriebe mit 2—5 Personen	571	47,7
Kleinbetriebe zusammen	940	78,5
Betriebe mit 6—10 Personen	146	12,1
11—30 „	91	7,6
31—50 „	9	0,8
über 50 „	12	1,0
Mittlere und große Betriebe zusammen ..	258	21,5
Insgesamt	1 198	100,0

Ähnlich war es in Dresden, Breslau und Düsseldorf, wo von 100 Betrieben des Kraftfahrzeughandwerks 29, 34 bzw. 52 Alleinbetriebe waren und weitere 48, 34 bzw. 38 Betriebe nur 2-5 Personen beschäftigten.

Wenn sich die Kleinbetriebe auch in den Großstädten neben der mittleren Werkstatt und dem Großbetrieb behaupten können, so liegt dies wohl in der Hauptsache an dem individuellen Charakter der Reparaturleistung. Ähnlich wie die ärztliche Leistung beruht diese auf dem Vertrauen des Auftraggebers, genau so wie in der ärztlichen Praxis kommt es hier vor allem auf die Diagnose, d. h. die richtige und rasche Feststellung des vorhandenen Fehlers oder Mangels an. Deshalb sucht der Kraftfahrer die persönliche Fühlung mit dem Meister bzw. mit der für den gesamten Reparaturbetrieb verantwortlichen Person. Hinzu kommt natürlich, daß der Kraftfahrer die Reparaturwerkstatt in der Nähe seiner Wohnung haben will. Auch in der Großstadt sind Pflegedienst und Kraftstoffgeschäft meist mit dem Reparaturbetrieb verbunden, häufig ist die Werkstatt einem

Garagenbetrieb angegliedert oder dem Kraftfahrzeughandel.

Die Fülle der Kleinbetriebe stellte in den letzten Jahren an die für die ordnungsgemäße und wirtschaftliche Befriedigung des Reparaturbedarfs verantwortlichen Stellen außerordentliche Anforderungen. Ihnen gerecht zu werden, war um so schwieriger, als

1. in dem noch sehr jungen Handwerk nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der Betriebsinhaber von Hause aus gelernte Kraftfahrzeughandwerker waren,
2. durch die schnelle Entwicklung der Motorisierung in den letzten Jahren auch der Reparaturanfall stark anstieg, und
3. seit 1933 die Wehrhaftmachung wie die Neueinstellungen der Industrie einen erheblichen Teil der geschulten Kräfte dieses Handwerkszweiges an sich zogen.

Das Kraftfahrzeugreparaturhandwerk ist, wie schon gesagt, zum großen Teil durch Spezialisierung aus anderen metallverarbeitenden Industrien hervorgegangen. Nach einer vom Reichsinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks in Verbindung mit dem Institut für Konjunkturforschung im Vorjahr durchgeführten Erhebung wurden in einem repräsentativen Ausschnitt aus dem Gesamthandwerk — erfaßt waren 1300 Betriebe in allen Teilen des Reiches — nur ein Drittel der Betriebsinhaber gelernte Kraftfahrzeughandwerker; 24 v. H. waren gelernte Schlosser und 10 v. H. waren Mechaniker. Die Betriebsinhaber von 1275 Betrieben des Kraftfahrzeughandwerks waren aus den nachfolgenden Berufen hervorgegangen:

Kraftfahrzeughandwerker	411	32,2 v. H.
Schlosser	303	23,8 „
Mechaniker	129	10,1 „
Kaufleute	103	8,1 „
<i>davon Automobilkaufleute</i>	31	2,4 „
Maschinenbauer	53	4,2 „
Schmiede	55	4,3 „
<i>davon Kupferschmiede</i>	2	0,2 „
Elektrotechniker	50	3,9 „
Vulkaniseure	40	3,1 „
Techniker	34	2,7 „
Dreher	9	
Kraftwagenführer	5	
Werkzeugmacher	5	
Sattler	3	
Stellmacher	3	
Uhrmacher	3	
Flugzeugführer	2	
Offiziere	2	
Lackierer	2	
Metallarbeiter	2	
Bäcker	1	7,6 „
Büchsenmacher	1	
Böttcher	1	
Klempner	1	
Maschinisten	1	
Dipl.-Volkswirte	1	
Schneider	1	
Tischler	1	
Versilberer	1	
Nicht ermittelt	51	
Insgesamt	1 275	100,0 v. H.

Unter diesen Umständen ist die Ausbildung eines gut geschulten Nachwuchses im Kraftfahrzeughandwerk eine für die Motorisierung — aber auch für die Wehrhaftmachung — nicht hoch genug einzuschätzende Aufgabe. Das Kraftfahrzeughandwerk bildet heute schon Jahr für Jahr 28000 Lehrlinge aus, während die Gesamtzahl der in diesem Handwerk Beschäftigten vom Reichsinnungsverband 1937 auf etwa 104000 geschätzt wird.

Eine weitere wichtige Aufgabe der Handwerksführung ist der Schutz des Kraftfahrers vor Übervorteilung und Pfuscharbeit. 1934 begann die Erneuerung des Kraftfahrzeughandwerks; die straffe Zusammenfassung des Gewerbebezweiges ermöglichte die Ausschaltung unzuverlässiger Elemente und eine eingehende Erziehungsarbeit an den Mitgliedern. Bis Ende 1939 müssen alle Betriebsinhaber eine ordentliche Meisterprüfung abgelegt haben oder mindestens die Befugnis zur

Anleitung von Lehrlingen besitzen¹⁾. Ende 1937 wurden für die wichtigen im Verkehr befindlichen Fabrikate Arbeitspreislisten ausgearbeitet, die für alle Werkstätten verbindlich sind. Dem Kraftfahrer wird hierdurch gewährleistet, daß ihm in jeder Werkstatt der angemessene Preis in Rechnung gestellt wird. Neben dieser ihrer wichtigsten Funktion werden die Arbeitspreislisten aber auch bewirken, daß Werkstätten, die heute noch technisch und organisatorisch rückständig sind, alles daran setzen, um ihre Ausrüstung und Arbeitsweise auf einen angemessenen Stand zu bringen,

¹⁾ Ausgenommen sind nur die älteren, d. h. vor 1900 geborenen Handwerker oder solche, die schon vor 1932 in die Handwerksrolle eingetragen waren.

weil sie ohne diesen nicht in der Lage sein werden, die Reparaturarbeit zu den festgesetzten Preisen durchzuführen.

Die geschilderten Maßnahmen werden wesentlich dazu beitragen, daß das Kraftfahrzeughandwerk den ihm gestellten Aufgaben gerecht wird. Insbesondere kann erwartet werden, daß 1940 im Zusammenhang mit den strengen Anforderungen, die dann allgemein an die Betriebsinhaber hinsichtlich ihrer Ausbildung gestellt werden, noch einmal eine stärkere Bereinigung dieses Handwerkszweiges eintritt. Trotz allem wird es außerordentlicher Anstrengungen bedürfen, wenn das Kraftfahrzeughandwerk in Zukunft mit der rasch vorwärtsschreitenden Motorisierung Schritt halten will.

Zur Lage des Pfandbriefkredits

Beengte Pfandbriefemissionen

Im Jahre 1937 lagen die *Nettoverkäufe* der im Inland begebenen Pfandbriefe und Kommunalobligationen, d. h. der Überschuß der Verkäufe über die Tilgungen und Rückkäufe¹⁾, ungefähr wieder auf der Höhe des Jahres 1936. Sie beliefen sich 1937 zwar auf 303,8 Mill. *RM* gegen 264,3 Mill. *RM* 1936; in der Ziffer von 1937 ist aber zum erstenmal die Emission der Landeskulturskreditbriefe der Rentenbank-Kreditanstalt — also eines

Nettozu- oder abgang*) aller Gattungen von Pfandbriefen und Kommunalobligationen in Mill. *RM*

Zeit	Pfandbriefe	Kommunalobligationen	Insgesamt ¹⁾
1929.....	+ 336,0	+ 133,6	+ 469,6
1930.....	+ 1002,8	+ 421,4	+ 1 424,2
1931.....	+ 147,8	+ 79,8	+ 227,6
1932.....	— 469,0	— 87,8	— 556,8
1933.....	— 352,5	— 71,7	— 424,2
1934.....	— 153,0	— 60,3	— 213,1
1935.....	+ 68,8	— 88,0	— 19,2
1936.....	+ 165,0	— 17,6	+ 147,4
1937.....	+ 182,8	— 20,9	²⁾ + 161,9
1938 Jan.	+ 17,6	— 3,0	²⁾ + 14,6
Febr.	+ 19,1	+ 1,4	²⁾ + 20,4
März.....	— 2,9	— 9,7	²⁾ — 12,6

¹⁾ Abweichungen gegen die Summe der Einzelposten durch Abrundungen entstanden. — ²⁾ Einschl. gekündigter und ausgeloster, noch nicht eingelöster Pfandbriefe bzw. Kommunalobligationen. — ³⁾ Verkaufsüberschuß oder Ankaufsüberschuß der Banken.

Sondertypen — in Höhe von 41 Mill. *RM* enthalten. Im eigentlichen laufenden Pfandbriefgeschäft der Bodenkreditinstitute sind somit nur 263 Mill. *RM* (gegen — wie gesagt — 264,3 Mill. *RM* im Jahr 1936) abgesetzt worden.

In den Nettoverkäufen kommt vor allem die Inanspruchnahme der laufenden Neukapitalbildung durch die Pfandbrieffinanzierung zum Ausdruck. Die Veränderungen im Gesamtumlauf an Pfandbriefen und Kommunalobligationen weichen von dieser Entwicklung der Netto-

¹⁾ Ohne Berücksichtigung der Tilgung von Aufwertungspapieren und nach dem Ausland begebenen Serien.

Nettozu- oder abgang*) der verschiedenen Gattungen von Pfandbriefen und Kommunalobligationen
Alle Anstalten zusammen; in Mill. *RM*

Zeit	Pfandbriefe				Kommunalobligationen			
	Im Inland begebene Gold- und Roggenpfandbriefe ¹⁾	Liquidationspfandbriefe	Nach dem Ausland begebene Goldpfandbriefe	Insgesamt ²⁾	Im Inland begebene Gold- und Kommunalobligationen und Sachwertanleihen ³⁾	Aufwertungs-schuldverschreibungen	Nach dem Ausland begebene Goldkommunalobligationen	Insgesamt ²⁾
1929.....	+ 491,6	— 153,1	— 2,5	+ 336,0	+ 168,4	— 23,4	— 11,4	+ 133,6
1930.....	+ 1233,4	— 212,0	— 18,7	+ 1002,8	+ 451,8	— 22,2	— 8,2	+ 421,4
1931.....	+ 378,9	— 152,3	— 78,6	+ 147,8	+ 117,3	— 28,5	— 8,7	+ 79,8
1932.....	— 284,7	— 112,4	— 91,9	— 469,0	— 61,4	— 21,6	— 4,8	— 87,8
1933.....	— 135,2	— 66,5	— 150,8	— 352,5	— 41,4	— 20,1	— 10,2	— 71,7
1934.....	+ 3,1	— 62,0	— 94,1	— 153,0	— 27,5	— 23,9	— 8,7	— 60,3
1935.....	+ 157,4	— 37,1	— 51,5	+ 68,8	— 53,4	— 20,7	— 13,7	— 88,0
1936.....	+ 253,9	— 62,7	— 26,3	+ 165,0	+ 10,4	— 21,2	— 6,9	— 17,6
1937.....	+ 208,1	— 100,8	— 16,2	⁴⁾ + 182,8	+ 5,7	— 20,4	— 6,8	⁴⁾ + 20,9
1938 Jan.	+ 58,5	— 35,0	— 2,7	⁴⁾ + 17,6	— 0,1	— 5,0	—	⁴⁾ + 3,0
Febr.	+ 23,3	— 9,0	— 2,0	⁴⁾ + 19,1	+ 2,0	— 0,5	—	⁴⁾ + 1,4
März.....	+ 20,7	— 6,2	— 16,0	⁴⁾ — 2,9	— 7,7	— 1,8	— 0,1	⁴⁾ — 9,7

¹⁾ Ohne Osthilfe-Entschuldungsbriefe und Ablösungsschuldverschreibungen. — ²⁾ Abweichungen gegen die Summe der Einzelposten durch Abrundungen entstanden. — ³⁾ Ohne Gemeindefremdschuldobligationen. — ⁴⁾ Einschl. gekündigter und ausgeloster, noch nicht eingelöster Pfandbriefe bzw. Kommunalobligationen.

verkäufe ab. Denn der in der Abwicklung befindliche Block von Aufwertungspapieren und nach dem Ausland begebenen Schuldverschreibungen wird weiterhin abgebaut; so erklärt es sich, daß der Gesamtumlauf (ohne Landeskulturskreditbriefe) im Jahr 1937 nur um 121 Mill. *RM* und im Jahr 1936 um 147 Mill. *RM* gestiegen ist. Diese Ziffern sind zwar weniger für die Nettoinanspruchnahme des Kapitalmarktes, wohl aber für die *Kostenlage* der Bodenkreditinstitute und von hier ausgehend auch für die Frage der Zinsbedingungen von Bedeutung: Die Begrenzung der Emissionsmöglichkeiten im Neugeschäft bei gleichzeitig rückgängigem Umlauf an Aufwertungspapieren und im Ausland begebenen Serien hat bisher eine Kostendegression, wie sie mit steigendem Bilanzvolumen verbunden zu sein pflegt, bei den Realkreditinstituten kaum wirksam werden lassen.

Nettozu- oder abgang*) der verschiedenen Gattungen von Pfandbriefen und Kommunalobligationen in Mill. *RM*

Zeit	Im Inland begebene Goldpfandbriefe und -kommunalobligationen, sowie Roggenpfandbriefe und Sachwertanleihen ¹⁾	Liquidationspfandbriefe und Aufwertungs-schuldverschreibungen	Nach dem Ausland begebene Goldpfandbriefe und Goldkommunalobligationen	Insgesamt ²⁾
1929.....	+ 660,0	— 176,5	— 13,9	+ 469,6
1930.....	+ 1 685,2	— 234,2	— 26,9	+ 1 424,2
1931.....	+ 496,2	— 180,8	— 87,3	+ 227,6
1932.....	— 326,1	— 134,0	— 96,7	— 556,8
1933.....	— 176,6	— 86,6	— 161,0	— 424,2
1934.....	— 24,4	— 85,9	— 102,8	— 213,1
1935.....	+ 104,1	— 57,8	— 65,2	— 19,2
1936.....	+ 264,3	— 83,8	— 33,1	+ 147,4
1937.....	+ 303,8	— 130,2	— 23,0	³⁾ + 161,9
1938 Jan. ...	+ 53,4	— 40,0	— 2,7	³⁾ + 14,6
Febr. ...	+ 27,3	— 9,5	— 2,0	³⁾ + 20,4
März....	+ 13,0	— 8,0	— 16,0	³⁾ — 12,6

¹⁾ Ohne Osthilfe-Entschuldungsbriefe, Ablösungsschuldverschreibungen und Gemeindefremdschuldobligationen. — ²⁾ Abweichungen gegen die Summe der Einzelposten durch Abrundungen entstanden. — ³⁾ Einschl. gekündigter und ausgeloster, noch nicht eingelöster Pfandbriefe bzw. Kommunalobligationen. — ⁴⁾ Verkaufsüberschuß oder Ankaufsüberschuß der Banken.

Daß die Nettoverkäufe der Bodenkreditinstitute im laufenden Geschäft trotz der grundsätzlichen Aufrechterhaltung der Emissionssperre im vergangenen Jahr ebenso hoch wie im Jahr 1936 lagen, ist immerhin bemerkenswert. Ausschlag-

gebend für dieses verhältnismäßig günstige Ergebnis sind — abgesehen von Einzelgenehmigungen, deren Gesamtsumme jedoch kaum ins Gewicht fallen dürfte — vor allem zwei Faktoren:

1. Aus den Emissionsgenehmigungen des Jahres 1936 hatte sich ein „Überhang“ gebildet, der erst 1937 abgesetzt wurde.

2. Eine gewisse Emissionsreserve lag in den sogenannten „trockenen“ Pfandbriefen, d. h. solchen Pfandbriefen, die in den Jahren der „Marktschwäche“ 1932 bis 1934 — allerdings 1934 nur noch in ganz geringem Umfang — von den Instituten zum Zwecke der Kursstützung aufgenommen und dem Treuhänder übergeben worden waren. Die einzelnen Institute konnten solche „trockenen“ Pfandbriefe dem Markt freilich nur in sehr verschiedenem Umfang zuleiten, je nach dem nämlich, ob sie seinerzeit die zurückgeflossenen Stücke vernichtet oder dem Treuhänder übergeben hatten.

Im laufenden Jahr dürfte sich die bisherige Emissionsreserve erschöpfen. Da im Jahre 1937 fast keine Emissionen mehr genehmigt wurden, steht ein Überhang für das Jahr 1938 nicht zur Verfügung. Vorräte an trockenen Pfandbriefen sind, wie die Institute ziemlich übereinstimmend berichten, kaum noch vorhanden. Auch Eigenbestände von Pfandbriefen bestehen nur in geringem Umfang; die Institute hatten auf sie im allgemeinen bereits zurückgegriffen, noch bevor sie die „trockenen“ Reserven einsetzten. Die Institute klagen sogar teilweise darüber, daß ihre Eigenbestände nicht einmal mehr zur Kurspflege ausreichen.

Die Ziffern der Nettoverkäufe von Pfandbriefen und Kommunalobligationen im ersten Viertel des laufenden Jahres scheinen diese Gegebenheiten zu bestätigen. Die Nettoverkäufe machten einschließlich der Landeskulturrekreditbriefe der Rentenbank-Kreditanstalt rd. 94 Mill. *RM*, ohne diese aber nur 79 Mill. *RM* aus, gegen 140 Mill. *RM* im ersten Vierteljahr 1937 (damals sind noch keine Landeskulturrekreditbriefe begeben worden).

Durch den Rückgang des laufenden Emissionsgeschäfts gewinnt die Liquidation der Aufwertungs- und Auslandspapiere für die Entwicklung des Gesamtumlaufs aller Pfandbriefe und Kommunalobligationen ein noch stärkeres Gewicht als bisher. Während sich im ersten Vierteljahr 1937 der Gesamtumlauf aller Gattungen von Pfandbriefen und Kommunalobligationen und damit das gesamte Geschäftsvolumen der Realreditinstitute noch um rd. 65 Mill. *RM* erhöhen konnte, beträgt die Zunahme in der gleichen Zeit des Jahres 1938 einschließlich der Landeskulturrekreditbriefe nur noch 22 Mill. *RM*; ohne diese würde sich sogar eine Umlaufserhöhung von nur noch 7 Mill. *RM* ergeben.

Neugeschäft im Fluß

Trotz des beschränkten Einsatzes des Pfandbriefs als Finanzierungsinstrument ist jedoch das Aktivneugeschäft der Bodenreditinstitute keineswegs zum Erliegen gekommen. Die Gesamtsumme der Neuausleihungen dürfte für das Jahr 1937 der Größenordnung nach auf etwa 600 bis 650 Mill. *RM* zu veranschlagen sein. Allein für Zwecke des Wohnungsneubaus haben die Pfandbriefinstitute im Jahre 1937 nach Schätzungen des Instituts für Konjunkturforschung für rd. 390 Mill. *RM* neue Darlehen ausgezahlt, gegen 300 Mill. *RM* im Jahre 1936 und 135 Mill. *RM* im Jahre 1935¹⁾.

Dieses „Neugeschäft ohne Emissionen“ basiert im wesentlichen auf zwei Finanzierungsquellen: der Aufnahme von sogenannten Globaldarlehen und der Wiederausleihe von Darlehensrückflüssen²⁾.

¹⁾ Vgl. Merkmale und Finanzierungsquellen des Wohnungsbaus 1937 in: Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 11. Jahrg., Nr. 9 v. 2. 3. 1938, S. 53. Die Zahl für 1937 ist auf Grund neuerer Unterlagen berichtigt.

²⁾ Für die Wiederausleihe kommen nur solche Darlehensrückflüsse in Betracht, die weder zur gesetzlichen Tilgung von Aufwertungspapieren noch zur planmäßigen Einlösung der nach Inflationsende begebenen Schuldverschreibungen verwendet werden müssen.

Dabei dürfte die Aufnahme von Globaldarlehen, die wohl meist von Versicherungsunternehmen gewährt werden, betragsmäßig nicht sehr ins Gewicht fallen; außerdem steht diese Finanzierungsform nur den öffentlich-rechtlichen Realkreditinstituten offen und ist auch hier nur ein Notbehelf. Größere Bedeutung, und zwar für alle Institute, hat dagegen die Wiederanlage der Darlehensrückflüsse. Die besondere Ergiebigkeit dieser Finanzierungsquelle ist vor allem der umfassenden Liquidisierung der Schuldner im Zuge der allgemeinen Wirtschaftsbelebung zu verdanken.

Man kann annehmen, daß sich die im laufenden Jahr bisher festzustellende weitere Einengung der Pfandbriefemissionen für das Aktivneugeschäft der Bodenreditinstitute nicht in vollem Umfange auswirken wird. Dagegen ist eine Schrumpfung des gesamten Geschäftsvolumens wohl unausbleiblich, wenn nicht wenigstens die zur Tilgung kommenden Aufwertungspapiere durch Neuemissionen — zur Gewährung neuer Darlehen oder auch zur Durchführung von Umschuldungen bei den Aufwertungsschuldnern — ersetzt werden können.

Zur Entwicklung der Sondertypen

In der amtlichen Statistik des Umlaufs von Schuldverschreibungen der Bodenreditinstitute werden außer Pfandbriefen und Kommunalobligationen der öffentlich-rechtlichen Pfandbriefinstitute und der privaten Hypothekenbanken (einschl. der im Ausland begebenen Serien und der Aufwertungspapiere) auch einige Sondertypen ausgewiesen: Osthilfeentschuldungsbriefe, sogenannte Ablösungsschuldverschreibungen und Gemeindeumschuldungsbriefe. Diese Papiere verdanken ihre Entstehung den großen Umschuldungs- und Entschuldungsaktionen für die Landwirtschaft und die Gemeindehaushalte. Die Emission solcher Umschuldungswerte bedeutet *wenigstens zunächst* keine Neuinanspruchnahme des Kapitalmarkts; deshalb empfiehlt es sich, für die Zwecke der Kapitalmarktbeobachtung die Umlaufziffern dieser Sondertypen auszugliedern und ihre Entwicklung getrennt zu verfolgen.

Umlauf an Schuldverschreibungen
in Mill. *RM*

Zeit	Osthilfe- entschul- dungsbrie- fe ¹⁾	Ablösungs- schuld- verschrei- bungen ¹⁾	Gemeinde- umschul- dungs- anleihe ¹⁾	Landes- kultur- kreditbriefe der RKA ²⁾
Ende 1932	0,1	.	.	.
„ 1933	38,3	.	233,8	.
„ 1934	85,0	.	2704,6	.
„ 1935	167,7	.	2953,9	.
„ 1936	101,2	10,4	2934,0	.
„ 1937	41,3	79,5	2787,0	41,0
1938 Jan.	41,3	93,5	2787,0	46,0
Febr.	41,3	109,1	2787,0	51,0
März	41,3	127,9	2787,0	56,0
April	.	.	.	71,0

¹⁾ Umlauf bzw. Umlaufveränderung in den Tabellen (S. 163) über den Nettozu- oder -abgang von Pfandbriefen und Kommunalobligationen nicht enthalten. — ²⁾ Umlauf bzw. Umlaufveränderung in den Tabellen über den Nettozu- oder -abgang von Pfandbriefen (S. 163) und Kommunalobligationen enthalten.

Der Umlauf an Gemeindeumschuldungsbriefen und Osthilfeentschuldungsbriefen ist im übrigen bereits in das Stadium der Abwicklung eingetreten. Der Umlauf an Gemeindeumschuldungsanleihe hat sich von seinem Höchststand (rd. 3 Mrd. *RM* im April 1936) auf 2,79 Mrd. *RM* im März 1938 ermäßigt; von den Osthilfeentschuldungsbriefen sind nur noch 41 Mill. *RM* im Umlauf, gegen rd. 177 Mill. *RM* im Februar 1936. Zugewonnen hat dagegen der Umlauf an sogenannten Ablösungsschuldverschreibungen; er erreichte Ende März 1938 rd. 128 Mill. *RM* und wird aller Voraussicht nach mit der weiteren Durchführung der landwirtschaftlichen Entschuldungsmaßnahmen noch weiter ansteigen.

Kanadas Flugzeugindustrie — Reservewerkstätte für Großbritannien?

Die kleine kanadische Flugzeugindustrie ist neuerdings in den Mittelpunkt des Interesses getreten, da sie offenbar dazu ausersehen wurde, eine Kapazitätsreserve für die Versorgung des Empire zu bilden. Aus diesem Anlaß wird im folgenden ein kurzer Überblick über Stand und Aussichten des kanadischen Flugzeugmarktes veröffentlicht.

Die kanadische Flugzeugindustrie ist bisher wenig entwickelt. Nach den Ergebnissen des Produktionszensus vom Jahre 1934 gab es damals 6 Betriebe, die sich mit dem Bau von Flugzeugen beschäftigten; die Zahl ihrer Arbeiter und Angestellten betrug nicht mehr als 162 Personen, der Wert der Erzeugung (brutto) nur 1 1/4 Millionen *A.M.* Gemessen an der Einfuhr, deckte die einheimische Erzeugung damals zwar mehr als zwei Drittel des Bedarfs, doch ist dieser Satz für die Gegenwart viel zu hoch gegriffen. Einmal war 1934 die Nachfrage sowohl nach Zivil- als auch nach Militärflugzeugen außerordentlich niedrig; außerdem bestand die inländische „Erzeugung“ zum Teil in Reparaturarbeiten, zu einem weiteren Teil aus der Montage importierter Teile.

Kanadas Versorgung mit Fluggerät im Jahr 1934

Einheimische Produktion ¹⁾	Einfuhr ²⁾ in 1000 <i>A.M.</i>
Wert 1,23 Mill. <i>A.M.</i> (Flugzeuge, Motoren, Teile)	Flugzeuge 115,6 Motoren 62,8 Teile 451,4

¹⁾ Einschl. Reparaturen und Montage. — ²⁾ Errechnet nach der brit. und amerik. Exportstatistik, weil die kanadische Statistik eine Trennung nach Zellen, Motoren und Teilen nicht zuläßt.

In der inländischen Erzeugung ebenso wie in der Einfuhr herrscht das britische und das amerikanische Element vor. Die erste Flugzeugfabrik des Landes auf kommerzieller Basis war die Firma Canadian Vickers (1923 gegründet), die sicherlich mit der britischen Vickers Aviation Ltd. in Zusammenhang zu bringen ist. Die Firmierung „de Havilland Aircraft of Canada“ verweist auf die entsprechende Gesellschaft in Großbritannien; die bedeutendste Flugmotorenfabrik des Landes Armstrong Siddeley Motors

Einfuhr Kanadas an Fluggerät
1000 *A.M.*

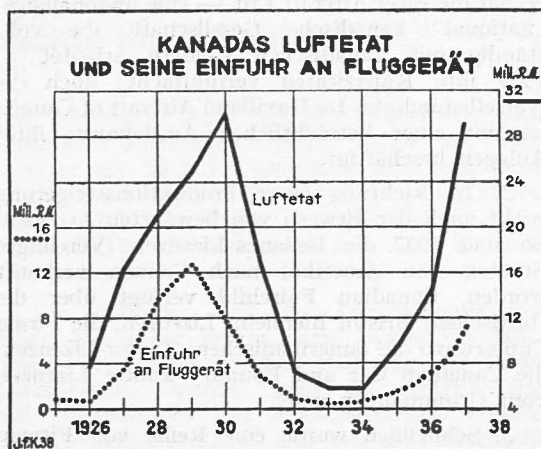
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Teile	Gesamt	davon aus	
					Großbritannien	den Ver.St. v. Amerika
1925....	63	421	437	921	583	338
1926....	269	245	218	731	520	211
1927....	1 186	1 212	1 021	3 419	1 546	1 872
1928....	4 884	1 416	3 429	9 729	3 819	5 910
1929....	5 873	1 265	5 617	12 756	5 293	7 462
1930....	3 079	725	3 819	7 623	2 487	5 137
1931....	589	185	2 115	2 889	1 224	1 665
1932....	399	56	485	881	181	749
1933....	131	44	230	405	187	218
1934....	116	63	451	630	156	474
1935....	388	266	885	1 539	545	994
1936....	1 428	348	1 229	3 005	1 261	1 744
1937....	.	.	.	(7 150)	(rd.900)	(rd.6 250)

¹⁾ Nach der amerikanischen und britischen Ausfuhrstatistik errechnet. 1937 für die Ver. St. v. Amerika nach der Statistik der Ausfuhrstatistik, für Großbritannien nach der kanadischen Importstatistik geschätzt.

Ltd. (gegründet 1927) hat enge Verbindungen zu den britischen Motorenwerken gleichen Namens. Unter amerikanischem Einfluß hingegen befinden

sich: Boeing Aircraft of Canada, Canadian Pratt & Whitney Co. sowie die Fairchild Aircraft Ltd., die direkt eine Filiale der amerikanischen Firma darstellt.

In der Einfuhr — die übrigens völlig im Gleichtakt mit dem Luftetat des Landes verlief — hielten sich gleichfalls Großbritannien und die Staaten mit wechselndem Erfolg etwa die Waage; neuerdings scheinen die Staaten eher das Übergewicht zu bekommen.



1936, aber auch vor allem 1937 liegen die Exporte der Staaten nach Kanada weit höher als die entsprechenden Exporte Großbritanniens, weil hier Lieferschwierigkeiten und Vollbeschäftigung für den Binnenmarkt die Ausfuhr hemmen.

Kanadas Flugzeugbedarf

Im Gegensatz zu den meisten anderen Ländern der Welt gibt es in Kanada weit mehr Zivil- als Militärflugzeuge. Nach Angaben, die sich auf die Jahreswende 1936/37 beziehen, zählte man damals 450 Zivilflugzeuge und 183 Militärflugzeuge — wobei ein Teil der Militärflugzeuge noch dazu schadhaf war und ein weiterer Teil wohl schon bei den „Zivilflugzeugen“ miteingefügt worden ist.

Kanadas Flugzeugbestand 1936-37

Zivilflugzeuge ¹⁾		Militärflugzeuge ²⁾	
Verwendungszweck	Stück	Art	Stück
Verkehr.....	241	Jagdflugzeuge	8
Schulung und Klubs ...	76	Beobachtungsflugzeuge ..	14
Privatbedarf.....	73	Flugboote	4
Behördlicher Einsatz....	60	Torpedo-Bomber	7
	450	Schulflugzeuge.....	105
		Flugzeuge für Verkehr und Photographie	45
			183

¹⁾ Stand am 31. 12. 36. — ²⁾ Stand am 31. 3. 37.

Im einzelnen ist sowohl der Zivil- als auch der Militärbedarf rasch im Steigen begriffen. Der Bestand an Zivilflugzeugen wird einmal schon deshalb zunehmen, weil die Fliegerklubs von Regierungsseite stark gefördert werden; daneben ist aber vor allem mit einer Bestandszunahme bei den Verkehrsflugzeugen zu rechnen, zumal der reguläre Verkehr zwischen beiden Küsten (Vancouver-Montreal in 18 Stunden) 1938 aufgenommen werden soll.

Auf dem Gebiet des Militärflugwesens war schon 1937 ein großzügiges Programm in Angriff genommen worden, das u. a. die Beschaffung von 102 neuen Flugzeugen im Werte von 5 Millionen Dollar vorsah.

Flugzeugbeschaffungsprogramm 1937

12 Jagdflugzeuge	3 Beobachtungsflugzeuge
24 Bomber	7 Flugboote
11 Torpedobomber	18 Küstenerkundungsflugzeuge
	27 Schulflugzeuge

Wenn dieses Programm — wieder infolge Lieferschwierigkeiten — nicht erfüllt wurde, so hat man sich für 1938/39 doch immerhin die Beschaffung von 75 Flugzeugen vorgenommen; im Frühjahr 1939 sollen insgesamt 102 Flugzeuge erster Linie vorhanden sein.

Der Aufbau der heimischen Industrie

Der wachsende Bedarf schafft im ganzen Antriebskräfte genug, um den Aufbau der einheimischen Flugzeugindustrie beschleunigt in Gang zu bringen. Dabei geht die Entwicklung auf mehreren Wegen vor sich:

1. Einige der *bereits bestehenden Werke* nehmen bedeutende Erweiterungen in ihren Anlagen vor. So hat die Fleet Aircraft Ltd. — eine unabhängige, „national“ kanadische Gesellschaft, die vollständig mit kanadischen Geldern arbeitet — 1937 ihre Kapazitäten verfünffacht; auch die (verselbständigte) De Havilland Aircraft of Canada ist mit einer beträchtlichen Ausdehnung ihrer Anlagen beschäftigt.

2. In Richtung einer Produktionssteigerung wirkt auch der Erwerb von bewährten *Lizenzen*. So sind 1937 die Bellanca-Lizenzen (Vereinigte Staaten von Amerika) nach Canada verkauft worden, Canadian Fairchild verfügt über die (britischen) Bristol Blenheim Lizenzen, die Firma Cub erwarb die (amerikanischen) Taylor-Lizenzen, die Canadian Car and Foundry kaufte Lizenzen vom Grummantyp usw.

3. Schließlich wurde eine Reihe von Firmen *neugegründet*, so die Stinson Aircraft of Canada Ltd. (1936), ferner ein Zweigwerk der Link Aviation Devices Inc. (Amerika) usw. Die bedeutendste Neugründung ist aber wohl die Flugzeugabteilung der National Steel Car Corp. of Canada, die die (britischen) Westland-Lizenzen erworben und in Toronto einen Großbetrieb errichtet hat. Die Zahl der Beschäftigten in dem neuen Werk, das in vier bis sechs Monaten anlaufen soll, beträgt 3000, die Produktionsleistung bei Ein-Schicht-Betrieb 500 Flugzeuge jährlich. Allein schon dieses eine Werk wird die Produktionsfähigkeit der gesamten kanadischen Flugzeugindustrie vervielfachen.

Kanadas Flugzeugindustrie als Exporteur?

Schon heute hat Kanada gewisse Exportaufträge für sich buchen können, wobei allerdings weniger die Leistungsfähigkeit der national-kanadischen Werke als vielmehr eine glückliche Wahl in den Lizenzen — und zum Teil wohl auch die Neutralitätsgesetzgebung der Vereinigten Staaten von Amerika — eine Rolle gespielt haben dürften. So hat die Canadian Car and Foundry im Herbst 1937 aus der Türkei Bestellungen auf 40 Jagdeinsitzer im Werte von

1,6 bis 2 Millionen Dollar erhalten; neuerdings hat die gleiche Firma einen Produktionsvertrag auf 10 Schul- und 40 Kampfflugzeuge mit der mexikanischen Regierung abgeschlossen.

Von besonderer Bedeutung scheint das *England-Geschäft* zu werden. Schon 1936 hatte die britische Regierung z. B. bei der Canadian Vickers fünf Kampfflugzeuge zum Preis von 1 Million Dollar bestellt; auch die Firma Fleet of Canada Ltd. (mit Consolidated-Lizenzen für die ganze Welt) hatte Aufträge bekommen (damals wurden im Zusammenhang mit diesen Aufträgen bereits einige Firmen angliert bzw. kanadisiert). Nachdem sich 1937 das Geschäft zunächst beruhigt hatte, kam es 1938 neu, und dieses Mal viel stärker, in Schwung. Jetzt handelte es sich nicht mehr darum, nur einige wenige Flugzeuge an Großbritannien zu liefern; denn die Lieferfristen sind in Kanada ebenso lang wie in England selbst, die augenblicklich gespannte Versorgungslage Großbritanniens könnte auf diese Weise also nicht behoben werden. Den britischen Bemühungen — die u. a. in der Entsendung einer Sachverständigenkommission nach Kanada sowie in dem Verkauf der Westland-Lizenzen zum Ausdruck kommen — gehen vielmehr dahin, sich in Kanada eine geschützte *Kapazitätsreserve für den Ernstfall* zu schaffen.

Kanada als „Rüstungsreservewerkstätte“

Zum erstenmal findet sich dieser Gedanke in der neuen Zeit vertreten bei Norman Macmillan, dem Luftfahrtkorrespondenten der „Daily Mail“; Macmillan schreibt (Anfang 1938): „Kanada ist das einzige Dominion, das geschützt genug liegt, um als Arsenal für das Empire benutzt zu werden. Wenn Kanada bereit ist, mit den Vereinigten Königreichen zusammenzuarbeiten und diese Nutzung seiner Möglichkeiten zuläßt, so besitzt es das einzige geschützte Gebiet, auf dem das britische Volk die Flugzeuge bauen sollte, die es für die Verteidigung des Empire braucht; dort würden die Werke vor Angriffen sicher sein“¹⁾. Im März d. J. wurde die Einsatzmöglichkeit Kanadas für die Flugzeugproduktion im Unterhaus erwogen, und Mitte Mai gab Lord Swinton im House of Lords bereits konkrete Hinweise: Kanada sei nicht nur gegen Luftangriffe gesichert; die in diesem Gebiet gebauten Flugzeuge könnten unzerlegt und ohne umständliche Schiffsreisen direkt über den Atlantik nach dem Mutterland zugeflogen und dann entsprechend verwendet werden.

Hier zeigt sich deutlich, wie stark die Probleme der Empire-Verteidigung der Entwicklung einer großen kanadischen Flugzeugindustrie förderlich sein können. Daß durch entsprechende Produktionspläne und Typenauswahl gleichzeitig der Einfluß der amerikanischen Produzenten auf dem kanadischen Markt zurückgedrängt werden kann, ist dabei eine für die britischen Interessen nicht unerwünschte Nebenwirkung.

¹⁾ Norman Macmillan, *The Chosen Instrument*. London 1938.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr										Gegenwart							
		30. März bis 3. April 1937	5.-10. April 1937	12.-17. April 1937	19.-24. April 1937	26.-30. April 1937	3.-8. Mai 1937	10.-15. Mai 1937	17.-22. Mai 1937	28. März bis 2. April 1938	4.-9. April 1938	11.-16. April 1938	18.-23. April 1938	25.-30. April 1938	2.-7. Mai 1938	9.-14. Mai 1938	16.-21. Mai 1938		
		13	14	15	16	17	18	19	20	13	14	15	16	17	18	19	20		
Woche:																			
Geschäftsgang (Indexziffer)																			
Deutschland ¹⁾	1936=100	112,6	112,7	112,6	113,9	114,8	115,3	113,7	113,8	116,1	114,6	114,4	114,8	116,1	116,1	*116,2	.		
Großbritannien ²⁾	"	107,0	107,4	108,5	108,5	109,1	109,3	109,1	110,3	104,2	103,9	103,3	103,0	101,9	101,4	101,8	101,7		
Ver. Staaten von Amerika ³⁾	"									79,0	79,0	*78,2	.				.		
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	411,7	415,5	420,1	419,2	434,0	417,6	433,2	411,8	416,0	411,4	405,7	412,3	416,3	401,7	414,8	.		
— in Deutsch-Oberschlesien	"	77,9	79,7	80,6	80,0	80,4	82,2	79,6	80,7	85,1	83,2	80,7	86,4	89,7	85,3	85,9	.		
Kokszerzeugung im Ruhrrevier	"	81,5	81,8	81,8	82,3	83,4	82,5	82,7	82,5	87,5	86,0	85,2	84,5	86,6	86,2	86,4	.		
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	"	.	886,3	884,1	866,1	824,9	838,2	.	727,3	813,1	807,8	830,2	.	822,6	761,3	.	.		
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn...	1 000	144,3	146,1	145,0	143,1	149,1	151,1	147,3	146,8	149,4	148,1	146,1	149,7	153,2	148,7	153,0	.		
Reichsbank																			
Kapitalanlagen	Mill. RM	5640	5217	4986	4839	5620	5437	5165	4946	6358	5979	5849	5527	6330	6084	6127	.		
darunter:																			
Wechsel- und Lombardkredite ..	"	5162	4761	4541	4410	5204	5021	4750	4531	5965	5568	5451	5109	5912	5666	5284	.		
Deckungsfähige Wertpapiere ..	"	167	145	133	118	106	105	105	104	96	114	101	121	121	121	544	.		
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	970	816	789	764	794	776	736	779	1323	1245	1222	1318	1031	953	955	.		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf	Mill. RM	6838	6481	6309	6187	6937	6750	6530	6261	7591	7437	7499	7192	8068	7813	7742	.		
davon Reichsbanknoten	"	4938	4646	4498	4390	4979	4816	4638	4438	5622	5476	5524	5283	6086	5860	5804	.		
Postcheckverkehr ⁵⁾	"	1456	1583	1529	1385	1476	1362	1653	1268	1890	1803	1504	1538	1963	1785	1815	.		
Postcheckguthaben (Bestände) ..	"	762	718	698	695	694	769	743	726	814	805	864	864	813	850	796	.		
Zinssätze																			
Blankotagesgeld	% p. a.	3,88	2,75	2,42	2,13	2,55	2,80	2,88	2,58	3,15	2,88	2,97	2,88	3,13	2,92	2,56	2,42		
Rendite der 4 ¹ / ₂ %-Pfandbriefe ..	"	4,57	4,56	4,55	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,49	4,49	4,49	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	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53		
Zürich	"	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		
Amsterdam	"	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,22	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4 ¹ / ₂ %-Wertpapiere	v. H.	97,95	98,20	98,52	98,69	98,75	98,79	98,80	98,80	100,06	100,07	100,06	100,05	100,04	100,02	100,03	100,03		
Kursniveau, gesamt ⁶⁾	"	98,41	98,62	98,90	99,04	99,08	99,07	99,07	99,07	100,13	100,15	100,15	100,12	100,12	100,11	100,12	100,12		
— Pfandbriefe	"	96,84	97,18	97,59	97,86	98,02	98,16	98,22	98,24	99,95	99,96	99,96	99,96	99,95	99,94	99,93	99,93		
— Kommunal-Obligationen	"	97,16	97,53	97,92	98,10	98,11	98,22	98,23	98,22	99,85	99,80	99,77	99,77	99,73	99,68	99,69	99,72		
— Öffentliche Anleihen ⁷⁾	"	101,48	101,94	102,32	102,59	102,49	102,21	102,26	102,09	102,91	102,98	102,98	102,95	102,66	102,69	102,69	102,52		
5% Industrie-Obligationen ⁸⁾	"																		
1924/26																			
— 100		109,1	109,5	110,8	111,6	111,2	111,2	111,5	112,0	114,4	114,6	115,1	115,2	114,7	114,0	113,1	112,6		
Aktienindex, gesamt	"	119,6	120,0	121,5	122,7	122,0	121,9	122,0	122,4	120,0	120,0	120,5	120,6	119,6	118,6	117,8	117,7		
— Bergbau und Schwerindustrie ..	"	101,7	102,1	103,3	104,0	103,8	103,9	104,1	104,5	108,8	109,0	109,4	109,6	109,3	108,6	107,6	107,1		
— Verarbeitende Industrie	"	112,3	112,8	113,8	114,7	114,3	114,3	114,9	115,4	119,1	119,4	120,1	120,1	119,7	119,2	118,2	117,5		
— Handel und Verkehr	"	134,1	132,8	133,8	131,8	128,6	134,5	132,1	132,9	104,4	108,4	111,5	111,8	110,5	108,7	106,9	104,9		
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1926=100	127,6	121,5	124,1	124,9	114,8	119,2	116,6	114,3	63,7	68,4	73,6	73,8	74,0	73,3	76,6	74,8		
Ver. Staaten von Amerika ¹⁰⁾	"																		
Devisenkurse in Berlin																			
New York	RM je \$	2,4900	2,4908	2,4912	2,4900	2,4900	2,4918	2,4918	2,4942	2,4937	2,4940	2,4923	2,4856	2,4887	2,4885	2,4905	2,4917		
London	RM je £	12,18	12,21	12,23	12,27	12,31	12,31	12,31	12,33	12,38	12,38	12,40	12,42	12,42	12,42	12,39	12,38		
Paris	RM je 100fr	11,45	11,33	11,12	11,08	11,10	11,18	11,16	11,14	7,62	7,69	7,78	7,74	7,65	7,23	6,97	6,97		
Warenpreise																			
Indexziffern																			
Reagible Waren ¹¹⁾	1913=100	82,9	82,1	80,4	79,6	79,4	79,4	79,4	79,0	74,1	73,8	73,6	74,3	73,9	73,4	73,5	73,1		
Großhandelspreise (gesamt)	"	106,2	106,2	105,9	105,6	105,6	105,6	105,8	105,8	105,7	105,6	105,6	105,6	105,5	105,5	105,5	105,4		
Agarstoffe	"	104,0	104,3	104,3	103,6	103,6	104,0	104,1	104,1	105,7	105,7	105,7	105,7	105,6	105,9	105,8	105,8		
Industrielle Rohstoffe u. Halbwar.	"	98,2	97,8	97,0	96,7	96,6	96,3	96,4	96,5	94,3	93,9	93,8	94,0	93,8	93,5	93,7	93,5		
darunter: Fertigwaren	"	123,7	123,6	123,7	123,8	124,1	124,1	124,2	124,2	125,9	126,0	126,0	125,9	126,0	125,9	125,9	125,9		
Produktionsgüter	"	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,0	113,0	113,0	113,0	113,0	112,9	112,8	112,8		
Verbrauchsgüter	"	131,6	131,5	131,7	131,9	132,3	132,3	132,4	132,4	135,6	135,7	135,7	135,6	135,7	135,6	135,6	135,6		
Großhandelsindex																			
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	94,7	94,5	94,5	93,8	93,5	93,2	92,7	93,5	81,2	80,9	81,1	81,0	80,6	80,5	80,8	81,4		
Großbritannien ¹²⁾	1913=100	120,6	119,8	118,9	118,9	117,4	117,6	120,3	120,7	106,1	106,0	106,6	106,0	106,1	105,0	105,0	103,7		
Großhandelspreise																			
Boggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	194,0	193,0	193,0	193,0	193,0	191,0	191,0	191,0		
Rinder, Lebendgewicht, Berlin ..	je 50 kg	41,3	41,3	41,3	41,3	41,3	42,3	42,3	42,3</										

