

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

10. JAHRGANG

BERLIN, DEN 9. JUNI 1937

NUMMER 23

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

Die Zahlen der Woche

Der deutsche Außenhandel*)

Die deutsche Außenhandelslage hat sich infolge der Belebung in der Weltwirtschaft während der letzten Monate fortschreitend gebessert: die Ausfuhr war im ganzen Jahr 1936 um 12 v. H., in den ersten vier Monaten 1937 um 18 v. H. größer als im Vorjahr. Besonders bemerkenswert ist ferner, daß es neuerdings Deutschland möglich ist, auch bei steigenden Preisen zu exportieren. Die Ausdehnung des Exports gestattet es (seit März 1937), trotz der höheren Rohstoffpreise auf den Weltmärkten, größere Rohstoffmengen als im Vorjahr einzuführen und gleichzeitig den Einfuhrbedarf für die Ernährung, der in diesem Jahr höher ist, zu decken. Trotz wachsender Einfuhr hat sich der Aktivatlo der Außenhandelsbilanz in den ersten vier Monaten des Jahres mit 206 Mill. RM gegenüber 1936 (Januar bis April 86 Mill. RM) mehr als verdoppelt.

	Einheit	1928	1929	1932	1933	1934	1935	1936	Januar—April	
									1936	1937
Werthebewegung										
Einfuhr insgesamt	Mill. RM	14 001	13 447	4 667	4 204	4 451	5 159	5 218	1 414	1 568
Ernährungswirtschaft	"	.	.	.	1 630	1 543	1 435	1 499	534	576
Gewerbliche Wirtschaft	"	.	.	.	2 574	2 908	2 724	2 719	880	976
daron Rohstoffe und Halbfwaren	"	5 718	5 705	2 412	2 069	2 332	2 315	2 321	761	858
Ausfuhr insgesamt	"	12 276	13 483	5 740	4 871	4 167	5 270	5 768	1 500	1 775
Fertigwaren	"	8 884	9 833	4 489	3 660	3 148	3 312	3 802	1 181	1 408
daron Vorerzeugnisse	"	.	.	.	1 215	1 061	1 140	1 282	414	490
Enderzeugnisse	"	.	.	.	2 445	2 088	2 172	2 520	766	918
Außenhandelsbilanz*)	"	— 1 725	+ 36	+ 1 073	+ 667	— 284	+ 111	+ 550	+ 86	+ 206
Volumenbewegung*)										
Einfuhr von Rohstoffen und Halbfwaren...	"	5 718	5 719	5 302	4 934	5 217	5 120	4 796	1 615	1 599
Ausfuhr von Fertigwaren	"	8 884	9 877	5 842	5 147	4 666	5 294	6 110	1 917	2 243
Durchschnittspreise*)										
Einfuhrpreise für Rohstoffe und Halbfwaren	1928 = 100	100	100,2	145,5	41,9	44,7	45,2	48,4	47,1	53,7
Ausfuhrpreise für Fertigwaren	"	100	99,6	76,8	71,1	67,5	62,6	62,2	61,6	62,8

*) Reiner Warenverkehr. — 1) Darunter Rückwaren: Einfuhr 1935: 47,2 Mill. RM, Einfuhr 1936: 44,8 Mill. RM; Ausfuhr 1935: 3,5 Mill. RM, Ausfuhr 1936: 2,1 Mill. RM. — 2) Wegen der teilweisen Umgliederung der einzelnen Warengruppen im Außenhandel sind die Zahlen vor 1933 nicht unbedingt mit den späteren Angaben vergleichbar. — 3) Einfuhrüberschuß (—) bzw. Ausfuhrüberschuß (+). — 4) Mengen bewertet mit den Durchschnittswerten des Jahres 1928. — 5) Tatsächliche Einfuhr- bzw. Ausfuhrwerte in v. H. der auf der Preisgrundlage von 1928 errechneten Werte.

Deutschlands Industrieproduktion im Frühjahr 1937

Die industrielle Gütererzeugung Deutschlands bewegt sich nach wie vor auf hohem Stand. Die vierteljährliche Indexziffer der gewerblichen Gütererzeugung (1928 = 100; Saisonschwankungen ausgeschaltet) beträgt nach vorläufigen Berechnungen rd. 111 im ersten Vierteljahr 1937, gegenüber 99 im ersten Vierteljahr 1936; damit ist der höchste (in den Jahren 1927/29 erreichte) Produktionsstand der Nachkriegszeit bereits fühlbar überschritten. Selbst unter Be-

rücksichtigung der Tatsache, daß die Produktionsangaben seit Anfang 1935 wieder das Saargebiet mitenthalten, ist Deutschlands Industrieproduktion im Durchschnitt der Monate Oktober 1936 bis März 1937 größer als je zuvor.

Seit dem ersten Vierteljahr 1937 hat sich die Belebung weiter fortgesetzt. Die Beschäftigung der Industriearbeiter war, nach den Berechnungen des Statistischen Reichsamts, im April um weitere 5 v. H. größer als im März 1937. Soweit die

Deutschlands Industrieproduktion*)
Volumen, 1928 = 100

	1928 = 100
1913 ehemaliges Reichsgebiet	98
1913 neues	89
1927/29 (ohne Saargebiet)	101
1937 1. Vj. (einschl. Saargebiet)	111 ¹⁾
1937 „ „ (ohne Saargebiet)	rd. 109 ¹⁾

*) Auf Grund der vierteljährlichen Indexpziffern des Instituts für Konjunkturforschung. ¹⁾ Saisonschwankungen ausgeschaltet.

wöchentliche Indexziffer des industriellen Geschäftsgangs ein Bild zu geben vermag, zeigt sie auch für den Monat Mai eine weitere Zunahme an.

Die Geschäftstätigkeit der Industrie in den letzten Monaten
1936 = 100

Zeit	Monatliche Produktion	davon Investitionsgüter	Geleistete Arbeitsstunden	Wöchentliche Indexziffer des Geschäftsgangs ¹⁾
1937 Jan. .	99,3	93,5	99,5	107,6
Febr. .	100,3	93,8	100,9	109,3
März .	105,5	102,4	106,1	110,7
April .	rd. 111	111,0	111,3	112,7
Mai .	..	..	..	114,5

¹⁾ Jeweils Durchschnitt der ersten beiden Wochen im Monat; Saisonschwankungen ausgeschaltet.

In der Entwicklung der einzelnen Industriegruppen sind vor allem folgende Bewegungstendenzen bemerkenswert:

1. Die Produktion der *Verbrauchsgüter des „starren“ Bedarfs* (Nahrungs- und Genußmittel) beharrt im ganzen unter starken jahreszeitlichen Schwankungen auf dem um die Jahreswende erreichten Stand.

2. Die Gruppe der *Verbrauchsgüter des elastischen Bedarfs* läßt eine deutliche und im Vergleich

zu früher stärkere Aufwärtsbewegung erkennen; vor allem an die Textil- und die Hausratindustrie tritt laufend eine größere Nachfrage des Handels und der Verbraucher heran.

3. Unter den *Investitionsgüterindustrien* zeigen vor allem der Maschinenbau, die feinmechanische und optische Industrie und die Kraftfahrzeugindustrie weitere kräftige Fortschritte; auch die Beschäftigung der Bauindustrie ist neuerdings größer als im Vorjahr.

4. Die *Produktionsgüter mit allgemeinem Verwendungszweck* haben in den letzten Monaten stark aufgeholt. Die Kohlen- und Stromerzeugung wurde in der kalten Jahreszeit z. T. überdurchschnittlich beansprucht. Darüber hinaus gewinnt die Erzeugung dieser Gruppe mit dem verstärkten Einsatz für den Vierjahresplan erhöhte Bedeutung: Kohle, Chemikalien und Zellstoff z. B. bilden wichtige Ausgangsmaterialien für viele Zweige der einheimischen Rohstoffproduktion. Die hier in letzter Zeit erreichten hohen Produktionsziffern geben ein Bild von den Anstrengungen, die einheimische Rohstoffherzeugung zu steigern.

*

Mit dem Eintritt in die Sommerpause, vor allem in den Monaten Juni und Juli, pflegen Produktion und Beschäftigung der Industrie jeweils saisonbedingt leicht zurückzugehen. Schon im August beginnt aber in der Regel die Vorbereitung der Herbstsaison, die dann in den Monaten September bis November voll zum Durchbruch kommt.

Die Personenbeförderung im Nahverkehr

Die deutschen Straßenbahnen haben im Jahre 1936 2,7 Milliarden, die Omnibusse 315 Millionen Personen im Stadt- und Vorortverkehr befördert. Demgegenüber sind mit der Reichsbahn im ganzen „nur“ 1,6 Milliarden Reisende gefahren. Diese Zahlen allein lassen schon die Bedeutung des Nahverkehrs erkennen, selbst wenn man berücksichtigt, daß ein großer Teil der mit der Reichsbahn ausgeführten Reisen über weit größere Entfernungen geht.

Mit dem Aufschwung der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit und insbesondere der Siedlungstätigkeit hat der Stadt- und Vorortverkehr einen neuen Auftrieb erhalten. Blieb der Nahverkehr vor dem Kriege im wesentlichen auf den Stadtkern beschränkt, so haben nach dem Kriege mit der wachsenden Auflockerung der Großstädte auch die Außenbezirke an Bedeutung für den großstädtischen Verkehr gewonnen. Nach Angaben von *Kremer*¹⁾ haben die deutschen Straßenbahnverwaltungen ihr Gesamtnetz von 1913 bis 1930 um 85 v. H. erweitert, um dem vergrößerten Siedlungsraum der Nachkriegszeit Rechnung zu tragen. Die Verkehrsdichte ist aber in der gleichen Zeit um etwa 26 v. H. gesunken und während der Wirtschaftskrise bis zum Jahre 1934

weiter auf 54 v. H. des Standes von 1913 zurückgegangen. Damit ist für eine Reihe von Nahverkehrsbetrieben, namentlich für die Straßenbahnen, eine neue Problematik entstanden, aus der sich manche Umschichtungen im letzten Jahrzehnt erklären. Die geringe Verkehrsdichte und die gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich höheren Baukosten haben in neuerer Zeit weniger den Ausbau des eigentlichen Straßenbahnnetzes, dafür um so mehr die Errichtung von Omnibuslinien gefördert. So entfällt von der oben erwähnten Erweiterung des großstädtischen Liniennetzes um 85 v. H. gegenüber 1913 nur etwa ein Drittel auf neuangelegte Straßenbahnen, während die übrigen zwei Drittel neu-eingerichtete Omnibuslinien sind. In diesem Aufschwung des Omnibusverkehrs kommen nicht nur der technische Fortschritt und der rasche Anstieg der Motorisierung, sondern auch gewisse betriebs-

¹⁾ Ph. Kremer, Die Bedeutung des Nahverkehrs für das deutsche Siedlungswerk, Vortrag auf der Tagung der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, abgedruckt in „Verkehrstechnik“ 1935, S. 581 ff.

wirtschaftliche Notwendigkeiten zum Ausdruck: Die Verkehrsanforderungen, namentlich in den verkehrsschwachen Außenbezirken, lassen sich teilweise weit vorteilhafter mit Omnibussen bewältigen, die nicht so hohe Investitionen erfordern wie die Straßenbahn. Vor allem aber ist der private Kraftverkehr und das Fahrrad in den letzten Jahren rasch vorgezogen, so daß sich das Verkehrsbild der Großstadt im letzten Jahrzehnt erheblich gewandelt hat.

Die öffentlichen Verkehrsmittel

Die Gesamtentwicklung des Nahverkehrs in der Nachkriegszeit läßt sich nur schwer verfolgen, da die Verkehrsleistungen nicht bei allen Verkehrsmitteln statistisch erfaßt werden. Zuverlässige Angaben sind nur für die Fahrleistungen der öffentlichen Verkehrsträger (Reichsbahn, Straßenbahnen usw.) zu erhalten, während sich der „nicht-öffentliche“ Verkehr der Fahrräder, Krafträder und Privatkraftwagen einer statistischen Erfassung entzieht. Zweifellos hat aber gerade dieser Teil des Nahverkehrs seit 1925 ständig an Bedeutung gewonnen. Immerhin lassen sich mittelbar gewisse Anhaltspunkte auch für die Entwicklung dieses Verkehrsbereichs gewinnen.

Trotz der erwähnten Ausdehnung des öffentlichen Kraftverkehrsnetzes auf den Stadt- und Vorortstrecken beherrscht die Schiene im gewerblichen Nahverkehr immer noch in überragender Weise das Feld. Dabei stehen nach der Zahl der beförderten Personen die *Straßenbahnen* mit 2,7 Milliarden Fahrgästen im Jahre 1936 an erster Stelle. Im Jahre 1928 waren allerdings weit über 4 Milliarden Fahrgäste befördert worden. Der Wirtschaftsverfall, die wachsende Arbeitslosigkeit und der zunehmende Wettbewerb anderer Verkehrsmittel haben hier bis zum Jahre 1933, dem Jahr des tiefsten Standes im Straßenbahnverkehr, einen Rückgang um 42 v. H. verursacht. Seither ist die Zahl der Fahrgäste zwar ständig gewachsen, doch blieb dieser Anstieg sowohl hinter dem Zugang an Beschäftigten als auch hinter dem Auftrieb bei den übrigen Nahverkehrsträgern zurück. So kommt es, daß der Straßenbahnverkehr gegenwärtig noch um rund ein Drittel unter dem Höchststand der Jahre 1928/29 liegt.

Dabei sei gleich bemerkt, daß der viel besprochene Ersatz von Straßenbahnlinien durch den *Omnibusverkehr* diese Entwicklung kaum beeinflußt hat: Die Beförderungsleistung der Omnibusse, verglichen mit dem Straßenbahnverkehr, ist gegenwärtig noch zu gering (knapp 10 v. H.), um den bei den Straßenbahnen eingetretenen Verkehrsausfall erklären zu können. Im übrigen hat sich der Stadt- und Vorortverkehr mit Omnibussen krisenempfindlicher erwiesen als der Schienenverkehr. So haben während der vergangenen Krise beispielsweise

- die Straßenbahnen 42 v. H.
- die drei Schnellbahnen (Berliner U-Bahn, Hamburger H-Bahn, Wuppertaler Schwebebahn) 35 v. H.
- die Reichsbahn (Stadt- und Vorortverkehr Berlin und Hamburg) ... 21 v. H.

ihren in der Hochkonjunktur beförderten Fahrgäste eingebüßt, während sich die Krisenverluste im Omnibusverkehr nach Angaben des Verbandes deutscher Kraftverkehrsgesellschaften¹⁾ in der gleichen Zeit auf 53 v. H. beliefen. Da der Omnibusverkehr seit 1933 aber rascher aufgeholt hat als die Schienenbahnen, haben die öffentlichen Verkehrsmittel gegenwärtig wieder ziemlich gleichmäßig etwa zwei Drittel des Verkehrsumfanges der Hochkonjunkturjahre 1928/29 erreicht.

¹⁾ Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe 1936, S. 29.

Eine Sonderstellung nimmt der Stadt- und Vorortverkehr der *Reichsbahn* in Berlin und Hamburg ein, der den höchsten Stand des Jahres 1930 bereits überschritten hat. An diesem Verkehrszugang haben zweifellos technische Verbesserungen (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, dichtere Zugfolge usw.) neben einer vorteilhafteren Tarifgestaltung hervorragenden Anteil.

Der private Verkehr

Völlig anders verlief die Verkehrsentwicklung während des letzten Jahrzehnts im privaten Sektor des Nahverkehrs. Während die öffentlichen Verkehrsmittel für das Jahr 1936 noch mit einer Einbuße von rund einem Drittel ihres in den Jahren 1928/29 erreichten Verkehrsumfanges rechnen mußten, wuchs der Bestand an Fahrrädern, Privatkraftwagen und Krafträdern trotz des Wirtschaftsverfalls in den Jahren 1929-1932 weiter an.

Allerdings läßt sich aus den vorhandenen Statistiken kein sicheres Bild über den Umfang der täglichen Fahrleistung dieser Verkehrsmittel im Nahverkehr gewinnen. So verfügen wir gerade bei dem beliebtesten privaten Massenverkehrsmittel, dem *Fahrrad*, nicht einmal über Bestandsangaben. Private Schätzungen kamen für das Jahr 1932 auf einen Bestand von 10 bis 15 Millionen, für das Jahr 1935 von etwa 17 Millionen Fahrrädern. Über die Fahrleistungen dieses Transportmittels befindet man sich vollends im Ungewissen. Das gleiche gilt für den Verkehr der Privatkraftwagen und Motorräder, für die wir zwar über Bestandszahlen verfügen, aber keinerlei Anhaltspunkte über die Verteilung der jeweiligen Fahrleistung auf Fernverkehr und Ortsbereich besitzen. Immerhin lassen sich über die Verkehrsentwicklung im Radfahrwesen, dessen Fahrleistungen fast völlig dem Nahverkehr zugerechnet werden können, gewisse Schlüsse aus dem Absatz an Fahrradbereifungen ziehen. Sieht man von den Schwankungen in der Lagerhaltung ab, und nimmt man eine gleichbleibende Fahrleistung je Fahrrad an — in der Krise dürfte die Fahrleistung je Fahrrad aus den verschiedensten Gründen eher etwas höher gewesen sein als zur Zeit der Hochkonjunktur —, so ergibt sich, daß sich der Fahrradverkehr im letzten Jahrzehnt wahrscheinlich nahezu verdoppelt hat¹⁾. Dabei fällt auf, daß die Wirtschaftskrise der Jahre 1929-1932 den Fahrradverkehr kaum getroffen hat. Im Gegensatz zur Verkehrsleistung der Schienenbahnen beginnt der Absatz von Fahrradbereifungen — und damit wahrscheinlich auch der Verkehr auf Fahrrädern — bereits im Jahre 1931 wieder zu steigen und erreicht 1933 seine höchste Spitze, d. h. gerade in dem Jahr, in dem die Personenbeförderung auf der Schiene im Stadt- und Vorortverkehr ihren tiefsten Stand aufweist.

In noch stärkerem Maße ist im letzten Jahrzehnt — gemessen an den Beständen — der private Personenkraftverkehr gewachsen, von dem ebenfalls ein beachtlicher, wenn auch nicht näher bestimmbarer Teil der Verkehrsleistung auf den Nahverkehr entfällt.

Wirtschaftsablauf und Nahverkehr

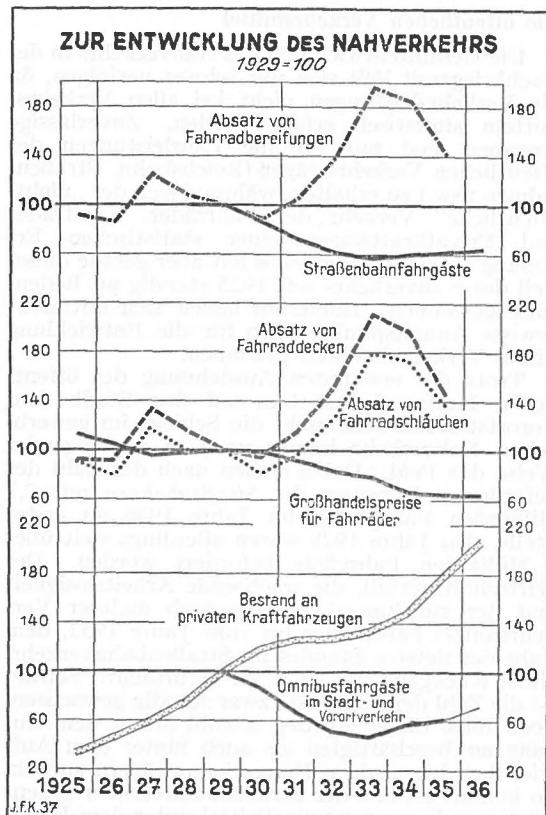
Versucht man festzustellen, welche Zusammenhänge zwischen dem Gang der Wirtschaft und dem Umfang des Nahverkehrs bestehen, so ergibt sich, daß offenbar nur gewisse Teile des Nahverkehrs, wie etwa der tägliche Berufsverkehr, auf Veränderungen im Stand der Beschäftigung reagieren, während andere Teile des Nahverkehrs, namentlich die Einzelfahrten, vermutlich in stärkerem Umfang von der Entwicklung der Einkommen

¹⁾ Außerdem ist noch zu berücksichtigen, daß sich die Lebensdauer der Reifen im letzten Jahrzehnt verlängert hat.

(und damit nur mittelbar von der Beschäftigung) abhängig sind. Daneben wirken vor allem auch Tariffhöhe bzw. Betriebskosten, Richtung und Umfang der Siedlungstätigkeit u. ä. auf den Verkehrsumfang der einzelnen Nahverkehrsbetriebe ein. So hat sich gerade in den letzten Jahren der Zusammenhang zwischen Beschäftigung und Straßenbahnverkehr offenbar weitgehend gelockert. Auch in den ersten Nachkriegsjahren scheint die Verkehrsentwicklung der Straßenbahnen stark von Sondereinflüssen beherrscht worden zu sein¹⁾. Ein erheblicher Teil der seit 1929 eingetretenen Verkehrsverluste darf dabei wohl als Abwanderung zum Fahrrad angesehen werden. Geht man von den Schätzungen aus, die Bormann²⁾ für das Jahr 1932 angestellt hat, so dürfte der Radfahrverkehr von 1928 bis heute — nach Personenkilometern gerechnet und gemessen am Absatz von Fahrradbereifungen — etwa ebensoviel an Verkehrsumfang gewonnen haben, wie den Straßenbahnen in der gleichen Zeit verloren gegangen ist. Nicht wenig haben zu dieser Entwicklung die niedrigen „Betriebskosten“ und die anhaltenden Preissenkungen für Fahrräder beigetragen.

Aber auch im Fahrradverkehr besteht offenbar nur ein loser Zusammenhang zwischen der Fahrleistung und der Zahl der Beschäftigten, soweit sich die Verkehrsentwicklung an Hand des Absatzes von Fahrradbereifungen beurteilen läßt. So war beispielsweise der Absatz an Fahrraddecken und -schläuchen sowohl in den Jahren 1926 bis 1932 als auch im gegenwärtigen Wirtschaftsanstieg am größten im ersten Jahre nach Beginn des Aufschwungs; in den folgenden Jahren ließ er trotz weiter steigender Beschäftigung nach. Für diese eigentümliche Gegenbewegung zwischen Beschäftigung einerseits und Reifenabsatz andererseits läßt sich eine zutreffende Begründung schwer finden. Einmal dürften hier Lagerdispositionen des Handels und Ersatzanschaffungen der Verbraucher, die bis dahin zurückgestellt waren, eine wichtige Rolle spielen. Zum Teil mag diese Erscheinung aber auch damit zusammenhängen, daß in den Jahren der Krise, in denen Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit rasch zunahmen, sowohl der damit entstehende Verdienstausschlag, als auch der größere Umfang an Freizeit die Entwicklung des Fahrradverkehrs begünstigt haben. Aus den gleichen Gründen mag auch zu Beginn der Wiederbelebung das Fahrrad zunächst den teuren Verkehrsmitteln vorgezogen worden sein, wobei dann im Verlauf des Aufschwungs — bei steigendem Einkommen und wachsender Beanspruchung infolge verlängerter Arbeitszeit — ein Teil der Radfahrer wieder zu bequemeren Ver-

kehrsmitteln überging. Ähnliche Verlagerungen zwischen Schiene und Fahrrad, die hier allerdings durch Witterungseinflüsse ausgelöst werden, lassen sich auch im Zeitkartenverkehr der Reichsbahn feststellen³⁾. Wie verschiedenartig die Wirkungen wachsender Beschäftigung auf den Verkehrsumfang der einzelnen Nahverkehrsmittel sind, zeigt der rasche Anstieg des Arbeiter- und Berufsverkehrs auf der Reichsbahn, der im Gegensatz zur Entwicklung bei den Straßenbahnen seit 1933



auch unter Berücksichtigung der vorgenommenen Tarifänderungen stärker zugenommen hat als die Zahl der Beschäftigten. Das mag zum Teil dadurch bedingt sein, daß infolge des Facharbeitermangels Fachkräfte auch auf größere Entfernungen hin zu den Arbeitsstätten herangezogen werden mußten.

¹⁾ Vgl. hierzu Ph. Kremer: „Die Konjunktur der deutschen Straßenbahnen“, „Verkehrstechnik“ 1937, S. 33 ff. — ²⁾ Bormann: „Über die Struktur des deutschen Landverkehrs“, „Verkehrstechnische Woche“ 1933, S. 459 ff.

³⁾ Vgl. hierzu Sonderhefte des Instituts für Konjunkturforschung, Nr. 38: „Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr“. 1936, S. 31.

Beschäftigung, Einkommen und Nahverkehr
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in v. H.

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Beschäftigte	+ 7,4	+ 8,8	+ 3,9	— 0,7	— 7,5	— 12,9	— 12,6	+ 4,0	+ 15,4	+ 6,0	+ 7,1
Einkommen aus Lohn und Gehalt ¹⁾ ..	— 3,1	+ 10,1	+ 10,6	+ 2,1	— 4,2	— 10,8	— 12,6	+ 3,5	+ 10,3	+ 4,9	+ 7,4
Straßenbahnfahrergäste	.	.	.	— 0,2	— 12,8	— 16,6	— 15,0	— 6,8	+ 5,4	+ 3,6	+ 3,5
Reichsbahn											
Zeitkartenverkehr	— 18,8	+ 10,5	+ 4,1	— 0,6	— 11,3	— 18,8	— 19,2	— 0,7	+ 20,7	+ 18,8	+ 15,4
Stadt-, Ring- und Vorortverkehr in											
Berlin	— 11,0	+ 1,3	+ 9,9	+ 7,9	+ 0,8	— 9,0	— 12,3	— 4,4	+ 14,7	+ 9,0	+ 9,2
Hamburg	— 5,5	+ 4,7	+ 5,5	+ 3,8	+ 7,5	— 2,7	— 8,6	— 6,4	— 4,0	— 2,8	+ 3,4
Omnibusfahrergäste im Stadt- u. Vorort-											
verkehr	.	.	.	.	— 11,9	— 23,6	— 23,2	— 8,6	+ 21,1	+ 6,4	.

¹⁾ In Kaufkraft von 1928. — ²⁾ Geschätzt.

Anschrift des Herausgebers: Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstr. 6; Fernruf: 3180 71. — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe. — Versandort: Berlin. — Proßgesetzlich für die Redaktion verantwortlich: Dr. Gustav Lucae, Berlin. — Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) RM 30.— bzw. (bei vierteljährlicher Zahlung) RM 7,75 je Vierteljahr. — Gedruckt in der Märkischen Druckanstalt G. m. b. H., Berlin N 65.

— Hierzu zwei Zahlenbeilagen und eine achtseitige Sonderbeilage —

Gegenstand	Einheit	Vorjahr										Gegenwart									
		13.-18. April 1936	20.-25. April 1936	27. April bis 2. Mai 1936	4.-9. Mai 1936	11.-16. Mai 1936	18.-23. Mai 1936	25.-30. Mai 1936	1.-6. Juni 1936	12.-17. April 1937	19.-24. April 1937	26.-30. April 1937	3.-8. Mai 1937	10.-15. Mai 1937	18.-22. Mai 1937	24.-29. Mai 1937	31. Mai bis 5. Juni 1937				
		15	16	17	18	19	20	21	22	15	16	17	18	19	20	21	22				
Woche:																					
1. Tätigkeitsgrad																					
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000	.	.	1762,8	.	.	.	1491,2	.	.	.	960,8	.	.	.	.	.				
darunter:																					
Hauptunterstützungsempfänger ¹⁾²⁾ in der Arbeitslosenversicherung	„	.	.	283,3	.	.	.	202,3	.	.	.	549,0	.	.	.	.	.				
in der Krisenunterstützung	„	.	.	706,9	.	.	.	640,1	.	.	.	.	.	.	.	.	.				
Wohlfahrtserwerbslose	„	.	.	282,5	.	.	.	245,5	.	.	.	110,5	.	.	.	.	.				
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ³⁾	„	.	.	1831,2	.	.	.	1705,0	.	1454,4	.	.	.	.	.	.	.				
Produktion, arbeitstäglich																					
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	345,3	323,7	345,7	344,0	336,6	350,7	350,0	339,3	420,1	419,2	434,0	417,6	433,2	411,8	429,4	.				
— in Deutsch-Oberschlesien	„	66,9	65,7	64,9	66,2	64,8	65,3	64,1	65,3	80,6	80,0	80,4	82,2	79,6	80,7	.	.				
Kokserzeugung im Ruhrrevier	„	65,6	68,5	68,2	69,9	70,6	71,6	75,4	69,0	81,8	82,3	83,4	82,5	82,7	82,5	83,0	.				
Steinkohle, Großbritannien ⁴⁾	„	648,5	804,4	778,2	769,1	771,3	753,7	744,3	574,4	884,1	866,1	824,9	838,2	717,1	727,3	.	.				
Verkehr, arbeitstäglich																					
Wagenstellung der Reichsbahn ...	1 000	129,7	129,3	133,6	134,2	136,5	143,1	140,3	135,1	145,0	143,1	149,1	151,1	147,3	146,8	149,8	.				
Kreditsicherheit																					
Vergleichsverfahren	Anzahl	6	14	13	15	23	13	5	13	13	13	11	8	7	13	10	.				
Eröffnete Konkurse	„	33	53	42	62	65	53	40	33	63	52	49	38	48	35	46	.				
Reichsbank																					
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	72	74	75	76	75	77	75	76	74	74	74	74	74	74	.	74				
Kapitalanlagen	„	4764	4493	5056	4860	4719	4658	5242	4904	4986	4839	5620	5437	5165	4946	.	5520				
darunter:																					
Wechsel- und Lombardkredite	„	4135	3903	4497	4312	4180	4120	4704	4374	4541	4410	5204	5021	4750	4531	.	5105				
Deckungsfähige Wertpapiere	„	309	270	240	229	219	219	219	219	133	118	106	105	105	104	.	104				
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	„	776	722	688	686	650	747	729	693	789	764	794	776	736	779	.	804				
Bundes-Reserve-Banken U.S.A.																					
Diskontierte Wechsel	Mill. \$	6,2	5,3	5,3	4,6	4,8	4,8	4,8	5,9	11,1	7,7	11,0	16,8	5,7	15,3	15,7	17,5				
Regierungssicherheiten	„	2430,3	2430,3	2430,3	2430,3	2430,3	2430,3	2430,3	2430,2	2486,6	2486,6	2526,2	2526,3	2526,3	2526,3	2526,3	2526,3				
Zahlungsverkehr																					
Geldumlauf	Mill. RM	5999	5793	6350	6084	5989	5860	6438	6110	6309	6187	6937	6750	6530	6261	.	6830				
davon Reichsbanknoten	„	4061	3876	4348	4147	4077	3978	4430	4176	4498	4390	4979	4816	4638	4438	.	4902				
Postcheckverkehr ⁵⁾	„	1270	1368	1225	1413	1341	1045	1487	1132	1529	1385	1476	1362	1653	1268	1694	.				
Postcheckguthaben (Bestände)....	„	659	665	623	633	618	622	631	672	698	695	694	769	743	726	714	.				
2. Wertbewegung																					
Zinssätze																					
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4				
Debetzinsen ⁶⁾	„	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5				
Kreditzinsen ⁷⁾	„	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
Blankotagesgeld	„	2,88	2,65	3,18	3,13	2,81	2,48	2,88	2,88	2,42	2,13	2,55	2,80	2,88	2,58	2,52	2,90				
Monatsgeld ⁸⁾	„	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,11	3,09	3,07	3,01	3,06	3,09	3,09	3,00				
Privatdiskont	„	3,00	3,00	3,00	3,00	2,92	2,88	2,88	2,88	2,90	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88	2,88				
Warenwechsel mit Bank giro ¹⁰⁾ ..	„	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	3,21	3,33	3,20	3,27	3,19	3,28	3,18	3,24				
Normale Spareinlagen	„	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0				
Rendite der 4½%-Pfandbriefe	„	4,69	4,69	4,69	4,68	4,68	4,68	4,67	4,67	4,55	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54				
Call money New York	„	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00				
Privatdiskont London	„	0,56	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,56	0,59	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,56				
„ Zürich	„	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00				
„ Amsterdam	„	1,19	1,15	1,33	2,01	2,24	2,21	2,71	4,16	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,22	0,19	0,19				
Effektenmarkt																					
Festverz. 4½%-Wertpapiere	v. H.	95,38	95,35	95,36	95,39	95,41	95,56	95,67	95,75	98,52	98,69	98,75	98,79	98,80	98,80	98,81	98,82				
Kursniveau, gesamt ¹¹⁾	„	96,03	96,02	96,03	96,07	96,09	96,23	96,35	96,44	98,90	99,04	99,08	99,07	99,07	99,07	99,07	99,08				
—, Pfandbriefe	„	94,08	94,02	94,03	94,04	94,04	94,11	94,19	94,24	97,59	97,86	98,02	98,16	98,22	98,24	98,23	98,23				
—, Kommunal-Obligationen	„	93,86	93,75	93,78	93,78	93,82	94,20	94,26	94,38	97,92	98,10	98,11	98,22	98,23	98,22	98,28	98,35				
—, Öffentliche Anleihen ¹²⁾	„	102,94	103,04	102,96	103,09	103,22	103,45	103,43	103,12	102,32	102,59	102,49	102,21	102,26	102,09	102,15	102,11				
5 % Industrie-Obligationen ¹³⁾	„	102,94	103,04	102,96	103,09	103,22	103,45	103,43	103,12	102,32	102,59	102,49	102,21	102,26	102,09	102,15	102,11				
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	96,2	96,8	97,5	97,7	99,3	100,2	100,4	101,8	110,8	111,6	111,2	111,2	111,5	112,0	112,3	112,6				
—, Bergbau und Schwerindustrie ..	„	104,3	105,0	105,8	106,1	107,9	108,6	108,9	110,6	121,5	122,7	122,0	121,9	122,0	122,4	123,0	123,5				
—, Verarbeitende Industrie	„	89,1	89,9	90,6	90,8	92,3	93,2	93,5	95,1	103,3	104,0	103,8	103,9	104,1	104,5	104,8	105,1				
—, Handel und Verkehr	„	101,0	101,2	101,9	102,0	103,5	104,6	104,8	105,6	113,8	114,7	114,3	114,3	114,9	115,4	115,8	115,7				
Devisenkurse in Berlin																					
New York	RM je \$	2,4884	2,4895	2,4902	2,4857	2,4872	2,4886	2,4886	2,4880	2,4912	2,4900	2,4900	2,4918	2,4918	2,4942	2,4948	2,4998				
London	RM je £	12,30	12,29	12,30	12,35	12,36	12,37	12,41	12,48	12,23	12,27	12,31	12,31	12,31	12,33	12,33	12,33				
Paris	RM je 100fr	16,41	16,40	16,40	16,36	16,40	16,39	16,39	16,38	11,12	11,08	11,10	11,10	11,16	11,14	11,15	11,14				
Warenpreise																					
Indexziffern	1913=100	74,5	74,4	74,6	74,7	74,5	74,5	74,2	74,3	80,4	79,6	79,4	79,4	79,4	79,0	79,8	79,6				
Reagible Waren ¹⁴⁾	„	103,8	103,8	103,7	103,7	103,7	103,7	103,8	104,0	105,9	105,6	105,6	105,6	105,8	105,8	105,9	106,1				
Großhandelspreise (gesamt)	„	105,3	105,1	104,9	105,3	105,3	105,4	105,4	105,8	104,3	103,6	103,6	104,0	104,1	104,1	104,0	104,6				
Agrarstoffe	„	93,5	93,5	93,5	93,1	93,1	93,1	93,1	93,2	97,0	96,7	96,6	96,3	96,4	96,5	96,6	96,6				
Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren	„	120,2	120,3	120,3	120,4	120,5	120,5	120,6	120,6	123,7	123,8	124,1	124,1	124,2	124,2	124,3	124,3				
Fertigwaren	„	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	112,9	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2	113,2				
darunter: Produktionsgüter	„	125,9	125,9	125,9	126,1	126,2	126,2	126,4	126,4	131,7	131,9	132,3	132,3	132,4	132,4	132,6	132,6				
Verbrauchsgüter	„	125,9	125,9	125,9	126,1	126,2	126,2	126,4	126,4	131,7	131,9	132,3	132,3	132,4	132,4	132,6	132,6				
Großhandelsindex:																					
Ver. St. v. Amerika (Fisher)	1926=100	82,6	82,4	82,2	81,6	81,0	80,5	81,2	81,2	94,5	93,8	93,5	93,2	92,7	93,5	93,2	92,6				
Großbritannien (Fin. Times)	1913=100	97,4	97,4	97,3	97,1	97,2	97,3	96,5	97,3	118,9	118,9	117,4	117,6	120,3	120,7	120,4	120,2				
Großhandelspreise																					
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	177,0	177,0	179,0	181,0	181,0	181,0	183,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0				
Rinder, Lebendgewicht, Berlin	je 50 kg	42,0	42,0	42,0	41,9	41,7	41,9	42,0	42,0	41,3	41,3	41,3	42,3	42,3	42,3	42,3	42,3				
Rindschäute, süddam. ¹⁵⁾ , Hamburg ..	je ½ kg	0,42	0,41	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,61	0,57	0,55	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56				
Maschinengüßbruch, Düsseldorf ¹⁶⁾ ..	je t	53,0	53,0	53,0	53,0	54,0	54,0	54,0	54,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0				
× Baumwolle, New York, loco	cts je lb	11,73	11,88	11,55	11,65	11,66	11														

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1936											1937					
		März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai		
Anzahl der Werktage:		26	24	24	25	27	26	26	27	24	25	25	24	25	26	23		
Kreditsicherheit																		
Wechselproteste ²⁾	Anzahl in 1 000 <i>R.M.</i> Anzahl " " " " " "	S	50,5	56,9	56,1	56,3	57,5	51,4	52,9	53,0	48,4	50,1	46,7	43,6	47,7	.	.	
Vergleichsverfahren ³⁾		"	6236	7226	7256	6995	7309	6477	6928	6881	6172	6739	6243	5718	6415	.	.	
Konkursanträge ⁴⁾		"	"	40	38	60	40	58	43	38	48	33	46	33	31	38	52	39
davon mangels Masse abgelehnt		"	"	462	435	451	443	428	360	367	397	405	391	412	410	419	.	.
Eröffnete Konkurse ⁵⁾		"	"	235	237	232	237	205	181	188	199	194	173	186	186	203	.	.
	"	"	226	181	234	208	218	193	178	199	212	235	226	206	235	234	180	
Reichsbank																		
Gold- und Devisenbestand	Mill. <i>R.M.</i>	E	77	75	75	77	77	75	69	70	72	72	73	73	73	74	74	
Kapitalanlagen	"	"	4968	5056	5242	5383	5310	5361	5512	5545	5498	6108	5448	5437	5640	5620	5520	
darunter Wechselkredite ⁶⁾	"	"	4256	4423	4644	4797	4713	4767	4926	4942	4908	5510	4858	4812	5112	5152	5055	
„ Lombardforderungen	"	"	56	73	60	56	67	65	59	79	67	74	65	102	51	52	50	
„ Deckungsfähige Wertpapiere	"	"	336	240	219	220	220	220	219	219	219	221	223	222	167	106	104	
Depositen (tägl. fäll. Verbölk.) ..	"	"	768	688	729	960	787	729	744	689	753	1012	707	785	970	794	804	
Notenumlauf	"	"	4267	4348	4430	4389	4471	4540	4657	4713	4674	4980	4799	4816	4938	4979	4902	
Geldumlauf insgesamt	Mill. <i>R.M.</i>	E	6266	6350	6438	6351	6447	6538	6653	6711	6646	6964	6724	6738	6838	6937	6830	
Fünf große Banken																		
Gläubiger	Mill. <i>R.M.</i>	E	6137	6165	6194	6281	6114	6080	6142	6228	6256	.	6476	6536	6627	6699	.	
Schuldner i. f. d. Rechnung	"	"	3517	3468	3472	3450	3415	3404	3407	3348	3325	.	3296	3245	3312	3233	.	
Wechselbestand	"	"	2074	2194	2195	2200	2128	2086	2111	2333	2327	.	2672	2741	2671	2993	.	
Wertpapiere	"	"	773	766	754	778	823	831	837	847	879	.	789	790	784	713	.	
Barliquidität	in v. H. der Verpflichtung.	"	1,95	1,58	1,65	1,93	1,82	1,87	2,06	1,70	1,78	.	1,90	1,55	2,16	1,60	.	
Liquidität zweiten Grades		"	35,27	35,61	33,88	33,15	32,91	32,81	31,79	34,41	34,01	.	35,41	37,26	35,08	38,77	.	
Reichsfinanzen																		
Einnahmen aus Steuern, Zöllen und Abgaben	Mill. <i>R.M.</i>	S	904	780	749	1000	999	861	1134	973	874	1216	968	779	1141	911	.	
Reichsschuld (ohne Neubesitz) ..	"	E	14372	14429	14649	14735	14655	15463	15417	15017	15245	15246	15311	15300	.	.	.	
Sparkassen⁷⁾																		
Stand der Spareinlagen	Mill. <i>R.M.</i>	E	13955	14008	14046	14065	14091	14145	14167	14184	14222	14303	14577	14756	14838	.	.	
Einlagenüberschuß	"	S	22,2	53,2	37,7	19,3	26,3	53,7	21,9	17,3	37,3	81,6	274,3	179,0	81,2	.	.	
Einzahlungsüberschuß	"	"	8,9	28,9	17,4	12,1	10,7	37,7	15,2	12,5	27,5	47,6	107,4	105,4	33,0	.	.	
Giroeinlagen (m. sächs. Gironetz) ⁸⁾	"	E	2157	2197	2256	2230	2234	2341	2319	2344	2448	2327	2387	2503	2506	.	.	
Emissionen																		
Aktien (Kurswert) ⁹⁾	Mill. <i>R.M.</i>	S	20	14	12	8	199	69	20	11	13	5	84	110	12	4	.	
Festverzinsl. Wertpapiere (nom.)	"	"	95	86	99	74	116	954	264	135	478	381	270	202	.	.	.	
Bodenkreditinstitute (Neu- geschäft)¹⁰⁾																		
Inlandsanlauf an:																		
Goldpfandbriefen	Mill. <i>R.M.</i>	E	7044	7059	7095	7106	7131	7147	7153	7150	7173	7175	7239	7271	7274	.	.	
Goldkommunalobligationen ¹¹⁾ ..	"	"	4841	4838	4856	4862	4863	4858	4847	4845	4846	4799	4802	4800	4793	.	.	
Monatliche Veränderung ¹²⁾ durch Nettoverkaufes u. (+) od. Netto- rückkäufe, Tilgungen usw. (—).	}	"	— 2,7	+29,1	+55,8	+20,4	+27,3	+17,7	+14,3	+28,0	+23,8	— 8,4	+73,6	+40,5	— 4,9	.	.	
Bestand an:		"	"	8182	8187	8199	8219	8236	8256	8291	8310	8347	8390	8432	8467	8488	.	.
Hypotheken	"	"	5554	5552	5548	5574	5581	5568	5548	5536	5533	5476	5469	5453	5444	.	.	
Kommunalanleihen ¹³⁾	"	"																
Zinssätze																		
Reichsbankdiskont	% p. a.	.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Blankotagesgeld	"	D	3,14	2,94	2,86	2,69	2,96	3,02	3,09	2,88	2,88	3,06	2,66	2,55	3,13	2,55	2,71	
Monatgeld	"	"	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,20	3,27	3,12	3,07	3,07	3,06	
Privatdiskont	"	"	3,00	3,00	2,92	2,88	2,88	2,89	3,00	2,96	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,92	2,88	
Warenwechsel mit Bankgiro	"	"	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	3,32	3,30	3,28	3,28	3,23	
Rendite der 4 1/2 % Pfandbriefe ..	"	"	4,69	4,69	4,68	4,66	4,66	4,66	4,66	4,65	4,65	4,64	4,63	4,60	4,59	4,55	4,54	
Aktienrendite ¹⁴⁾	"	"	4,16	4,05	4,06	4,08	3,95	4,21	4,08	3,82	3,94	3,90	3,86	3,92	3,98	3,96	.	
Aktienindex																		
Gesamt	1924/26 = 100	D	93,3	96,2	99,3	101,6	103,1	101,8	100,1	106,0	106,6	105,4	106,6	108,1	109,3	110,6	111,8	
Bergbau und Schwerindustrie ..	"	"	100,1	104,4	107,7	110,0	112,9	111,1	109,8	120,4	120,8	119,1	119,6	120,3	120,6	121,3	122,4	
Verarbeitende Industrie	"	"	86,4	89,2	92,3	95,1	96,1	94,9	93,2	97,4	98,1	97,3	98,7	100,4	101,6	103,1	104,3	
Handel und Verkehr	"	"	99,0	101,0	103,6	105,4	106,2	105,2	103,1	107,8	108,4	106,9	108,3	110,6	112,5	113,7	115,1	
Kurse festverz. 4 1/2 % Wert- papiere																		
Kursniveau, gesamt ¹⁵⁾	v. H.	D	95,32	95,34	95,49	95,82	95,94	96,05	96,08	96,20	96,32	96,38	96,67	97,37	97,70	98,47	98,80	
—, Pfandbriefe	"	"	95,97	96,01	96,17	96,48	96,54	96,63	96,63	96,74	96,86	96,97	97,27	97,89	98,15	98,85	99,07	
—, Kommunal-Obligationen	"	"	94,04	94,04	94,09	94,40	94,56	94,68	94,79	94,96	95,07	95,11	95,28	96,10	96,51	97,56	98,21	
—, Öffentl. Anleihen ¹⁶⁾	"	"	93,74	93,75	93,99	94,42	94,82	95,07	95,08	95,23	95,36	95,17	95,60	96,54	97,10	97,83	98,24	
5 % Industrie-Obligationen ¹⁷⁾	"	"	98,62	98,73	98,96	99,30	99,74	99,28	99,00	98,84	99,20	98,93	99,78	99,94	101,20	102,25	102,17	
Stundenlöhne¹⁸⁾																		
Gesamtdurchschnitt ¹⁹⁾	1928 = 100	A	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	.	.	.	.	.	
männl. Facharbeiter	<i>Rpf</i>	"	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3	.	.	.	.	.	
„ Hilfsarbeiter	"	"	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	62,2	62,3	62,3	62,3	63,3	.	.	.	.	.	
Warenpreise (Indexziffern)																		
Reagible Waren ²⁰⁾	1913 = 100	D	74,4	74,7	74,5	74,3	74,6	74,7	75,8	75,4	76,4	78,3	80,0	80,9	83,2	80,6	*) 79,4	
Großhandelspreise (gesamt)	"	"	103,6	103,7	103,8	104,0	104,2	104,6	104,4	104,3	104,4	105,0	105,3	105,5	106,1	105,8	105,9	
Agrarstoffe	"	"	104,5	105,0	105,3	105,7	106,1	106,4	105,0	103,8	103,2	103,6	103,2	103,4	103,9	103,9	104,1	
Industriestoffe ²¹⁾	"	"	104,0	103,9	103,8	104,0	104,1	104,5	104,9	105,4	105,9	106,5	107,0	107,3	108,0	107,4	107,3	
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren ..	"	"	93,8	93,5	93,2	93,4	93,2	93,7	94,2	94,7	95,2	96,1	96,8	97,3	98,1	97,0	96,6	
darunter Textilien	"	"	83,2	87,5	87,6	87,6	87,8	88,5	89,8	89,5								

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 10. Jahrgang, Nr. 23, vom 9. Juni 1937

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

Das Angebot auf dem Nutzfahrzeugmarkt

Zum Typenproblem in der Kraftfahrzeugwirtschaft*)

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Nach der Konstruktionsstatistik des Reichsverbandes der Automobilindustrie wurden auf dem deutschen Nutzfahrzeugmarkt 1936 82 vier- und sechsrädrige Liefer- und Lastwagentypen (Haupt- und Nebentypen) angeboten¹⁾. Das Typenprogramm der deutschen Nutzfahrzeugfabriken übertraf damit das der Personenkraftwagenwerke, die — wie an eben dieser Stelle ausgeführt — 1936 41 Fahrzeugtypen herstellten, um das Doppelte.

Demgegenüber waren aber die Absatzmöglichkeiten für Personenkraftwagen um ein Vielfaches größer als die Aufnahmefähigkeit des Nutzfahrzeugmarktes. 1936 wurden immerhin 213000 Personenkraftwagen neu in den Verkehr gestellt, aber nur 43600 vier- und mehr als vier-rädrige Liefer- und Lastkraftwagen zugelassen. Wenn auch über die in der Zulassungsstatistik ausgewiesenen Fahrzeuge hinaus 1936 noch eine erhebliche Zahl von Nutzfahrzeugen von verschiedenen Behörden in Betrieb genommen wurde, so erreicht auch unter Berücksichtigung dieser der Nutzfahrzeugabsatz 1936 wohl kaum ein Drittel der Neueinstellungen von Personenkraftwagen.

Wenn man nach den Gründen sucht, die die Typenfülle des Lastkraftwagenmarktes bedingen, so ist zuzugeben, daß die Vielzahl der zu leistenden Transportaufgaben gewiß eine Reihe verschiedener Konstruktionen erforderlich macht.

Die Anforderungen, die an die Nutzfahrzeuge gestellt werden, sind verschieden je nach den Transportmengen, die der Wagen bewältigen muß. Daneben spielt die Entfernung, in der das Fahrzeug eingesetzt werden und vielleicht auch die Beschaffenheit der Fahrbahn, auf der es verkehren soll, eine gewisse Rolle. Um die mannigfaltigen Aufgaben, die den Nutzfahrzeugen gestellt sind, zu kennzeichnen, seien nur einige wenige Beispiele angeführt: Kauf- und Warenhäuser oder sonstige Einzelhandelsgeschäfte senden mit kleinen Lieferwagen Pakete, die unter Umständen noch kein Kilogramm wiegen, frei Haus an ihre häufig im gleichen Stadtteil wohnende Kundschaft. Spediteure holen auf Kleinlastwagen Stückgut vom Versender und befördern es zur Bahn oder auf eigene Güterböden, wo es mit anderen Waren zu Sammeladungen vereinigt wird. Im gewerblichen Fernverkehr legen schwere Züge mit Großladungen (Papier oder Zellstoff, Nahrungsmittel, Walzwerkerzeugnisse, Maschinen, Kessel u. a. m.) Hunderte von Kilometern zurück. In jedem Fall werden an die Tragfähigkeit, Schnelligkeit, Strapazierfähigkeit der Fahrzeuge sehr verschiedene Anforderungen gestellt. Für alle diese Zwecke — und es könnten noch viele andere Beispiele angeführt werden — bedarf es ebensosehr der Kleinlastwagen, die über eine Nutzlast bis zu 1 t verfügen, wie der mittelschweren Fahrzeuge von vielleicht 3 bis 3½ t, die bei größeren Transportanforderungen mit einem Anhänger versehen werden. Schließlich müssen auch Lastkraftwagenkonstruktionen von 5 bis 10 t Nutzlast für den gewerblichen Ferngüterversand, für Baustofftransporte und andere Aufgaben des Werkverkehrs am Markt sein.

*) Vgl. Sonderbeilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 10. Jg., Nr. 16, vom 21. April 1937, „Das Typenproblem in der Kraftfahrzeugwirtschaft“.

1) Zu den Nutzfahrzeugen sind neben den vier- und sechsrädrigen Last- und Lieferwagen noch dreirädrige Lieferfahrzeuge, ferner die Sattelschlepper und gewöhnliche Schlepper und schließlich Sonderfahrzeuge wie Feuerlöschwagen, Straßenreinigungsmaschinen und dergl. mehr zu rechnen. Diese Fahrzeuge lassen sich aber wirtschaftlich mit den gewöhnlichen Liefer- und Lastkraftwagen nicht gleichordnen und sind deshalb in obige Betrachtung nicht mit einbezogen worden.

Trotz der Mannigfaltigkeit der Aufgaben ist es aber nicht erforderlich, daß jede der 19 Firmen, die den Markt mit Nutzfahrzeugen beliefern, nun auch als einzelne mit ihrem Typenprogramm allen Anforderungen, die die Praxis stellt, zu entsprechen versucht.

Ein zweites Moment, das bei der Beurteilung der Typenfülle des Nutzfahrzeugangebots in gewissen Umfang berücksichtigt werden muß, ist der noch immer sehr starke Fluß der konstruktiven Entwicklung.

Dieser ergibt sich aus dem Zusammenspiel einer ganzen Reihe technischer, wirtschaftlicher und auch verwaltungsrechtlicher Faktoren.

Am stärksten hervor sticht dabei die technische Ausbildung des Dieselmotors, mit dem die Kraftstoffkosten des Nutzfahrzeugbetriebes erheblich heruntergedrückt werden konnten; die Verwendung — besonders schwerer — Lastfahrzeuge erhielt so einen neuen und starken Antrieb. Findet aber das Nutzfahrzeug in diesem oder jenem Bereich der Wirtschaft in größerem Umfang Eingang, so stellen nun umgekehrt die neu-zuleistenden Transportaufgaben der Erzeugung wieder neue technische Aufgaben.

Aber auch außerwirtschaftliche Momente gaben der konstruktiven Entwicklung in den letzten Jahren einen besonderen Antrieb, so die Einführung der Reichsstraßenverkehrsordnung im Oktober 1934, die dem technischen Fortschritt bewußt die Wege zu ebnen versuchte. Vor allem wurde die Belastungsgrenze der Fahrzeuge heraufgesetzt, was zu einer gewissen Umschichtung der Fahrzeugtypen aus der 5-t- in die 6-t- und 6,5-t-Klasse führte. Daß die Zulassungssperre im Bereich des gewerblichen Güterfernverkehrs ebenfalls zu einer Verlagerung der Nachfrage von den mittelschweren zu den schweren Lastfahrzeugen führte, ist schon an anderer Stelle hervorgehoben worden¹⁾. Schließlich stellte auch die staatliche Förderung der geländefähigen Lastkraftwagen besondere Aufgaben und gab der konstruktiven Entwicklung neue Impulse.

Aber so wichtig diese Sondereinflüsse immer gewesen sein mögen, die stärksten Anregungen gingen vielleicht von der Tatsache aus, daß sich dem Lastkraftwagen in den letzten Jahren im Zusammenhang mit der bewußten Förderung der Motorisierung z. T. neue, vor allem aber sehr viel breitere Absatzmöglichkeiten boten, als je zuvor. Waren im Jahre 1932 nur noch 6000 bis 6500²⁾ Liefer- und Lastkraftwagen zugelassen worden, so konnten 1936 schon wieder 43614 Fahrzeuge in den Verkehr gestellt werden. Der technisch konstruktive Auftrieb des Nutzfahrzeugbaues ist sicher in weitem Maße die Folge dieser aufsteigenden Entwicklung, die Typenfülle der Ausdruck dafür, daß sich das Nutzfahrzeug durch

bestmögliche Anpassung an die Erfordernisse der Praxis durchzusetzen versucht.

Trotz allem bleibt aber die unregelmäßige Konkurrenz einer Vielzahl von Firmen auf einem verhältnismäßig sehr engen Markt der entscheidende Grund für die Zersplitterung des Angebots. Solange zwischen den Firmen keine totale Marktregelung, d. h. kein einheitliches Bauprogramm vereinbart ist — die Möglichkeit eines solchen bleibt ein Problem, das eingehender Untersuchungen bedarf —, führt die Marktengnotwendig allein durch den Konkurrenzdruck zur Angebotszersplitterung oder verhindert zumindest eine Überwindung dieses Zustands. Jede Firma wird versuchen, den verschiedensten Ansprüchen der Nachfrage mit ihrem Angebot entgegenzukommen, um so einen größtmöglichen Anteil am Markt zu erobern und die Kosten des Verteilungsapparates wie überhaupt die Generalunkosten möglichst breit verteilen zu können. Ein Blick auf die Bauprogramme der verschiedenen Nutzfahrzeugfabriken zeigt, wie stark der Drang nach einem umfassenden Angebot überall ist.

Zur Zeit wird der deutsche Nutzfahrzeugmarkt von 19 Firmen mit 80 vier- und sechsrädrigen Last- und Lieferwagentypen besetzt — 1936 brachten 18 Firmen 82 Typen heraus. In der nachfolgenden Übersicht soll gezeigt werden, wie die wichtigsten Firmen sowohl kleine wie mittelschwere und schwere Typen anbieten. Nicht berücksichtigt sind in der Übersicht Firmen wie Adler, DKW, Ford, Opel, deren kleine und mittelschwere Nutzfahrzeuge sich eng an die Personenkraftwagenerzeugung anlehnen und einige auf die Herstellung von Liefer- und Kleinlastwagen spezialisierte Firmen wie Tempo, Standard usw. Es bleiben 9 Firmen mit einem umfassenden Nutzfahrzeugprogramm³⁾.

Nutzfahrzeugprogramm wichtiger Firmen
(1937)

..... Typen sind in den folgenden Nutzlastklassen vorhanden:													
Firma	bis										über 6 t	zu- sam- men	
	1,5 t	2 t	2,5 t	3 t	3,5 t	4 t	4,5 t	5 t	5,5 t	6 t			
Büssing-N.A.G.	1	1	1	3	1	1	—	—	1	—	3	12	
Faun	—	1	—	—	1	1	1	—	1	—	2	7	
Hansa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lloyd	1	1	1	—	—	1	—	1	—	—	—	5	
Henschel ..	—	—	1	1	—	1	—	1	—	—	2	6	
Krupp ...	—	2	1	1	—	1	—	—	—	—	1	7	
Magirus ..	—	1	1	2	1	1	1	1	—	—	—	8	
M.A.N.	—	—	—	2	—	—	1	1	—	—	1	5	
Mercedes-Benz	1	1	1	1	—	1	—	—	—	—	2	7	
Vomag ...	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	2	5	
Zusammen	3	7	6	10	4	8	4	5	1	1	13	62	

¹⁾ Darunter 2 Typen mit 3 t und 1 Type mit 2,75 t. — ²⁾ Nutzlast 5 bis 6 t. — ³⁾ Nutzlast 3,5 bis 4 t. — ⁴⁾ Nutzlast 4,5 bis 5 t. — ⁵⁾ Nutzlast 3,5 bis 4 t. — ⁶⁾ Darunter 1 Type mit 1 oder 2 t. — ⁷⁾ Darunter 1 Type mit 2 oder 4 t. — ⁸⁾ Nutzlast 1,5 bis 2 t. — ⁹⁾ Darunter 1 Type mit 2,75 t. — ¹⁰⁾ Darunter 1 Type mit 2,75 t und 1 Type mit 3 bis 3,25 t. — ¹¹⁾ Nutzlast 4 bis 4,5 t. — ¹²⁾ Nutzlast 4,8 bis 5 t. — ¹³⁾ Nutzlast 3,5 bis 4 t.

¹⁾ Vgl. hierzu Sonderbeilage zum Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 9. Jg., Nr. 49, vom 9. 12. 1936: „Lastkraftwagenmarkt und Güterkraftverkehr“.

²⁾ Die Zulassungsstatistik weist für 1932 6846 Fahrzeuge aus. Hierin sind aber auch dreirädrige Fahrzeuge zur Lastenbeförderung mit mehr als 350 kg Eigengewicht enthalten.

³⁾ Der Aufstellung wie der gesamten Ansbearbeitung liegt die Konstruktionsstatistik des Reichsverbands der Automobilindustrie zugrunde. Die Typentabelle des Reichsverbands ist in der Union Deutscher Verlagsgesellschaften erschienen. Die wichtigsten Ergebnisse der Typenstatistik wurden in der Zeitschrift „Motor“, Motorverlag Berlin SW 68, Heft 5, Mai 1937, in einem Aufsatz „Die Berliner Automobil-Ausstellung 1937 im Spiegel der technischen Statistik“ von Otto Schirz zusammengefaßt.

Von den 9 Firmen vorstehender Übersicht bauen alle mit Ausnahme von Vomag Kleinlastwagen mit bis drei Tonnen Nutzlast. Sämtliche Firmen sind in den mittelschweren und schweren Klassen mit mindestens einer, meist aber mehreren Typen vertreten. Wie gering der Absatz unter diesen Umständen ist, wird weiter unten gezeigt werden.

Bei den leichten und mittelschweren Fahrzeugen, für die ein an sich schon größerer Markt vorhanden ist, werden die Absatzmöglichkeiten durch die überlegene Konkurrenz einiger Firmen eingengt, die das Nutzfahrzeug als Kuppel- oder Nebenprodukt der Personenkraftwagenerzeugung herausbringen. Die Liefer- und Lastkraftwagen dieser Firmen stimmen in den wichtigsten Aggregaten mit den von den gleichen Firmen auf den Markt gebrachten Personenkraftwagen völlig oder mindestens weitgehend überein. Hier bietet die Nutzfahrzeugfabrikation die Möglichkeit, die Serien der Personenkraftwagenherstellung zu erhöhen, wodurch naturgemäß die Leistungsfähigkeit der Werke im ganzen erheblich gesteigert wird. Da die Nutzfahrzeugabteilungen der Firmen einen Teil der fixen Kosten mit übernehmen, sinken die Gesamtkosten je Einheit. Es wird anhand einer statistischen Aufteilung des Absatzes zu zeigen sein, wie die als Kuppelprodukt der Personenkraftwagenerzeugung herausgebrachten Nutzfahrzeuge den Löwenanteil am Markte an sich gerissen haben und halten.

Die wichtigsten Firmen, die Nutzfahrzeuge im Zusammenhang mit der Personenkraftwagenfabrikation herausbringen, sind:

Adler
DKW
Ford
Hanomag
Opel.

Aber auch einige Nutzfahrzeuge der Firma Hansa Lloyd stimmen in den Hauptaggregaten mit den Hansa-Personenkraftwagen überein. Dagegen stehen bei Daimler-Benz die Nutzfahrzeugtypen weitgehend selbständig neben den Personenkraftwagen.

Vor allem ist es der Motor, der bei den genannten Firmen häufig gleichzeitig im Personen- und im Lastkraftwagenbau Verwendung findet. Nach der Typentafel des Jahres 1936 hatten die folgenden Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge die gleichen Motoren:

Firma	Bezeichnung des Lastkraftwagentyps	Bezeichnung des Personenkraftwagentyps
Adler.....	1) Trumpf ¹⁾ 0,35 t 2) Primus ¹⁾ 0,4 t 3) Adler L 6/1 1/2 t	Trumpf 1,7 E. V. Primus 1,7 A Diplomat 3 G
DKW	4) Lieferwagen 0,35 t	Meisterklasse
Hanomag	5) 1,1 Liter/23 PS	Garant bzw. Kurier
Hansa Lloyd	6) Express 7) Kolombus II	Hansa 1100 Hansa 1700
Opel.....	8) Bremen IV 9) 1/2-Tonner/1396 10) 1-Tonner/Blitz (2,0/12)	Hansa II 3,5 Olympia 1,3 Liter Opel 6 2 Liter
Ford	11) 51/3 t	V 8

¹⁾ Trumpf und Primus haben die gleichen Motoren.

Aber auch andere Aggregate werden gleichzeitig im Personen- wie Nutzfahrzeugbau verwendet. So hat das Getriebe des 1,1-Liter der Firma Hanomag, des Express der Firma Hansa Lloyd, des Opel 1 1/2-Tonner und 1-Tonner, des Ford B. B. 2,5-Tonner die gleiche Unter- setzung wie das Getriebe des entsprechenden Personenkraftwagens. Weitere Übereinstimmungen finden sich bei den Bremsen, der Schmierung, Kühlung, im Fahrgestellbau usw.

Die statistische Analyse des Nutzfahrzeugmarktes

Eine einwandfreie statistische Analyse des Nutzfahrzeugmarktes wird durch zwei Umstände erschwert. *Erstens* läßt sich ein — in den letzten Jahren sicher nicht unbedeutender — Teil des Absatzes statistisch nicht erfassen, und zwar die an verschiedene Behörden gelieferten Fahrzeuge. *Zweitens* kann ein Teil der Typen nicht einwandfrei auf die von der Zulassungsstatistik ausgewiesenen Stärkeklassen verteilt werden. Dies mag verwunderlich erscheinen, da ja die einzelnen Typen nach der Nutzlast bestimmt zu sein scheinen (vgl. Übersicht S. 2). Allerdings wird bei jeder Type mit einer durchschnittlichen Nutzlast für eine bestimmte Normalausführung gerechnet und diese auch in der Konstruktionsstatistik mit ausgewiesen. In der Praxis weicht aber in manchen Fällen die tatsächliche Nutzlast von dieser ausgewiesenen ab, und zwar je nachdem, ob das Fahrgestell in verstärkter Ausführung geliefert wird oder nicht. Vor allem aber ist der Aufbau häufig verschieden und hat damit auch ein verschiedenes Gewicht, so daß sich die Nutzlast mehr oder weniger ändert. Es kann also beispielsweise nach der Konstruktionsstatistik ein Wagen als 5-Tonner ausgewiesen sein, aber in der Zulassungsstatistik in der Klasse von vier bis fünf Tonnen erscheinen oder umgekehrt ein mittelschwerer Wagen in die Zulassungsklasse schwerer Fahrzeuge aufsteigen.

Trotz dieser Schwierigkeiten lassen sich durch eine Analyse der Nutzfahrzeugzulassungen wichtige Gesichtspunkte für die Beurteilung des Typenproblems auch auf diesem Marktgebiet gewinnen.

Von den 43614 vier- und sechsrädrigen Liefer- und Lastkraftwagen, die im Jahr 1936 von der Zulassungsstatistik erfaßt wurden, entfielen:

auf die Nutzlastklasse	bis 1 t	10 711	Stück = 24,6 v. H.
" " "	über 1 "	2 "	7 743 " = 17,8 " "
" " "	" 2 "	3 "	16 111 " = 36,9 " "
" " "	" 3 "	5 "	6 618 " = 15,2 " "
" " "	" 5 t	2 431	" = 5,6 " "

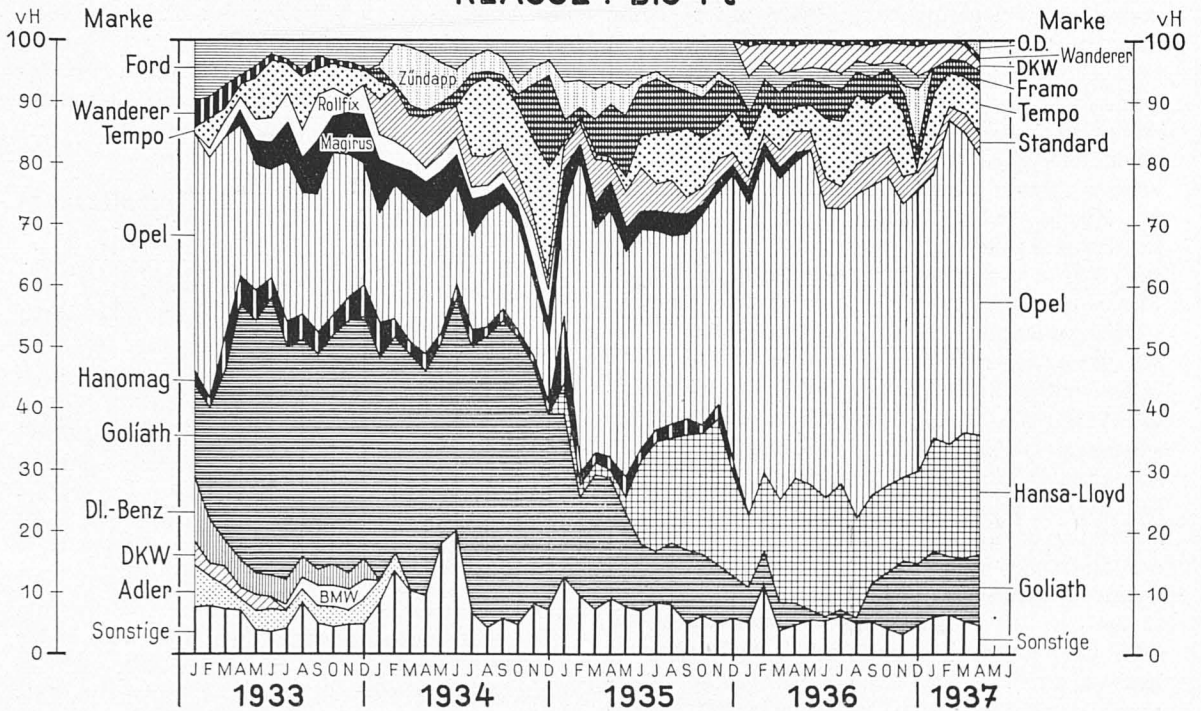
Die Fahrzeuge bis zu einer Tonne dürften wirtschaftlich durchweg als Lieferfahrzeuge anzusprechen sein. Etwa die Hälfte des Absatzes wurde in dieser Klasse von der Firma Opel bestritten. Man beachte, wie erst seit Anfang 1935 Opel dieses Marktgebiet durch Preisherabsetzungen eroberte (vgl. Bild I). Die Verbindung der Nutzkraftwagenfabrikation mit der Personenkraftwagenerzeugung dürfte hierbei eine wesentliche

ZULASSUNGEN VON LIEFER- UND LASTKRAFTWAGEN NACH TYPEN

Anteil der wichtigsten Marken an den Zulassungen in den einzelnen Nutzlastklassen

BILD I

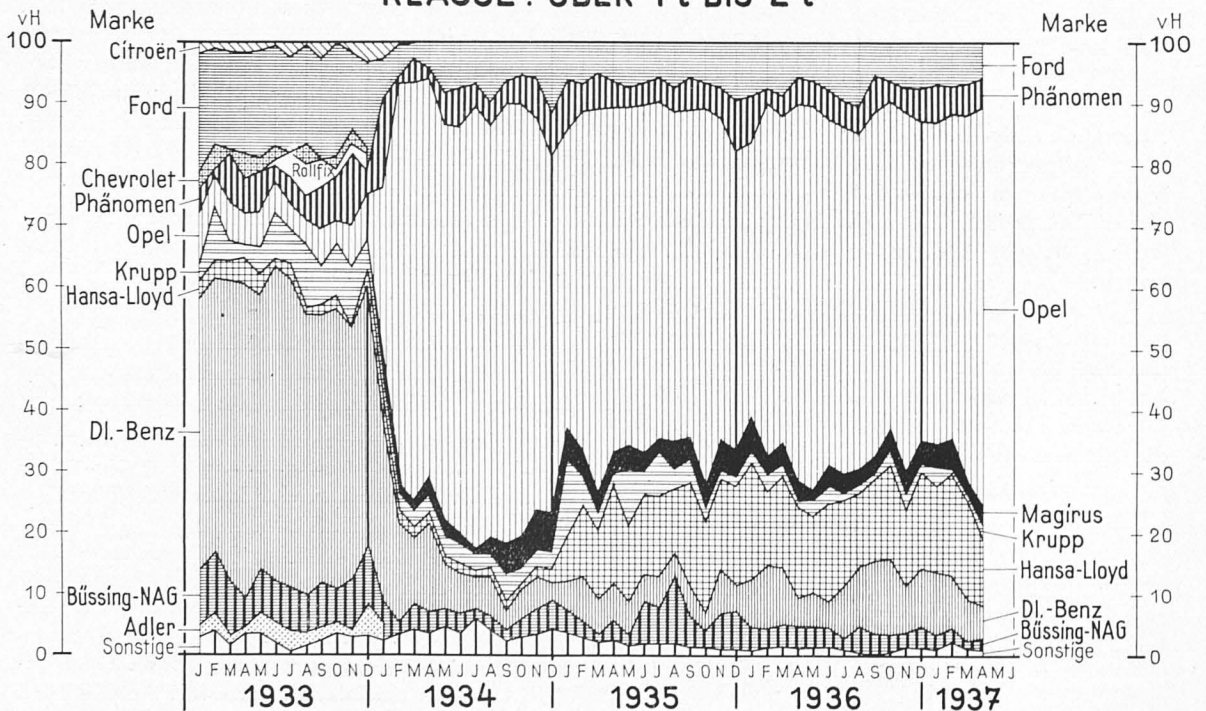
KLASSE : BIS 1 t



J.f.K.37

BILD II

KLASSE : ÜBER 1 t BIS 2 t



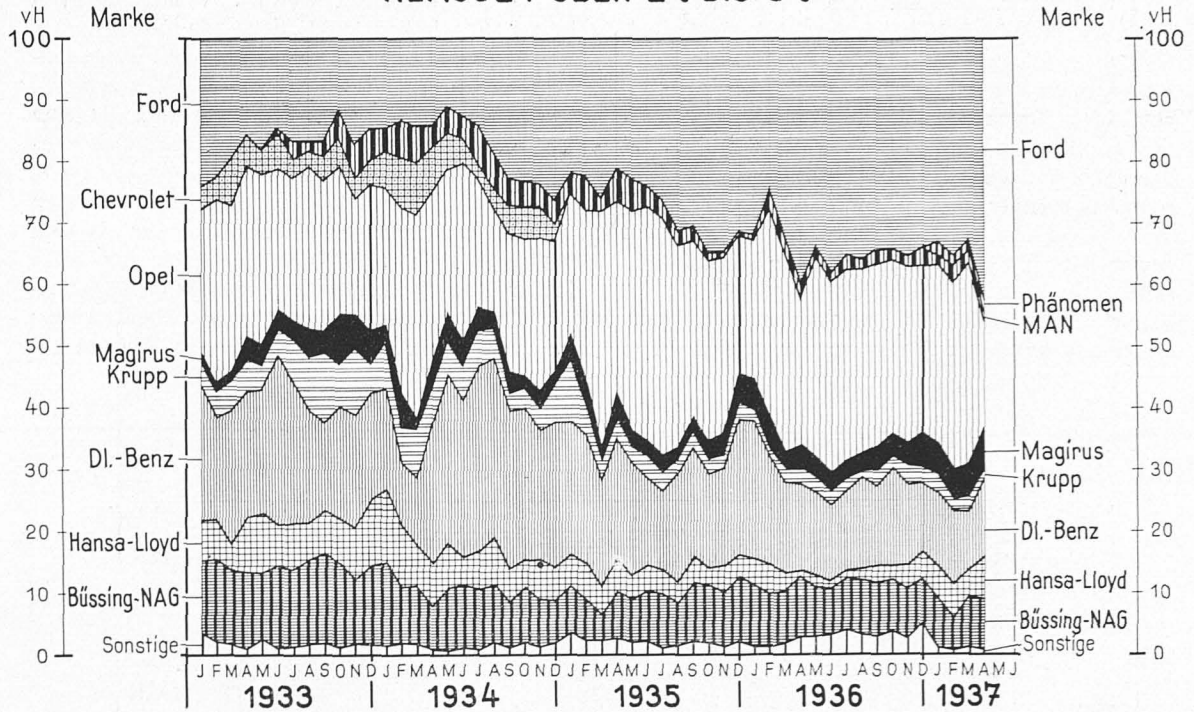
J.f.K.37

Anmerkung zu Bild I bis V:

Die Schaubilder zeigen nur die Veränderungen des Anteils, mit dem die Firmen am Absatz in den einzelnen Klassen beteiligt sind; sie besagen nichts über die absolute Bewegung des Absatzes.

BILD III

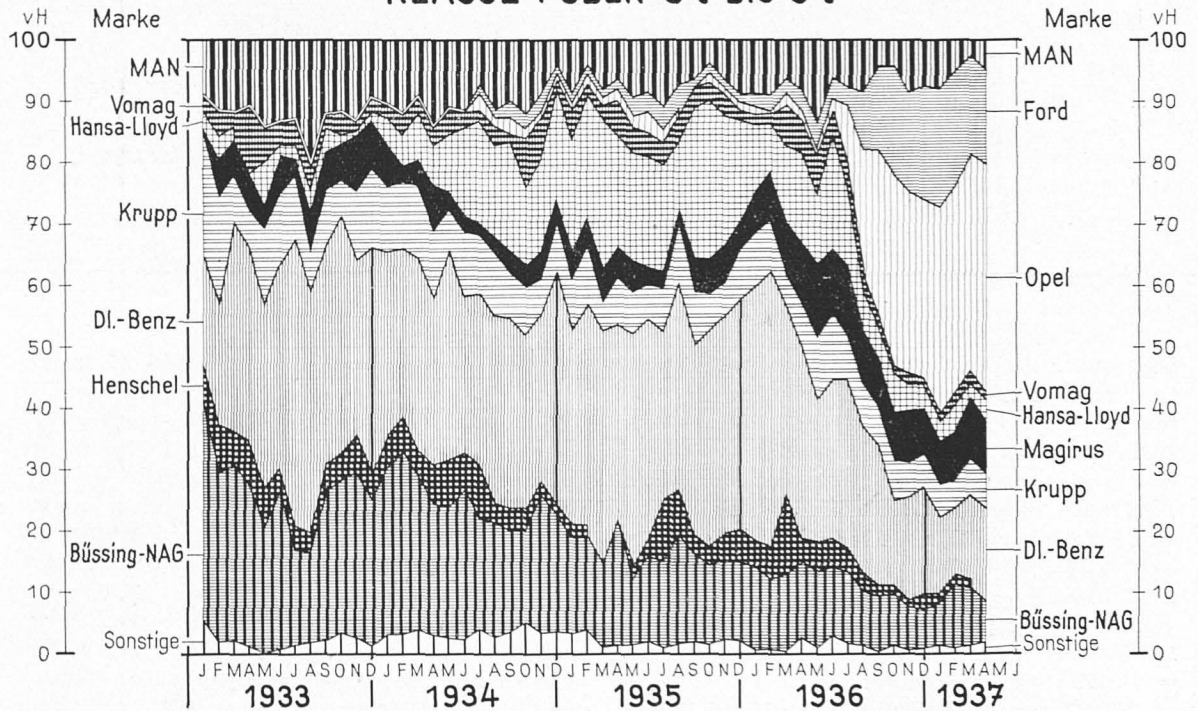
KLASSE : ÜBER 2 t BIS 3 t



J.f.K.37

BILD IV

KLASSE : ÜBER 3 t BIS 5 t



J.f.K.37

Stütze gewesen sein. Weitere 22 v. H. des Absatzes in dieser Klasse entfielen auf Hansa Lloyd „Express“ bzw. Goliath. Auch der „Express“ kann, wie gesagt, als Kuppelprodukt der Personenkraftwagenfabrikation angesprochen werden. Der Rest der in der Klasse bis zu einer Tonne zugelassenen Fahrzeuge, das sind noch rund 3100 Stück, verteilen sich auf mehr als ein Dutzend Firmen, von denen noch eine etwa 900, die übrigen sämtlich weniger als 500 Fahrzeuge absetzten.

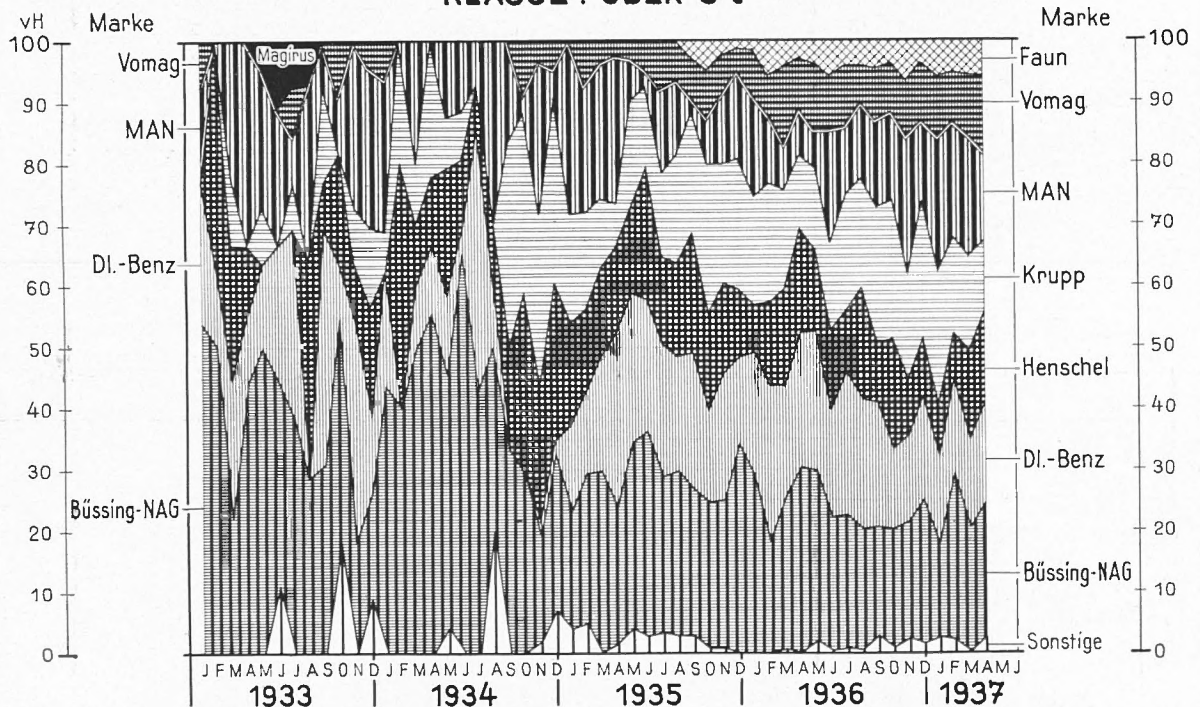
Auch in der ein- bis zwei-Tonnen-Klasse, in der weitere 7743 Fahrzeuge, zum Teil Kleinlast-, zum Teil Lieferkraftwagen zugelassen wurden, herrschen die mit der Personenkraftwagenproduktion gekuppelten Fahrzeuge bei weitem vor.

Lieferwagen, aber auch Kleinlastwagen —, können wirtschaftlich als ein einheitliches besonderes Marktgebiet aufgefaßt werden. Sieht man von einigen Spezialkonstruktionen von Firmen wie Framo, Standard, Tempo ab (diese Firmen beschränken sich auf den Bau von Kleinstwagen), so bleiben fast nur Fahrzeuge übrig, die sich eng an Personenkraftwagenkonstruktionen anlehnen.

Die eigentlichen Lastkraftwagenkonstruktionen beginnen erst in den Klassen von mehr als zwei Tonnen Nutzlast. Das Marktgebiet für diese Konstruktionen deckt sich nicht mit der Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge. Nach Abzug der Liefer- und Kleinlastwagen der Klassen bis

BILD V

KLASSE : ÜBER 5 t



J.f.K.37

Seit Anfang 1934 spielt hier ebenfalls die Firma Opel nach Einführung des Opel/Blitz die ausschlaggebende Rolle (vgl. Bild II). Wenn auch 1935 der Anteil Opels an dieser Klasse wieder etwas zurückgegangen ist, so entfielen doch 1936 noch immerhin 56 v. H. der Zulassungen auf diese Firma. Etwa 1108, das sind weitere 14,3 v. H., setzte Hansa Lloyd ab. Der Rest, rund 2300 Wagen, verteilt sich auf 10 Firmen, von diesen setzte Daimler Benz 652 und Ford 573 Fahrzeuge ab. Die übrigen brachten sämtlich noch nicht 400 Stück unter.

Die Klassen bis zu einer Tonne Nutzlast und von mehr als einer bis zwei Tonnen Nutzlast mit zusammen rund 18400 Zulassungen — meist

zu zwei Tonnen Nutzlast bleiben 1936 nur rund 25000 Zulassungen von Fahrzeugen mit mehr als zwei Tonnen Tragfähigkeit. Hinzu kommt die Ausfuhr mit etwa 4000 Wagen und eine nicht bekannte Zahl von Lastkraftwagen, die von verschiedenen Behörden eingestellt wurden. Sieht man von letzteren ab, so konkurrierten 1936 in den Klassen über zwei Tonnen um einen Absatz von noch nicht 30000 Fahrzeugen 12 Firmen mit mehr als 60 Haupt- und Nebentypen. Aber auch hiermit ist die Enge des Marktes noch nicht ausreichend gekennzeichnet, denn der Absatz verteilt sich keineswegs gleichmäßig auf alle Firmen und Konstruktionen. Von den 25000 zugelassenen Lastkraftwagen mit mehr als zwei

Tonnen Nutzlast entfällt die knappe Hälfte auf nur 2 Firmen, und zwar Opel und Ford.

Der Rest des eigentlichen Lastkraftwagenmarktes, d. h. nur noch rund 15000 Fahrzeuge (Zulassung einschließlich Ausfuhr), verteilte sich

Zahl der Haupt- und Nebentypen und Zulassungen bei verschiedenen Firmen in der Klasse über 2 t Nutzlast (1936)

Firma	Type		Zulassungen	
	Bezeichnung	Nutzlast	Klasse	Stück
Blüssing N.A.G.	200	2 t	2—3 t	1363
	25 Burglöwe	2,5 „	3—4 „	619
	260	2,5 „	4—5 „	25
	285	3 „	5—7,5 t	455
	305	3,5 „	über 7,5 „	98
	375	4 „		
	550	5—5,5 „		
	650	6—6,5 „		
	654	6 „		
	900	9 „		
Zahl der Typen 10			Zusammen 2560	
Faun	L 335 D 63	3 —3,5 t	2—3 t	16
	L 400 D 66	4 —4,5 „	3—4 „	37
	L 450 D 66	4,5—5 „	4—5 „	39
	L 560 D 67	5—6 „	5—7,5 „	102
	L 600 D 67	6 —6,5 „	über 7,5 „	2
	L 750 D 87	7,5 „		
	Zahl der Typen 6		Zusammen 196	
Hansa Lloyd	Bremen IV	2,5 t	2—3 t	401
	„ IV-D	2,5 „	3—4 „	452
	Europa IV	3 „	4—5 „	120
	„ IV-D	3 „		
	Merkur III	4 „		
	„ IV-N	4 „		
Zahl der Typen 6			Zusammen 973	
Henschel	25 T 1	2,5 t	2—3 t	230
	28 T 1	2,75 t	3—4 „	172
	38 S 1	3,5—4 „	4—5 „	62
	5 G 1	5 —5,5 „	5—7,5 „	318
	6 J 1	6 —6,5 „	über 7,5 t	3
	36 W 3	8,5 „		
Zahl der Typen 6			Zusammen 785	
Krupp	L 2,5 H 42	2,5 t	2—3 t	369
	LD 3 M 22	3 „	3—4 „	425
	L 3 M 42	3 „	4—5 „	41
	LD 3,5 M 132	3,5—4 „	5—7,5 t	433
	L 3 H 163	2 oder 4 „		
	LD 6,5 N 42	6,5 „		
Zahl der Typen 6			Zusammen 1268	
Magirus	M 25	2,5 t	2—3 t	581
	M 27	2,75 „	3—4 „	480
	M 30	3 „	4—5 „	93
	M 35	3,5 „	5—7,5 „	11
	M 40	4 „		
	M 45	4,5 „		
	M 50	5 „		
	M 65	6—6,5 „		
Zahl der Typen 8			Zusammen 1165	
M.A.N.	E 1	2,5 t	2—3 t	335
	Z 1	3 „	3—4 „	333
	D 1	4 „	4—5 „	149
	F 4	6,5 „	5—7,5 „	305
Zahl der Typen 4			Zusammen 1126	
Mercedes Benz	Lo 2000	2 t	2—3 t	2202
	Lo 2500	2,5 „	3—4 „	1214
	Lo 2750	2,75 „	4—5 „	378
	Lo 3000	3 „	5—7,5 t	463
	L.G. 3000	2 oder 3 „	über 7,5 t	10
	Lo 3750	3,75 „		
	L.G. 4000	3 oder 4 „		
	L 6500	6,5 „		
	L 10000	10 „		
Zahl der Typen 9			Zusammen 4357	
Vomag	3 LR 443	3 t	3—4 t	80
	4,5 LR 444	4,5 „	4—5 „	102
	6 LR 651	6 „	5—7,5 „	212
	6 LR 653	6,5 „	über 7,5 t	4
	8 LR 652	8 „		
Zahl der Typen 5			Zusammen 398	

auf rund 60 Lastkraftwagentypen zehn verschiedener Firmen. Wie schmal der Anteil der einzelnen Typen dabei sein mußte, geht aus der nebenstehenden Übersicht hervor:

Diese Übersicht soll lediglich die Gesamtsituation kennzeichnen, nicht aber die Grundlage für eine Kritik der Typenprogramme der einzelnen Firma abgeben. Denn in diesem oder jenem Fall dürfte durch die Ausfuhr wie durch die Lieferungen an verschiedene Behörden der Absatz günstiger gewesen sein als es nach der Zulassung erscheint. Hinzu kommt übrigens auch noch, daß manche Lastkraftwagen-fahrgestelle auch als Omnibusse karossiert werden und hierdurch der Absatz einzelner Typen höher war als in der Übersicht ausgewiesen. 1936 wurden immerhin 2117 Omnibusse zugelassen, das sind 8,5 v. H. der Lastkraftwagenzulassungen über 2 Tonnen.

Für die Beurteilung des Gesamttypenprogramms grundsätzlich bedeutsam ist aber die Tatsache, daß mehrere der oben einzeln aufgeführten Typen innerhalb des Produktionsprogramms fast jeder Firma in wichtigen Aggregaten völlig übereinstimmen, beispielsweise mit ein und demselben Motor oder mit ein und demselben Getriebe ausgerüstet sind, ja sogar mehrere Aggregate, beispielsweise Motor und Getriebe, gemeinsam haben. Dadurch reduziert sich natürlich die Zahl der zum Nutzfahrzeugbau verwendeten Aggregate und Teile erheblich, was sowohl vom Standpunkt der Produktionsorganisation und der Produktionskosten wie für die Lagerhaltung von Bedeutung ist.

Die Typenentwicklung seit 1929

Die Typenentwicklung im Lastkraftwagenbau unterscheidet sich grundsätzlich von der des Personenkraftwagenbaus. Die Zahl der in der Nachkriegszeit angebotenen Personenkraftwagentypen zeigt — wie an eben dieser Stelle schon dargestellt — erhebliche Schwankungen, die deutlich den Einfluß der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung widerspiegeln¹⁾.

Demgegenüber ist die Zahl der Nutzfahrzeugtypen in gleichmäßigem, von den konjunkturellen Schwankungen kaum beeinflussten Zuge von 1929 bis 1934 ununterbrochen gestiegen. 1929 brachten 18 Werke 51, 1932 14 Werke 60 und 1934 19 Werke 82 Typen an den Markt. Nach Überwindung der Krise hat also die Zahl der Nutzfahrzeugtypen zunächst noch wesentlich stärker zugenommen, als in den Jahren des Niedergangs von 1929 bis 1932.

Die Erklärung für die verschiedenartige Entwicklung im Personen- und Lastkraftwagenbau dürfte wohl im folgenden zu sehen sein: Wenn

¹⁾ So ging von 1926 bis 1929 die Zahl der Haupt- und Nebentypen im Personenkraftwagenbau um mehr als ein Drittel zurück, stieg aber in der schweren Krisis der nachfolgenden Jahre wieder von 34 auf 60. Nach dem Umschwung des Jahres 1933 wurde dann das Typenprogramm der Personenkraftwagenfabriken erneut zusammengestrichen, so daß 1936 nur noch 41 Typen am Markt waren.

das Typenprogramm der Personenkraftwagenwerke in den Krisenjahren ungleich stärker ausgedehnt wurde, als das der Nutzfahrzeugfabriken, so wohl deshalb, weil bei den Personenkraftwagen auf die Neueinführung von Typen eine ungleich stärkere Reaktion des Marktes erwartet werden konnte als bei den Nutzfahrzeugen. Denn bei der Wahl des Personenkraftwagens spielen subjektive Momente eine erhebliche Rolle, während die Wahl der Lastkraftwagentype grundsätzlich nur eine Frage der Zweckmäßigkeit, d. h. eine Kostenfrage im weiteren Sinne ist. Bei den Personenkraftwagen führt, wie an anderer Stelle schon bemerkt wurde, der Übergang zu Neukonstruktionen schon als solcher zu einem Mehrabsatz, nicht aber bei den Nutzfahrzeugen. Für diese These spricht im übrigen auch, daß bei den Lastkraftwagen die Schwankungen des Marktanteils der einzelnen Firma und Type erheblich geringer sind als bei den Personenkraftwagen. Größere Schwankungen im Marktanteil sind bei den Nutzfahrzeugen in den letzten Jahren vor allem durch die Einführung einiger neuer Typen der Firmen Opel und Ford, vgl. Bild I, II und IV, herbeigeführt worden. Der Erfolg beruhte aber grundsätzlich auf der Preisstellung gegenüber den konkurrierenden Fabrikaten.

Die starke Ausdehnung, die das Typenprogramm der Lastkraftwagenfabriken dann seit 1932 — im Gegensatz zu der Reduktion der Zahl von Personenkraftwagentypen — erfahren hat, dürfte wesentlich von der Neueinführung des Dieselmotors bestimmt gewesen sein. 1929 waren erst 2 Dieselsonstruktionen angeboten, auch 1932 erst 6, 1934 dagegen schon 22 und 1937 sogar 47. Daneben wurden in den letzten Jahren eine Reihe von Typen wahlweise auch mit Dieselmotor geliefert.

Seit 1934 hielt die Industrie an dem in diesem Jahre erreichten Höchstprogramm im ganzen fest. Der Rückgang der Typenzahl von 1936 bis 1937 war nur gering.

Allerdings hat die Wirtschaft erkannt, daß eine grundsätzliche Bereinigung des Typenproblems notwendig ist. Die Fortschritte, die in der letzten Zeit auf dem Gebiet der Reifentypisierung gemacht wurden, sind vielleicht ein erstes Zeichen dafür, daß auch die umfassendere Aufgabe der allgemeinen Typenrationalisierung vor ihrer Lösung steht.

„Die Rohstoffknappheit“ — schreibt der technische Leiter des Reichsverbandes der Auto-

mobilitätsindustrie¹⁾ — „Zwang zu einer zum Teil sehr weitgehenden Zusammenlegung von Reifentypen, um sowohl die Herstellungsformen als auch die Lagerhaltung einzuschränken. Die Industrie hat sich diesen Erfordernissen sofort angepaßt, und der aus ihren Reihen kommende Vorschlag der allgemeinen Umstellung auf die 22" Felge wird für die Zukunft noch eine weitere günstige Auswirkung auf Einschränkung von Werkstoffverbrauch und im weiteren Sinne Vereinfachung des Typenprogramms bringen.“

So schwierig die Aufgabe einer allgemeinen Typenbereinigung sein mag, so dürfte sie doch um so eher zu lösen sein, als die Typenrationalisierung, die aus gemeinwirtschaftlichen und wehrwirtschaftlichen Gründen gefordert wird, grundsätzlich auch im Interesse der Kraftfahrzeugindustrie wie der gesamten Kraftverkehrswirtschaft und nicht zuletzt auch der Verbraucher liegt.

Die Erwartungen, die an die Beschränkung des Typenprogramms geknüpft werden, sind Produktionskosten- d. h. Preissenkung und Lagerverminderung. Hieraus ergibt sich:

1. Die Wirtschaftskraft der eigentlichen Nutzfahrzeugindustrie wird gestärkt.

2. Die Vorteile der Rationalisierung werden sich in gleicher Weise auf die Lieferanten der Kraftfahrzeugindustrie: Teile-, Reifen-, Zubehörindustrie fortpflanzen; ebenso werden Handel und Reparaturgewerbe billiger und besser arbeiten können, weil auch hier die Lagerhaltung im Verhältnis zu den Umsätzen eingeschränkt werden kann.

3. Die Produktionsverbilligung, die durch die Rationalisierung der Typenprogramme nicht nur in der eigentlichen Kraftfahrzeugindustrie, sondern in allen Teilen der Kraftfahrzeugwirtschaft eintritt, wird der Verbraucherschaft zugute kommen und die Motorisierung weitertreiben.

4. Die Einschränkung der Lagerhaltung in allen Verarbeitungsstufen, die Herabminderung der Ersatzteillager in den Fabriken, beim Handel und im Reparaturgewerbe wird erhebliche, in anderen Teilen der Wirtschaft dringend benötigte Rohstoffmengen freisetzen.

5. Nicht zuletzt wird sichergestellt, daß im Ernstfall für die vorhandenen Kraftwagen auch die notwendigen Ersatzteile zur Verfügung stehen, und die Zersplitterung beseitigt wird, die den Einsatz der Lastkraftwagen für Wehrzwecke erschwert.

¹⁾ „Die Berliner Autonomobilausstellung 1937 im Spiegel der technischen Statistik“ von Otto Schürz in „Motor“, 21. Jg., Nr. 5, Mai 1937.