

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

10. JAHRGANG

BERLIN, DEN 3. MÄRZ 1937

NUMMER 9

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

Die Zahlen der Woche

An dieser Stelle wird das Institut für Konjunkturforschung in Zukunft laufend eine kleine Auswahl solcher Statistiken veröffentlichen, die für die Beurteilung der Wirtschaftslage besonders wichtig sind. Der Praxis soll damit Gelegenheit gegeben werden, die meist in vielen Quellen nur verstreut vorliegenden Statistiken geschlossen im Rahmen einer längerfristigen Entwicklung zu betrachten.

Zu Vergleichszwecken werden die entsprechenden Zahlen für das Krisenjahr 1932 und für die Jahre 1928/29 angeführt. Natürlich ist ein Vergleich mit diesen Jahren nur beschränkt möglich — schon deshalb, weil heute der Lenkung der Wirtschaft ganz andere Bedeutung zukommt als damals. Trotzdem ist es gut, sich auch die Zahlen aus dem letzten „Hochstand“ zu vergegenwärtigen; es wird dann deutlich, an welchen Stellen die deutsche Wirtschaft den damals innegehabten Stand schon überschreitet. Die wenigen beige-fügten ausländischen Statistiken sollen einen Entwicklungsvergleich mit den großen Volkswirtschaften des Auslands ermöglichen.

Beschäftigung und Arbeitslosigkeit

Gliederung	Einheit	1928	1929	1932	1933	1934	1935	1936	1935	1936		1937
									Dez.	Jan.	Dez.	Jan.
		Jahres- und Monatsdurchschnitte										
Beschäftigte Arbeiter und Angestellte.....	Millionen	18,00	17,87	12,58	13,08	15,09	16,00	17,13	¹⁾ 15,61	²⁾ 15,70	³⁾ 16,97	⁴⁾ 16,62
Arbeitslose bei den Arbeitsämtern.....	"	1,35	1,89	5,58	4,80	2,72	2,15	1,59	¹⁾ 2,51	²⁾ 2,52	³⁾ 1,48	⁴⁾ 1,85
Arbeitsvolumen der Industrie ¹⁾	1936=100	.	103,7	54,9	63,1	82,6	90,2	100,0	91,8	88,3	105,3	99,6
davon in den Investitionsgüterindustrien.....	"	.	90,4	36,2	43,9	67,7	86,3	100,0	92,8	91,3	108,3	107,6
" " Verbrauchsgüterindustrien.....	"	.	117,0	74,7	81,2	93,9	93,2	100,0	95,1	90,7	108,0	101,8
Tägliche Arbeitszeit der Industriearbeiter ²⁾	Stunden	.	7,67	6,91	7,16	7,43	7,41	7,59	7,55	7,35	7,76	7,53
Versicherte Beschäftigte in Großbritannien ³⁾	Millionen	10,0	10,22	9,35	9,7	10,13	10,38	10,90	¹⁾ 10,63	²⁾ 10,39	³⁾ 11,13	.
Zahl der Beschäftigten in den Vereinigten Staaten	"	.	47,16	36,44	37,02	39,55	40,61	.	42,02	41,54	.	.
Arbeitslose in der Welt ⁴⁾	"	.	¹⁾ 8,8	25,5	30,0	22,5	22,8	22,0	.	.	.	.

¹⁾ In v.H. der Arbeiterstundenkapazität. — ²⁾ Ergebnisse der Industrieberichterstattung. — ³⁾ Ohne Nordirland. — ⁴⁾ Jeweils Ende März. —
⁵⁾ Stand am Monatsende. — ⁶⁾ Jahresdurchschnitt.

¹⁾ In v.H. der Arbeiterstundenkapazität. — ²⁾ Ergebnisse der Industriebereichterstattung. — ³⁾ Ohne Nordirland. — ⁴⁾ Jeweils Ende März. — ⁵⁾ Stand am Monatsende. — ⁶⁾ Jahresdurchschnitt.

Die Entwicklung der Arbeitslosigkeit und der Beschäftigung in Deutschland zeigt den grundlegenden Wandel der letzten Jahre: Die Zahl der Beschäftigten ist von 1932 bis 1936 um 4,6 Millionen gestiegen; die Arbeitslosigkeit war im Herbst 1936 praktisch beseitigt. Wie immer im Winter, hat sich dann in den letzten Monaten die Arbeitslage vorübergehend etwas verschlechtert. Immerhin waren diesmal die Auswirkungen des Winters nicht stärker als im vergangenen Jahr, obwohl das Wetter ungünstiger war als 1935/36. Ende Januar 1937 waren 0,9 Millionen Arbeiter und Angestellte mehr beschäftigt als Ende Januar 1936.

Auch im Ausland hat sich die Arbeitslage in den letzten Jahren gebessert, wenngleich langsamer als in Deutschland.

Der Welthandel in Kriegsgerät

Wie vorausszusehen war, hat der Welthandel in Kriegsgerät im Jahre 1936 rasch zugenommen. Die Sorge vor einer Ausbreitung kriegerischer Konflikte in der Welt hat zu einer zunehmenden Aufrüstung auch derjenigen Staaten geführt, die in der Versorgung mit Kriegsgerät nicht „autark“, sondern gezwungen sind, sich die benötigte Ausrüstung auf dem Wege der Einfuhr zu beschaffen.

Eine neue Indexziffer des Welthandels in Kriegsgerät

In seinen bisherigen Veröffentlichungen hat das Institut für Konjunkturforschung — ähnlich wie die Statistische Abteilung des Völkerbundes¹⁾ — den Welthandel in Kriegsgerät jeweils in „Gold“ berechnet. Diese Berechnungen sind aber

für die neuere Zeit insofern fiktiv, als die dabei zugrunde gelegten „Gold“preise der Waren in Wirklichkeit nur für eine sehr beschränkte Anzahl von Ländern gelten. Da der Goldwert der meisten Währungen in den letzten Jahren stark gesunken ist, kann allein schon aus diesem Grunde eine Berechnung des Welthandels in Gold keine zuverlässigen Vorstellungen über die tatsächliche Entwicklung geben. Zur Ausschaltung dieser Schwankungen

¹⁾ Société des Nations: Annuaire Statistique du Commerce des Armes et des Munitions. Genf (Jährlich).

wurde der Welthandel in Kriegsmaterial nach den einzelnen Landeswährungen berechnet. Entsprechend einer Indexziffer der Welthandelsumsätze in allen Waren, die das Institut für Konjunkturforschung seit längerer Zeit veröffentlicht¹⁾, wird im folgenden zum erstenmal für die Ausfuhr von Kriegsmaterial die gleiche Berechnungsmethode angewendet.

Die Dringlichkeit der Nachfrage nach Kriegsmaterial

In Landeswährungen berechnet, hat der Welthandel in Kriegsmaterial im Jahr 1936 zu fast neun Zehnteln den Hochstand des Jahres 1929 wieder erreicht. Läßt man die Ausfuhr von Kriegsschiffen außer Betracht — hier sind die Nachweisungen schon immer besonders spärlich und von starken Zufallsschwankungen beeinflusst gewesen —, so ist die Ausfuhr von Waffen, Munition, Flugzeugen und Zubehör wertmäßig heute schon wieder größer als um die Jahre 1927/29.

Ausfuhr wichtiger Länder an Kriegsmaterial

Werte in Landeswährung
1929 = 100

Land	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936 ^{*)}
Waffen und Munition								
Belgien	100	75	48	33	31	39	60	69
Frankreich	100	75	31	94	86	82	60	106
Großbritannien	100	79	66	66	69	63	73	73
Italien	100	101	61	16	40	44	30	(30)
Schweden	100	113	90	141	126	151	114	93
Ver. Staaten von Amerika	100	60	35	26	39	50	50	66
Tschechoslowakei	100	226	123	45	99	319	404	302
Insgesamt	100	85	57	60	65	78	82	87
Flugzeuge								
Frankreich	100	98	76	37	33	38	70	57
Großbritannien	100	94	85	80	67	88	123	134
Ver. Staaten von Amerika	100	97	54	84	100	192	155	233
Sieben Länder zusammen	100	93	74	70	70	106	118	144
Ausfuhr von Kriegsmaterial insgesamt								
Belgien	100	78	48	33	32	38	60	71
Frankreich	100	102	51	90	92	62	64	84
Großbritannien	100	61	52	50	51	52	66	61
Italien	100	83	70	39	65	54	61	(61)
Schweden	100	114	90	142	126	157	114	93
Ver. Staaten von Amerika	100	77	44	58	67	116	99	144
Tschechoslowakei	100	218	124	49	96	301	382	292
Insgesamt								
einschl. Kriegsschiffe ...	100	79	55	59	59	75	82	88
ohne „	100	88	62	63	67	87	94	104

^{*)} Z. T. vorläufig.

In jüngster Zeit hat sich auch Deutschland, nachdem die Fesseln des Versailler Diktates gesprengt sind, wieder in den Handel mit Rüstungsgerät einschalten können. Die Ausfuhr — die in den vorstehenden Weltdurchschnittsziffern nach Möglichkeit mit enthalten ist — hält sich aber bisher in bescheidenem Rahmen. Beispielsweise war Deutschlands Ausfuhr an Waffen und Munition im Jahre 1936 bedeutend geringer als diejenige Frankreichs oder Großbritanniens.

Nun ist der Anteil der Kriegsmaterialausfuhr am Welthandel zwar verhältnismäßig gering; nach unseren Schätzungen bestanden im vergangenen Jahr etwa 1,5 bis 2 v. H. der Fertigenwarenausfuhr und noch nicht 1 v. H. der gesamten Warenausfuhr der Welt aus Kriegsmaterial. Außerdem haben die einzelnen Länder stärker noch als etwa um 1927/29 die Tendenz, sich in der Rüstungsproduktion möglichst unabhängig zu machen: Nach überschlägigen Berechnungen muß die Exportquote der Rüstungsindustrie der

Welt heute um mindestens die Hälfte, wenn nicht um zwei Drittel niedriger sein als um 1927/29.

Trotzdem kommt selbst in den Welthandelszahlen zum Ausdruck, wie dringlich die Nachfrage nach Kriegsgerät sein muß:

1. Der Welthandel in Kriegsgerät hat sich in den letzten Jahren günstiger entwickelt als der Welthandel in allen Waren. Während der Krisenjahre geht er vergleichsweise weniger stark zurück; er erreicht den Tiefstand bereits zwei Jahre früher als der gesamte Welthandel und hat sich seit dem Umbruch im ganzen kräftiger belebt als der Export aller Waren zusammengenommen. Dabei ist nicht einmal berücksichtigt, daß die Ausfuhr von Kriegsmaterial heute statistisch sicher unvollständiger ausgewiesen wird als noch vor sieben, acht Jahren.

Die Kriegsmaterialausfuhr im Rahmen des gesamten Welthandels

Jahr	Ausfuhr von Kriegsmaterial ¹⁾	Gesamte Weltausfuhr an allen Waren
	Werte in Landeswährung; 1929 = 100	
1929	100	100
1930	88	81
1931	62	61
1932	63	47
1933	67	47
1934	87	51
1935	94	54
1936	104	rd. 60
Rückgang während der Krise	38 v. H.	53 v. H.
Dauer der Krise	2 Jahre	4 Jahre
Zunahme seit dem Tiefstand	69 v. H.	28 v. H.

¹⁾ Ohne Kriegsschiffe.

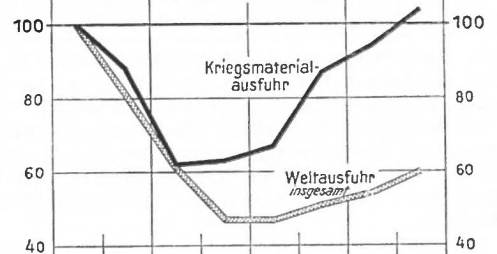
2. Kriegsgerät gehört zu den wenigen Waren, die während der Krise nicht billiger geworden sind, und die heute schon mit höheren Preisen als 1929 bezahlt werden müssen.

DIE KRIEGSMATERIALAUSFUHR IM WELTHANDEL

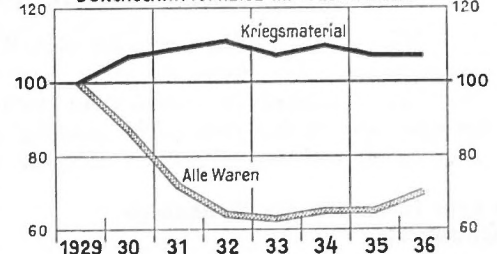
1929 = 100

GESAMTE WELTAUSFUHR UND AUSFUHR VON KRIEGSMATERIAL

Werte in Landeswährung



DURCHSCHNITTSPREISE IM WELTHANDEL



J.f.K. 37

Während im gesamten Welthandel die Durchschnittspreise bis in das Jahr 1933 hinein um mehr als ein Drittel sanken, ist Kriegsmaterial gleichzeitig um etwa 10 v. H. im Preis gestiegen. Der seit 1933 einsetzende Preisauftrieb bei den

¹⁾ Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung vom 4. Dezember 1935.

übrigen Waren des Welthandels hat bisher nicht ausgereicht, um den Vorsprung der Kriegsmaterialpreise aufzuholen: 1936 war der durchschnittliche Ausfuhrpreis für alle Waren im Welthandel noch um 30 v. H. niedriger als 1929 — Kriegsgerät aber war gleichzeitig um 7 v. H. teurer.

Durchschnittliche Ausfuhrpreise im Welthandel*)
1929 = 100

Jahr	Alle Waren	Kriegsgerät
1929	100	100
1930	87	107
1931	72	109
1932	64	111
1933	63	107
1934	65	110
1935	65	107
1936	70	107

*) Aus Volumenreihen und Werten in Landeswährung berechnet.

Die Kriegsmaterialausfuhr nach Warengruppen und Ländern

Den größten Posten in der Kriegsmaterialausfuhr bilden noch immer Waffen und Munition: Von dem Kriegsgerät, das im Jahre 1936 umgesetzt wurde, entfällt mehr als die Hälfte auf diese Warengruppe. Der Anteil der Kriegsschiffe ist zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken, doch ist es sehr wohl möglich, daß hier in den nächsten Jahren wieder ein Wandel eintritt. Steigende Bedeutung erlangt der Flugzeugexport, der 1936 mit 44 v. H. am gesamten Kriegsmaterialhandel der Welt beteiligt war. Diese Gruppe ist die einzige, die heute schon umfangreichere Exportgeschäfte tätigt als 1929.

Gliederung der Kriegsmaterialausfuhr der Welt
in v. H.

Gliederung	1913	1929	1932	1936
Waffen und Munition	81,4	56,3	57,7	55,5
Kriegsschiffe	15,8	16,8	10,1	0,6
Flugzeuge	2,8	26,9	32,2	43,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Auch wenn diese Aufstellung nicht vollständig ist und gerade die modernsten Waffen nur zum kleineren Teil umfaßt, läßt sie doch deutliche strukturelle Verschiebungen erkennen: Unter dem Zwang der Autarkisierungsbestrebungen verlagert sich der Kriegsmaterialhandel immer mehr auf solche Waren, die die weniger entwickelten Länder nicht selbst herstellen können.

*

Unbestritten den größten Anteil am Welthandel in Kriegsgerät hat nach wie vor Großbritannien; an zweiter Stelle folgen — wie auch schon in früheren Jahren — die Vereinigten Staaten von Amerika, denen sich Frankreich anschließt. Diese drei Länder stellten 1936 rund drei Viertel der (statistisch erfaßten) Welthandelsumsätze in Waffen, Munition, Kriegsschiffen und Flugzeugen. Gewisse Verschiebungen gerade in den letzten Jahren sind aber unverkennbar.

1. Besonders bemerkenswert ist die wachsende Bedeutung der tschechoslowakischen Rüstungsausfuhr. Während, wie oben gezeigt, die gesamte Weltausfuhr in Kriegsgerät 1936 nur wenig größer war als 1929, ist der Export der Tschechoslowakei in der gleichen Zeit auf fast das Dreifache gestiegen. Die Exportquote der Rüstungs-

produktion muß sich in der Tschechoslowakei auf mindestens ein Drittel bis 50 v. H. erhöht haben; heute schon beträgt der Anteil tschechoslowakischen Rüstungsgeräts am Welthandel¹⁾ in diesen Waren rund 10 v. H. (überwiegend Waffen).

Zur Entwicklung der Rüstungsproduktion
in der Tschechoslowakei

Jahr	Ausfuhr von Kriegsmaterial	Umsatz der Skodawerke
	Mill. Kč	
1929	115,8	(1 514)
1930	246,1	1 635
1931	143,9	1 206
1932	56,4	654
1933	111,9	595
1934	350,2	790
1935	442,5	1 079
1936	339,1	.

2. Eine Zunahme ihres Anteils am Welthandel konnten weiter die Vereinigten Staaten von Amerika durchsetzen; sie waren 1936 mit 27 v. H. — gegen nur 21 v. H. im Jahre 1929 — beteiligt. Dieses Vordringen ist ausschließlich auf die Steigerung der Flugzeugausfuhr zurückzuführen.

Flugzeugproduktion und -export der Vereinigten Staaten
von Amerika
(Stück)

Jahr	Gesamt	davon für Export	Exportquote v. H.
1930	3 357	250	7,4
1931	2 800	140	5,0
1932	1 396	229	16,4
1933	1 324	316	23,9
1934	1 615	369	22,8
1935	1 705	291	17,1
1936 ¹⁾	2 852	438	15,4

¹⁾ Geschätzt auf Grund der Monate Januar-September 1935 und 1936.

3. Schweden hat seinen Anteil am Welthandel in Kriegsgerät gehalten; in Italien ist die rückläufige Bewegung der Waffen- und Munitionsausfuhr (die übrigens durch den abessinischen Krieg bedingt war) durch die Zunahme des Flugzeugexports wenigstens zum Teil ausgeglichen worden.

4. Andere Länder sind in den letzten Jahren auf dem Weltmarkt zurückgedrängt worden. Das gilt für Großbritannien, das ebenso wie Frankreich in allen Sparten des Kriegsmaterialexports an Bedeutung eingebüßt hat, und für Belgien, das immerhin die Ausfuhr von Flugzeugen steigern konnte.

Welche Länder kaufen Waffen?

Üben die einzelnen Länder schon große Zurückhaltung in der Aufgliederung ihrer Kriegsmaterialausfuhr, so gilt dies erst recht für die Einfuhr dieser Waren. Die Völkerbundstatistik liefert für die zunehmende Verschleierung des Rüstungsaußenhandels einen interessanten Beitrag: Um 1930/31 wurde die Weltausfuhr an Kriegsgerät noch ungefähr ebenso hoch ausgewiesen wie die Weltausfuhr. Bereits 1934 war die Weltausfuhr um gut ein Drittel unvollständiger zu erfassen als die Ausfuhr, und 1935 sind beinahe zwei Drittel des Kriegsgeräteexports der Welt „verschwunden“, d. h. können nicht nach Einfuhrländern aufgegliedert werden.

¹⁾ Hier und im folgenden stets ohne Kriegsschiffe.

Die Weltausfuhr in v. H. der Weltausfuhr von Kriegsgerät nach den Berechnungen des Völkerbundes*)

Jahr	v. H.
1930	94
1931	109
1932	90
1933	81
1934	58
1935 ¹⁾	36

*) Annuaire Statistique du Commerce des Armes et des Munitions. 12. Jg., 1936, S. 204, 207. — ¹⁾ Schätzung des Instituts für Konjunkturforschung.

Trotzdem lassen sich aus den vorhandenen Unterlagen doch gewisse Schlüsse ziehen. Die Kriegsgeräteaushfuhr dient offenbar drei verschiedenartigen Zwecken:

1. Der Außenhandel zwischen an sich vollständig „selbstgenügsamen“ Großproduzenten hat in der Regel den Austausch von bestimmten Modellen und Typen zum Ziel, die das Einfuhrland nicht in gleicher Güte oder in genügend kurzen Zeiträumen herstellen kann. Die jüngsten englischen Flugzeugbestellungen in den Vereinigten Staaten von Amerika hängen zum Beispiel mit der Überlastung der britischen Werke zusammen.

2. Daneben spielt die Versorgung der im Kriege befindlichen Staaten mit Kriegsmaterial eine wichtige Rolle. Anlässlich des Gran-Chaco-Krieges gingen z. B. viele europäische Waffen zu diesem Zweck nach Südamerika.

3. Schließlich sind industriell weniger entwickelte Länder zu beliefern, die nicht imstande sind, ihren Bedarf aus eigener Produktion zu decken. Hier spielen politische Bindungen in der Regel eine wichtige Rolle.

Die Ausfuhrstatistik der Vereinigten Staaten von Amerika, die seit Einrichtung des Munitions-Kontrollamtes veröffentlicht wird, vermittelt ein gutes Bild von diesen Zusammenhängen:

Die in den Monaten November 1935 bis November 1936 erteilten Lizenzen bezogen sich zu 80 v. H. des Ausfuhrwerts auf Länder, die nicht

Richtung der amerikanischen Kriegsmaterialausfuhr*)

Land	November 1935/ November 1936	Dezember 1936
1 000 \$		
<i>Industriell weniger entwickelte Länder</i>		
China	7 548	385
Argentinien	1 991	—
Mexiko	733	234
Brasilien	806	—
Siam	786	—
Canada	754	—
Zusammen	12 618	619
<i>Industriell hochentwickelte Länder</i>		
Japan	1 176	115
UdSSR	1 330	—
Großbritannien	349	310
Deutsches Reich	503	—
Frankreich	—	505
Zusammen	3 358	930
<i>Kriegsführende Länder</i>		
Spanien	—	2 777

*) Nachrichten für Außenhandel vom 7. 1. 1937.

in der Lage waren, ihr Kriegsmaterial selbst zu erzeugen: der Rest war nach industriell hochentwickelten Staaten gerichtet¹⁾. Im Dezember

¹⁾ Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß nur bei 59 v. H. der Ausfuhr die Bestimmungsländer angegeben sind.

1936, einem Monat, der stark unter dem Einfluß der spanischen Wirren stand, bezog sich mehr als die Hälfte des Werts der Ausfuhrlicenzen auf Spanien und nur ein relativ kleiner Teil (12 bis 13 v. H.) auf industriell weniger entwickelte Länder.

Ganz ähnlich gelagert ist die regionale Verteilung der französischen Kriegsmaterialausfuhr — mit dem Unterschied allerdings, daß hier die Belieferung der Kolonien und vor allem die Belieferung von politisch befreundeten Staaten (Tschechoslowakei, Polen, Belgien, Rußland, Rumänien) eine große Rolle spielt.

Die Ausfuhr Belgiens an Waffen ist gleichfalls in großem Umfang nach „jungen“ Ländern (vor allem nach Peru, Venezuela, China) gerichtet. Daneben werden größere Lieferungen nach Litauen sowie nach Frankreich verzeichnet; man kann aber nicht wissen, ob diese Waffen wirklich in Frankreich verblieben sind.

Gliederung der Kriegsmaterialausfuhr Frankreichs und Belgiens

Frankreich		
Von der Ausfuhr gingen in	Waffen und Munition Jan./Juli 1936	Flugzeuge und Teile Jan./Nov. 1936
	in v. H.	
Kolonien	5,0	10,4
Länder mit entwickelter Rüstungsindustrie	12,9	21,1
Länder mit weniger entwickelter Rüstungsindustrie	51,5	41,6
Nicht aufgegliedert	30,6	26,9
Davon Länder, mit denen besondere politische Bindungen bestehen	100,0	100,0
	1,9	35,5
Belgien		
Von der Ausfuhr gingen in	Waffen Januar/Dezember 1936	
	in v. H.	
Kolonien	0,4	
Länder mit entwickelter Rüstungsindustrie	24,9	
Länder mit weniger entwickelter Rüstungsindustrie	67,6	
Nicht aufgegliedert	7,1	
	100,0	

Im ganzen bildet also offenbar die Versorgung der industriell zurückgebliebenen Länder die Grundlage des Exports; durch stoßweise auftauchenden Kriegsbedarf kann dieser Zusammenhang aber plötzlich gestört werden.

Für dieses „stoßweise“ Geschäft bietet der Waffenexport nach Spanien ein besonders gutes Beispiel. Die Flugzeuglieferungen der Vereinigten Staaten von Amerika wurden oben schon genannt. Die französischen Lieferungen an Waffen und Munition nach Spanien betrugen von Januar bis Juli 1936 rund 9,5 Mill. Franken (gegenüber 3,0 Mill. Fr. in der gleichen Zeit des Vorjahres). Seit August 1936 weist die amtliche französische Außenhandelsstatistik diese Positionen nicht mehr nach Ländern getrennt aus. Vorsichtige Schätzungen des Instituts für Konjunkturforschung führen jedoch zu dem Ergebnis, daß sich bis Oktober 1936 die Ausfuhr von Waffen und Munition nach Spanien auf sicher 25 bis 30 Mill. Fr., also auf etwa das Sechs- bis Siebenfache des Vorjahrs erhöht haben muß. Diese Entwicklung kommt in der gesamten französischen Waffenausfuhr (nach allen Ländern außer Kolonien) zum Ausdruck; sie ist im Monatsdurchschnitt von 13,6 Mill. Fr. in den ersten 5 Monaten 1936 auf 32,3 Mill. Fr. im Durchschnitt der Monate Juni/November 1936 gestiegen.

Der Lastanhänger im Kraftverkehr

Strukturelle Zunahme der Anhängerproduktion

Der Bau von Lastanhängern für Kraftfahrzeuge ist ein „junger“ Zweig der Fahrzeugindustrie, dem die Motorisierungswelle der letzten Jahre erstmalig einen starken Auftrieb gegeben hat. Die Produktion, die überwiegend auf dem Inlandsmarkt untergebracht wird, stieg innerhalb von 3 Jahren um das Viereinhalbfache von rd. 6 000 Anhängern 1933 auf über 27 000 im Jahre 1936. Damit wurden im vergangenen Jahr gut siebenmal soviel Anhänger hergestellt wie in den Jahren 1928 und 1929.

Die steil aufwärts gerichtete Entwicklungstendenz der Anhängerproduktion zeigt sich bei einem Vergleich mit der Lastwagenproduktion seit 1928. Die Erzeugung von Lastkraftwagen schrumpfte von rd. 30 000 Einheiten im Jahre 1929 auf 8 000 im Jahre 1932 zusammen; auch 1933 lag sie noch um rd. 57 v. H. unter dem früheren Höchststand. Die Anhängerproduktion

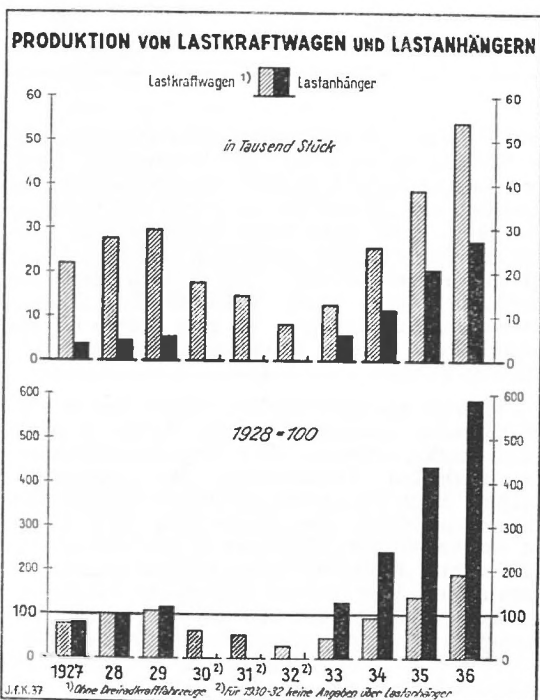
große Fahrzeugeinheiten voraus. Massentransporte führt das Kraftfahrzeug besonders im Werkverkehr aus. Der Kraftverkehr übernimmt dabei weitgehend die Aufgaben des Fuhrwesens. Aber auch im gewerblichen Güterkraftverkehr — sowohl Fern- wie Nahverkehr — ist der Güteranfall gewachsen. Nicht immer jedoch sind die Gründe für die Anhänger Verwendung in den Anforderungen des Massentransportes zu suchen; die Verwendung des Anhängers hinter einem Personenkraftwagen schafft beispielsweise für diesen überhaupt erst die Möglichkeit zur Güterbeförderung bis etwa 1 Tonne.

Die Kraftfahrzeugtechnik hat ihrerseits geholfen, dem Anhänger den Weg zu bereiten. Durch die Entwicklung leistungsstarker Kraftfahrzeuge und Zugmaschinen, durch die Ausbildung wirksamer Bremssysteme für große Lastzüge, die vom Fahrzeugführer in Betrieb gesetzt werden können und den Bremser auf dem Anhänger ersparen, hat sie entscheidende Vorbedingungen für die Wirtschaftlichkeit der Anhänger Verwendung erfüllt.

Durch Einsatz eines Anhängers zu einem vorhandenen Last- oder Personenkraftwagen kann die Anschaffung eines weiteren Fahrzeugs mit eigener Zugkraft vermieden werden. Dadurch lassen sich sowohl fixe als auch laufende Betriebskosten ersparen. Die Amortisationskosten und die Versicherungsprämien eines Anhängers sind niedriger als die eines gleich großen Lastkraftwagens; für ihn ist keine Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen, und er steigert die Lohnkosten nicht. Die Betriebskosten wachsen lediglich um den Mehrverbrauch an Brennstoff, der auf zwischen 20 und 30 v. H. angegeben wird. Der Anhänger ist aber auch in der Pflege billiger als ein Motorfahrzeug und verursacht ferner geringere Reparaturkosten.

Für die Wirtschaftlichkeit eines Fuhrparks kann die richtige Wahl der Lastwagen- und Anhängergrößenklassen von erheblicher Bedeutung sein. Schwankendem Güteranfall kann sich der Anhängerbetrieb gut anpassen. Ein Dreitonner-Lastwagen kann z. B. mit einem Anhänger gleicher Tragfähigkeit die Leistung eines Sechstonners vollbringen. Bei einer Gütermenge von nur drei Tonnen müßte der Sechstonner-Lastwagen mit halber Auslastung fahren. Die Transportkosten wären dabei höher, als wenn der Dreitonner ohne Anhänger den Transport ausführte, wenn auch die fixen Kosten des ruhenden Anhängers weiterlaufen.

Auch im Schlepperbetrieb handelt es sich um die optimale Ausnutzung der vorhandenen Zugkraft. Das wird hier durch die Trennung von Motor- und Laderaum während der Be- und Entladung erreicht. Die Zugmaschine kann in dieser Zeit weitere Transporte ausführen, vorausgesetzt, daß sie Pendelverkehr in nahen Entfernungen versieht.



war aber bereits im Jahre 1933 — für die Jahre 1930-1932 liegen Angaben nicht vor — wieder etwas größer als 1929. Sie hielt ihren Vorsprung vor der Lastwagenproduktion auch in den folgenden Jahren, denn die Erzeugung von Lastkraftwagen überschritt erst im Jahre 1935 die Höhe von 1929. Im Zuge dieser Entwicklung änderte sich das Verhältnis zwischen Lastwagen- und Anhängerproduktion von 5:1 in den Jahren 1928/29 auf 2:1 im vergangenen Jahr.

Lastanhänger fahren aber auch hinter Personenkraftwagen und werden besonders im Schlepperbetrieb in großer Zahl eingesetzt. Die Produktion von Zugmaschinen hat sich in den letzten Jahren ebenfalls strukturell stark erhöht.

Voraussetzungen und Vorteile des Anhängerbetriebs

Der steigende Einsatz von Lastanhängern ist besonders durch das Vordringen des Kraftfahrzeugs in den Massentransport bedingt, denn wirtschaftliche Beförderung von Massengütern setzt

Der Anhängerabsatz

Diese Betrachtungen über die Wirtschaftlichkeit des Lastanhängerbetriebs können nur die allgemeinen Grundzüge aufzeigen. Im Einzelfall richtet sich die Entscheidung für den Anhänger wie auch die Wahl der Größenklasse nach den zu bewerkstellenden Transportbedürfnissen. Dementsprechend verteilt sich der Anhängerabsatz auf eine ganze Reihe von Typen. Auch Spezialanfertigung kommt in Frage; sie wird aber durch die Art der Preisstellung, die für alle Abweichungen von der Normaltype Aufschläge vorsieht, eingeschränkt, so daß die Vorteile der Serienproduktion weitgehend ausgenutzt werden können.

Der Absatz der kleinen und größten Anhänger-typen ist in den letzten Jahren verhältnismäßig am stärksten gestiegen. Im Jahre 1936 waren fast 25 v. H. des Gesamtabsatzes — noch 1933 weniger als 15 v. H. — einachsige Anhänger, die größtenteils in Verbindung mit Personenkraftwagen im Kleingewerbe, bei Einzelhandelsbetrieben, Geschäftsreisenden und Vertretern Verwendung finden. Der Bedarf an schweren Anhängern stieg mit dem wachsenden Anfall von Massenbeförderungen im Kraftverkehr (beispielsweise

wiegend auf den Zusammenbau fertig bezogener Teile wie Rahmen, Achsen, Räder und sonstigen Zubehörs. Auf genossenschaftlicher Grundlage wird aber der Anhängerbau auch durch Handwerksbetriebe von Grund auf durchgeführt. Diese verhältnismäßig kleine handwerksmäßige Erzeugung wird übrigens statistisch nicht erfaßt.

Der starke Auftrieb der Anhängerproduktion in den letzten Jahren hatte einen Zustrom neuer Produzenten zur Folge, eine im strukturellen Aufbau eines Industriezweigs stets zu beobachtende Erscheinung. Die Kapazität des Lastanhängerbaus dürfte infolge dieser Entwicklung trotz der Absatzsteigerung schon zu groß sein. Der Wett-

Produktion und Absatz von Kraftfahrzeuganhängern

Jahr	Produktion	Absatz	Wert d. Absatzes in 1000 RM	
	Stück		gesamt	davon nach dem Ausland
1927	3 784	3 743	8 952	218
1928	4 723	4 617	11 960	237
1929	5 464	5 290	14 801	304
1933	5 974	5 727	12 640	383
1934	11 538	11 010	27 967	295
1935	20 645	20 023	56 842	265
1936	27 740	26 820	70 795	1 058

Absatz von Anhängern*)

in v. H.

Jahr	Ge- samt	ein- achsige	zweiachsige				drei- achsige	An- hänger zu Sattel- schlep- pern	
			ge- samt	bis 3 t	3—5 t	5—7 t			über 7 t
1927	100,0	14,6	85,3	9,1	52,3	16,7	7,1	0,1	.
1928	100,0	12,3	87,7	9,3	43,5	19,3	15,7	0,1	.
1929	100,0	14,3	85,5	9,3	38,3	19,6	18,3	0,1	0,2
1933	100,0	13,3	82,1	31,5	26,8	18,7	5,1	1,3	3,3
1934	100,0	13,1	80,8	27,6	25,4	16,5	11,3	1,5	4,6
1935	100,0	18,9	77,6	25,3	22,7	9,3	20,3	1,0	2,5
1936	100,0	23,6	72,9	21,8	20,1	9,4	21,6	1,8	1,7
*) Einschl. Untergestellten.									

*) Einschl. Untergestellen.

Bauwirtschaft oder Güterfernverkehr). Die Verwendung dieser Typen ist außerdem erst durch die mit der Reichsstraßenverkehrsordnung eingeführte Zulassung höherer Achsdrucke bis 5,5 t ermöglicht worden. Auf die zweiachsigen Anhänger bis zu 5 t entfällt nach wie vor der größte Absatzanteil, wenn er auch durch das Vordringen der vorgenannten Typen in den letzten Jahren rückläufig ist.

Die Anhängerindustrie

Lage und Aufgaben

Die Anhängerindustrie ist selbständig neben der Kraftfahrzeugindustrie entstanden. Waggon-, Maschinenfabriken und einige Betriebe der Konstruktionsindustrie haben die Anhängerproduktion aufgenommen. Aber auch Handwerksbetriebe, Schmiede, Stellmacher betätigen sich in diesem Produktionszweig. Sie beschränken sich über-

bewerb bleibt bei der bestehenden Preisregelung, die für alle industriellen, der Vereinigung Deutscher Lastanhänger-Fabriken angeschlossenen Produzenten verbindlich ist, zwar auf die Leistung beschränkt, und kann trotz ungenügender Ausnutzung der Produktionsanlagen nicht zu Preisunterbietungen führen. Um jedoch den ungünstigen Folgen einer weiteren Produktionsausdehnung zu begegnen, ist eine Sperre für die Neuaufnahme dieses Produktionszweiges vorgeschlagen worden.

Die Anhängerindustrie hat bisher nur in verhältnismäßig kleinem Umfang durch Ausfuhr Arbeit finden können. Eine Exportgemeinschaft der führenden Produzenten, die „Delaport“, übrigens einer der ersten derartigen industriellen Zusammenschlüsse zur Erforschung und Pflege der Auslandsmärkte, hat aber in den ersten zwei Jahren ihres Bestehens schon Erfolge erzielt. Im vergangenen Jahr wurden bei einem Absatzwert von insgesamt 71 Mill. RM für rd. 1 Mill. RM Anhänger auf Auslandsmärkten untergebracht; in den beiden Vorjahren betrug der Wert des Auslandsabsatzes nur knapp 300 000 RM.

Bei der Erörterung der Vorteile des Anhängerbetriebs wurde bereits angedeutet, daß die Anhänger Verwendung ein Faktor des rationellen Kraftverkehrs ist. Dem Anhängerabsatz wird in der Zukunft — neben dem allgemeinen Fortgang der Motorisierung — vor allem das Streben zugute kommen, die Wahl der einzusetzenden Kraftfahrzeuge noch stärker durch Wirtschaftlichkeits-erwägungen bestimmen zu lassen. Außerdem zeichnet sich aber mit der Motorisierung der Landwirtschaft ein neues großes Aufgabengebiet auch für die Anhängerindustrie ab.

Anschrift des Herausgebers: Berlin W 8, Unter den Linden 53; Fernsprecher: Sammelnummer A 1 Jäger 6455 — Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36, Ausgabe. — Versandort: Berlin. — Preßgesetzlich 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.

— Diese Nummer umfaßt sechs Textseiten und eine Zahlenbeilage —

¹⁾ Nach der Statistik der Arbeitsämter. — ²⁾ Ohne Nordirland; registrierte Arbeitslose. — ³⁾ Förderkohle. — ⁴⁾ Mittelwert aus Gutschriften und Lastschriften. — ⁵⁾ Debetzinsen zuzüglich Vorschußprovision; Satz der Stempelvereinigung. — ⁶⁾ Kreditzinsen für täglich fälliges Geld in provisionsfreier Rechnung. — ⁷⁾ Der Satz wird bestimmt durch das Habenzinsabkommen der Spitzenverbände der Geldinstitute vom 9. I. 1932. — ⁸⁾ Ohne Reichsanleihen und ohne Industrieobligationen. — ⁹⁾ Ohne Reichsanleihen. — ¹⁰⁾ Maschinengußbruch, Schrott, Messingblechabfälle, Blei, Schnittholz, Wolle, Hanf, Flachs, Ochshäute, Kalbfelle. — ¹¹⁾ Buenos Aires; getrocknet. — ¹²⁾ Werkseinkaufspreise. — ¹³⁾ Ab Januar 1937 einschl. des Satzes der Seehandlung. — ¹⁴⁾ Ab Januar 1937 Satz der Seehandlung. — ¹⁵⁾ Vorläufig. — ¹⁶⁾ Originalpreise, jeweils Donnerstag. — ¹⁷⁾ Seit Ende Oktober 1936 „Unterstützte der Reichsanstalt“.

