

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

17. Jahrgang

Berlin, den 31. März 1950

Nummer 14

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

Der Wiederaufbau des Westberliner Einzelhandels¹⁾

Ausgangslage

Mitte 1945 konnte der Westberliner Einzelhandel nur mit 44 vH der Betriebe und 35 vH der unselbständigen Arbeitskräfte, über die er 1939 verfügt hatte, die Versorgung der Bevölkerung behelfsweise wieder aufnehmen. Auch die verbliebenen Betriebe setzten ihre Tätigkeit keineswegs mit der gleichen Betriebsmittelausstattung fort, die sie 1939 besaßen; das zeigt schon der vergleichsweise stärkere Rückgang der Beschäftigten. Die marktwirksame Kapazität des Westberliner Einzelhandels dürfte bei Kriegsende kaum mehr als 25 vH ihres Vorkriegsstandes betragen haben.

Die Nachfrage, der der Einzelhandel sich in Berlin zu diesem Zeitpunkt gegenüber sah, ist gleichfalls mengenmäßig auf 25 vH des Vorkriegsstandes zu schätzen. Der Rückgang der Bevölkerung auf 65 vH von 1939 kann noch kein zu reichender Ausdruck für die während der gleichen Zeitspanne eingetretene Nachfrageschrumpfung sein. Ein Ausfall von 75 vH an Arbeitseinkommen allein in der gewerblichen Wirtschaft, dazu der Fortfall der hauptstädtischen Dienstleistungen als Einkommensquelle, dürfte die marktwirksame Nachfrage aus laufendem Einkommen auf etwa ein Drittel ihres früheren Betrages gekürzt haben. Bevölkerungsrückgang und Abtrennung des einstigen Kundeneinzugsgebietes senkten diesen Wert noch weiter. — Wie bei allen derartigen Angaben stehen hinter dem obigen Durchschnitt in den verschiedenen Einzelhandelszweigen erhebliche Abweichungen nach unten und oben (etwa Bekleidungs- gegenüber Nahrungsmittel-Einzelhandel).

Selbst bei einer so einschneidenden Verminderung sowohl der marktwirksamen Nachfrage als auch der marktwirksamen Betriebskapazität des Einzelhandels reichte die zugewiesene Warenmenge in der alimentierten Stadt nicht hin, um die notwendigen einmaligen und laufenden Lagerergänzungen vorzunehmen. Der Wiederaufbau

aus eigener Kraft der Betriebe konnte erst einsetzen, als eine Verbreiterung des Warenzuflusses eintrat, die ihrerseits wieder die Aufhebung der äußeren und inneren Handelshemmnisse zur Voraussetzung hatte. Diese trat — wenigstens grundsätzlich — erst im Jahre 1949 ein.

Status 1949

Von einer solchen Ausgangslage hat sich der Westberliner Einzelhandel zu seiner heutigen Gestalt entwickelt. Ende 1949 zählte er rd. 25 000 Betriebe mit rd. 53 000 Betriebsangehörigen (einschl. Inhaber und mithelfender Familienangehöriger). Die Tabelle zeigt, wie diese Betriebe sich nach Bedarfsgruppen, Sortimentsgruppen und Betriebsgrößenklassen gliedern. Ihr mittlerer Teil gibt das Heranwachsen der heute bestehenden Betriebe von Jahr zu Jahr wieder; inzwischen wieder gelöschte Registrierungen (auch Stilllegungen) wurden von vornherein ausgeschaltet.

Im Durchschnitt sind von 100 heute lebenden Betrieben 66 im Jahre 1945 angemeldet worden. Am geringsten blieb der weitere Zugang im Jahre 1947, den weitaus höchsten brachte das Jahr 1949. Dieses besondere Anwachsen im letzten Jahre ist in erster Linie dem freien Warenzufluß seit dem Anschluß an den Westen zuzuschreiben und weniger den Erleichterungen in der Erlangung einer Gewerbe genehmigung. Dieser Zusammenhang geht ganz klar daraus hervor, daß in den einzelnen Zweigen das Schwergewicht der Registrierungen jeweils in den Jahren liegt, in denen die Beschaffungslage erstmalig ausreichende Lagerergänzungen gestattete (z. B. Lebensmittel 1945, Haus- und Küchengeräte, Bücher, Spielwaren 1946/48, Schuhe, Süßwaren 1949).

Daß von 100 Betrieben 16 im Jahre 1949 registriert wurden, ergibt die auf den ersten Blick erstaunliche Zuwachsrate von rd. 20 vH des Vorbestandes. In dem geschilderten Kapazitätsverlust, der mit zunehmender Behebung des Warenmangels auch zunehmend ausgeglichen werden mußte, hat sie ihren guten Grund.

Für den ambulanten Handel in Westberlin ergab sich im Jahre 1949 eine Zuwachsrate von rd. 100 vH auf einen Endbestand von rd. 10 000

¹⁾ Nach den Ergebnissen einer Untersuchung der Arbeitsgemeinschaft Handelsforschung bei der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Freien Universität Berlin, über die ein ausführlicher Bericht als Sonderveröffentlichung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung erscheint.

Der Wiederaufbau des Westberliner Einzelhandels 1945 bis 1949

Bedarfsgruppen Sortimentsgruppen	Einzelhandelsbetriebe			Von 100 lebenden Betrieben wurden registriert					Von 100 Betrieben hatten bei Anmeldung der Betriebe an Beschäftigten				
	Gesamt- zahl (Ende 1949)	in vH		1945	1946	1947	1948	1949	bis zu 2	3—5	6—10	11—20	21 und mehr
		der Bedarfs- gruppen	des Gesamt- bestand.										
I. Nahrungs- und Genuß- mittel	10475	100,0	42,0	75	5	3	2	15	77,0	21,1	1,6	0,2	0,1
Lebensmittel	5425	51,7	21,7	75	5	4	4	12	69,3	28,7	1,6	0,3	0,1
Obst, Gemüse, Kartoffeln	1610	15,5	6,5	75	6	3	2	14	71,0	26,3	2,7	—	—
Fische, Wild, Geflügel	575	5,5	2,3	60	6	1	3	30	75,0	23,6	1,4	—	—
Reformwaren	65	0,6	0,3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Süßwaren	430	4,1	1,7	35	9	3	1	52	93	7	—	—	—
Weine, Getränke	170	1,6	0,7	55	13	—	2	30	83	15	2	—	—
Tabakwaren	2200	21,0	8,8	70	6	3	3	18	96	2,5	1	—	0,5
II. Bekleidung	2350	100,0	9,4	45	13	8	7	27	64,0	20,3	9,8	3,7	2,2
Textilwaren aller Art	690	29,6	2,8	60	10	4	7	19	59	20	10	6	5
Oberbekleidung	405	17,3	1,6	45	17	2	6	30	50	25	19	5	1
Ausstattung, Hüte, Putz	180	7,8	0,7	50	10	4	9	27	67	18	9	4	2
Wäsche	265	10,9	1,1	65	10	4	2	19	62	28	4	3	3
Kurzwaren	450	19,0	1,8	.	.	.	.	.	86	10	3	1	—
Pelzwaren	55	2,4	0,2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schuhe	305	13,0	1,2	45	6	4	4	41	63	24	12	—	1
III. Hausrat u. Wohnbedarf	3325	100,0	13,3	65	11	5	6	13	71,0	22,2	6,5	0,2	0,1
Eisen-, Metallwaren	605	18,8	2,4	60	12	5	8	15	67	25	6	1	1
Glas, Porzellan	260	7,8	1,0	.	.	.	.	.	67	26	2	—	5
Ofen, Herde	40	0,4	0,2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Möbel	385	11,6	1,5	55	20	9	4	12	42	47	6	2	3
Teppiche, Gardinen	105	3,3	0,4	.	.	.	.	.	56	33	11	—	—
Farben, Lacke, Tapeten	315	9,4	1,3	.	.	.	.	.	80	16	4	—	—
Beleuchtung, Elektrowaren	415	12,5	1,7	50	10	4	11	25	58	30	7	5	—
Holz und Kohlen	1200	36,2	4,8	82	5	3	3	7	70	19	7	3	1
IV. Hygiene, Gesundheits- bedarf	2550	100,0	10,1	75	8	2	3	12	80,7	15,6	2,8	0,6	0,3
Drogen	925	36,1	3,7	80	7	2	1	10	68	26	5	1	—
Seifen, Bürsten, Parfüme	1380	54,3	5,4	70	6	2	4	18	91	8	0,5	—	0,5
Foto, Optik	120	4,7	0,5	60	10	—	10	20	59	31	3	7	—
Arzt-, Krankenhausbedarf	125	4,9	0,5	.	.	.	.	.	71	17	12	—	—
V. Kultur-, Luxusbedarf	4225	100,0	16,9	60	10	8	7	15	75,6	17,5	4,5	1,7	0,7
Papierwaren, Bürobbedarf	905	21,4	3,6	60	8	6	11	15	84	11	3	1,5	0,5
Bücher	480	11,3	1,9	55	25	5	3	12	68	23	5	3	1
Musikwaren, Klaviere	139	3,3	0,6	.	.	.	.	.	65	18	12	3	2
Radiowaren	480	11,2	1,9	55	14	8	7	16	58	29	9	2	2
Spielwaren, Korbwaren	215	5,1	0,8	50	6	6	15	23	71	20	7	—	2
Sportartikel	68	1,6	0,3	.	.	.	.	.	69	19	6	6	—
Leder-, Galanteriewaren	148	3,5	0,6	.	.	.	.	.	50	36	14	—	—
Antiquitäten, Kunstgewerbe	308	7,3	1,2	60	12	8	12	8	80	17	2	1	—
Uhren-, Gold-u. Silberwaren	270	6,4	1,1	40	12	13	8	27	72	24	3	1	—
Briefmarken, Münzen	198	4,7	0,8	.	.	.	.	.	78	17	2	3	—
Blumen	870	20,7	3,5	70	8	6	6	10	83	12	3,5	1	0,5
Zoologische Artikel	144	3,4	0,6	.	.	.	.	.	95	5	—	—	—
VI. Technischer Bedarf	775	100,0	3,1	62	10	4	6	18	68,3	20,7	4,8	2,8	3,4
Büromaschinen	147	19,0	0,6	58	12	3	6	21	64	17	8	5,5	5,5
Nähmaschinen	50	6,4	0,2	.	.	.	.	.	84	16	—	—	—
Landmaschinen	50	6,4	0,2	.	.	.	.	.	67	33	—	—	—
Kraftfahrzeuge	193	24,8	0,8	60	9	6	9	16	70	16	7	2	5
Fahrräder	213	27,6	0,8	45	14	3	3	35	66	31	—	3	—
Werkzeuge, Maschinen	122	15,8	0,5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
VII. Produktions- verbindungshandel	925	100,0	3,7	50	10	7	8	25	72,7	14,3	10,8	1,1	1,1
Eisen	32	3,5	0,1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Baustoffe	102	11,0	0,4	35	17	17	8	23	59	6	23	6	6
Chemikalien	90	9,7	0,4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Getreide	70	7,6	0,2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sämereien	110	11,9	0,5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Handwerkerbedarf	521	56,3	2,1	55	7	4	7	27	76	16	8	—	—
VIII. Gemischtwaren	375	100,0	1,5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	25000	100,0	100,0	66	9	4	5	16	74,5	19,7	4,0	1,2	0,6

Betrieben. In einer so heftigen Bewegung ist wohl nur zum Teil der gesunde Wachstumsprozeß zu sehen, in welchem die Wirtschaft sich eine den gewandelten Verhältnissen angepaßte Struktur gibt. Daneben spricht aus ihr auch der zähe Kampf um die wirtschaftliche Existenz im Zeichen verzweifelten Ausweichens vor der Arbeitslosigkeit.

Bei dem Anpassungsvorgang, der im Einzelhandel noch durchaus im Gange ist, ging es um

einen Ausgleich der Sortimente, der Standorte und Betriebsgrößen. Die Kundendichte, d. h. die Zahl der Einwohner je Einzelhandelsgeschäft hat sich von 78 in 1939 auf 83 in 1949 erhöht. Auch bezüglich dieser Meßziffer ergeben sich zwischen den Zweigen, vor allem aber auch zwischen den Bezirken erhebliche Abweichungen vom Durchschnitt. Neue Hauptgeschäftsbezirke wie z. B. Steglitz, zeigen gerade die umgekehrte Entwicklung: 82 in 1939 gegen 67 in 1949.

Die stärkste Besetzung der untersten Betriebsgrößenklasse findet sich in denjenigen Geschäftszweigen, die Kleinartikel des täglichen Bedarfs anbieten (z. B. Tabakwaren, Seifen/Bürstenwaren, Kurzwaren usw.). Die zweite Klasse ist am stärksten dort besetzt, wo besondere technische Leistungen zu bewältigen sind (z. B. Lederwaren, Fahrräder, Elektrowaren), die dritte dort, wo sich ein besonders bedienungsintensiver Verkaufsbetrieb ergibt (z. B. Oberbekleidung, Schuhwaren). Mehr als 10 Beschäftigte finden sich in Zweigen, in denen ein sehr differenzierter Warenkreis mit ausgedehnten technischen Leistungen verbunden ist (z. B. Wäsche, Büromaschinen, Kraftfahrzeuge).

Im Durchschnitt liegt die Meßziffer „Beschäftigte je Betrieb“ 1949 auf 2,1 gegenüber 2,9 in 1939. Ein Vergleich der heutigen Betriebsgrößengliederung mit der von 1939 zeigt gegenüber dem früheren Zustande eine stärkere Besetzung der mittleren Betriebsgrößenklassen. Also dokumentiert sich die Herabsetzung der marktwirksamen Kapazität des Westberliner Einzelhandels in zwei Momenten: einmal in einer geringeren absoluten Zahl der Betriebe, zum anderen in deren niedrigerer durchschnittlicher Betriebsgröße. Vorerst ist nach den Kriegsverlusten die Eigenkapitalbildung im Einzelhandel zu gering, um heute schon die in einer Großstadt möglichen Umsatzkonzentrierungen wieder zu realisieren.

Umsatzleistungen

Der durchschnittliche Jahresumsatz je Betrieb beträgt heute 52 000 DM. In Preisen von 1935 (Preisindex der Verbrauchsgüter¹⁾ 1949 = 200 vH von 1935) entspräche dieser Umsatzwert 26 000 Umsatzeinheiten gegenüber 40 500 Umsatzeinheiten im Jahre 1935. Die jährlich je Betrieb umgesetzte Menge liegt also im Durchschnitt 36 vH unter der von 1935.

Der Jahresumsatz je beschäftigte Person ist von 14 000 RM in 1935 auf 24 000 DM in 1949 gestiegen. In Preisen von 1935 entspräche dieser Umsatzwert einer Menge von 12 250 Umsatzeinheiten. Die jährlich je beschäftigte Person im Einzelhandel umgesetzte Menge liegt also 1949 im Durchschnitt um 12 vH unter der von 1935.

Der Jahresumsatz je Kopf der Bevölkerung ist von 590 RM in 1935 auf 630 DM in 1949 gestiegen. Dieser Umsatzwert ergäbe in Preisen von 1935 eine Menge von 315 Umsatzeinheiten. Die jährlich je Kopf der Bevölkerung im Einzelhandel umgesetzte Menge liegt also

¹⁾ Veränderung der Lebenshaltungskosten für Ernährung, Genussmittel, Bekleidung, Reinigung und Körperpflege, Hausrat; mit Rücksicht auf das damalige Nachhinken der Berliner Preise wurden die westdeutschen Ziffern für März 1949 verwendet.

heute durchschnittlich 46,5 vH unter der von 1935.

Der Umfang der Verschiebungen in den Umsatzanteilen, die sich bei einer solchen Schrumpfung der Nachfragemenge je Kopf zwischen den Geschäftszweigen gegenüber 1935 ergeben mußten, war lediglich für die Bedarfsgruppe Nahrungs- und Genußmittel festzustellen. Die Umsätze des Einzelhandels in diesem Zweige sind wertmäßig in ihrem Anteil am gesamten Einzelhandelsumsatz gegenüber 1935 von 22 auf 52 vH gestiegen. Diese anomale innere Gliederung der heutigen Westberliner Einzelhandelsumsätze spricht überzeugend für die Verarmung der Hauptstadt, an deren Entstehen auch der Verlust ihres einstigen Kundeneinzugsgebietes beteiligt ist.

Bedeutung der Ergebnisse

Wie weit die heutige marktwirksame Kapazität des Westberliner Einzelhandels bereits der in Zukunft als normal anzusehenden Nachfragemenge entspricht, läßt sich aus unserem Zusammenhang nicht beurteilen.

Nach Feststellungen des Kölner Institutes für Handelsforschung durch repräsentative Erhebungen in Westdeutschland ist der Umsatz je im Einzelhandel beschäftigte Person im Gegensatz zu Berlin gegenüber 1936/38 auch mengenmäßig in allen Einzelhandelszweigen gestiegen. Man wird von dieser Steigerung einige Abstriche machen müssen, weil der Preisindex, der dort verwandt wurde, wohl zu niedrig liegt, und die Untersuchung sich auf Betriebe mit einer durchschnittlich viel zu hohen Beschäftigtenzahl (im Lebensmittelhandel fast 5, im Papierwarenhandel fast 10) stützt. Wenn trotzdem eine Erhöhung dieser Meßziffer gegenüber der Vorkriegszeit bestehen bleibt, so bedeutet das höhere Personalleistungen im Einzelhandel, die im wesentlichen auf eine Vereinfachung des Verkaufsaktes zurückzuführen wäre, die sich dadurch ergibt, daß bei der Nachfrageschrumpfung der Anteil des Grundbedarfes am Gesamtumsatz steigen muß. Höhere Personalleistung bedeutet Kostensenkung, und die Entwicklung der Einzelhandelspreise in Westdeutschland deutet auf eine Beteiligung des Verbrauchers an dieser betriebswirtschaftlich möglichen Kostensenkung hin.

Für Berlin liegt der Umsatz je beschäftigte Person mengenmäßig heute tiefer; trotzdem werden durch einen im Einzelhandel Beschäftigten heute 39 Einwohner versorgt gegen nur 23 in 1939. Das deutet auf ein Sinken der durchschnittlichen Einkaufsmenge hin. Im Durchschnitt scheint danach die heutige Betriebskapazität des Westberliner Einzelhandels der heutigen marktwirksamen Nachfrage zu entsprechen.

Die Entwicklung des Kraftverkehrs seit Kriegsende

In den Nachkriegsjahren hat sich der deutsche Kraftverkehr rasch wieder erholt und seinen Vorkriegsstand bereits beachtlich überschritten. Lediglich der Verkehr mit Personenkraftwagen ist

noch merklich geringer als damals, doch ist auch hier — namentlich seit dem vergangenen Jahr — eine geradezu sprunghafte Aufwärtsentwicklung festzustellen.

Die Entwicklung der Fahrzeugbestände
in 1000

Zeit	Personen- kraftwagen	Last- kraftwagen	Zug- maschinen	Omnibusse
B i z o n e				
Mitte 1936	463	140	20,4	8,0
" 1947	169	198	66,9	5,9
" 1948	190	236	74,8	6,7
1. Okt. 1949 ¹⁾	355	304	94,5	10,1
F r a n z ö s i s c h e Z o n e				
1936	76	20	2,6	1,7
1948	30	25	3,2	0,7
S o w j e t i s c h e Z o n e				
1936	225	60	13,0	3,6
1949	50-60	70-80	.	.
B e r l i n ²⁾				
1936	82	28	2,7	0,9
Ende 1949	15	25	2,4	0,3

¹⁾ In den letzten drei Monaten des Jahres wurden allein an neuen Fahrzeugen zugelassen: 25 850 Pkw, 12 053 Lkw, 4 594 Zugmaschinen und 536 Omnibusse.

²⁾ 1936 = 4,2 Mill., Ende 1949 = 3,2 Mill. Einwohner.

Besonders starke Steigerungen haben — nach den Angaben für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet — die Nutzfahrzeuge gegenüber 1936 zu verzeichnen. Dabei ist bemerkenswert, daß die schweren und schwersten Fahrzeuge eine besonders hohe Zuwachsrate aufweisen. So lag der Bestand an Fahrzeugen über 3,9 t Nutzlast bereits am 1. Oktober 1949 fast viermal so hoch wie 1936 (36 000 gegenüber 9800), wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß der Einsatz schwerer Fahrzeuge damals im Vergleich zu den westeuropäischen Staaten zurückgeblieben war und auch heute noch zurückbleibt. In den westeuropäischen Staaten ist die Lastwagen dichte (Zahl der Lastwagen je 1000 Einwohner) nur etwa halb so groß wie auf dem Gebiet der Bizone; sie betrug hier 1949 7,5, während z. B. in Frankreich 18 und in Großbritannien 13,5 Lastwagen je 1000 Einwohner gezählt wurden.

In der französischen Besatzungszone ist die Entwicklung des Kraftverkehrs erheblich langsamer verlaufen, insbesondere bleibt hier der Bestand an Omnibussen noch unter dem Stand von 1936.

Über den Kraftfahrzeugpark der sowjetischen Besatzungszone liegen nur wenige Angaben vor. Für die beiden wichtigsten Gruppen, Personen- und Lastkraftwagen, sind die gegenwärtigen Bestände auf 50- bis 60 000 und auf 70- bis 80 000 Einheiten zu schätzen, so daß auch in dieser Zone ein Zuwachs an Lastkraftwagen zu verzeichnen ist. Der Rückgang des Personenwagenbestandes ist hier besonders groß.

Auch in Berlin zeigt sich ein ähnliches Bild: während die Lastkraftwagenbestände den Vorkriegsstand fast wieder erreicht haben, herrscht bei den Personenkraftwagen noch eine starke Unterversorgung. Dabei muß freilich berücksichtigt werden, daß die Einwohnerzahl Berlins z. Zt. um etwa ein Viertel niedriger als vor dem Krieg ist.

Aus der allenthalben gegenüber 1936 festgestellten Vergrößerung des Lastkraftwagenparks kann geschlossen werden, daß auch die Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr gestiegen sind. Grobe Schätzungen für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet beziffern den Versand im gewerblichen Güterfernverkehr 1948 auf etwa 12 Mill. t gegenüber 7,5 Mill. t im Jahre 1936; zu dieser Verkehrsleistung des gewerblichen Fernverkehrs ist noch die Fernverkehrsleistung des Werkverkehrs, d. h. die Leistung der betriebseigenen Fahrzeuge hinzuzurechnen. Genauere Angaben hierüber liegen ebenfalls nicht vor, so daß man ebenfalls auf Schätzungen angewiesen ist. Für 1946 gibt es eine Schätzung, die diesen Verkehr auf gut 17 Mill. t beziffert¹⁾. In Anbetracht der seither eingetretenen Entwicklung wird der Werkfernverkehr für 1948 in der Größenordnung von 25 bis 30 Mill. t zu suchen sein, so daß für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet für 1948 insgesamt etwa 40 Mill. t als Fernverkehrsleistung des Kraftverkehrs anzusetzen sind.

Außer im Fernverkehr spielt aber der Kraftwagen auch im Orts- und Nahverkehr eine wichtige Rolle. Dieser Verkehr, der sich teilweise über Entfernungen von nur wenigen Kilometern abwickelt, ist verkehrsorganisatorisch anders zu werten als der Fernverkehr. Während der Kraftfernverkehr in steigendem Maße neben die „alten“ Verkehrsmittel (Eisenbahn und Binnenschiff) tritt, hat die Entwicklung des Kraft-Nahverkehrs den Orts- und Nahverkehr, der bis dahin durch Pferdefuhrwerke ausgeübt wurde, was Reichweite, Umfang und Geschwindigkeit anlangt, völlig umgestaltet. Den beförderten Gewichten nach beläuft sich der Kraft-Nahverkehr, der ebenfalls mit gewerblichen, d. h. Fuhrunternehmerwagen und werkseigenen Fahrzeugen durchgeführt wird, auf ein Mehrfaches des Kraft-Fernverkehrs, während die tonnenkilometrische Leistung verhältnismäßig klein ist. Im Jahre 1948 dürften im Vereinigten Wirtschaftsgebiet im Fern- und Nahverkehr insgesamt etwa 300 Mill. t befördert worden sein.

Über den Umfang des Kraftverkehrs in der französischen und sowjetischen Besatzungszone liegen fast keine Angaben vor. Der Umfang des gewerblichen Kraftverkehrs (Nah- und Fernverkehr) der französischen Zone wird für 1948 mit 18 Mill. t angegeben, von denen vielleicht 2 Mill. t auf den Fernverkehr entfallen. Für die sowjetische Zone wurden von ostzonalen Stellen für 1948 Beförderungsleistungen von rd. 40 Mill. t genannt. Sicher ist in dieser Zahl der Nahverkehr einbegriffen; es ist aber ungewiß, ob der werkeigene Verkehr in vollem Umfang Berücksichtigung fand.

¹⁾ Linden: „Der Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen in der Verkehrspolitik unserer Zeit.“ Frankfurt/Main, 1949.