

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

9. JAHRGANG

BERLIN, DEN 9. DEZEMBER 1936

NUMMER 49

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

Volksernährung aus deutschem Boden

Richtlinien für die Verbrauchslenkung auf dem Gebiete der Ernährung

Die deutsche Landwirtschaft macht die größten Anstrengungen, dem beschränkten deutschen Boden diejenigen Nahrungsmittelmengen abzurufen, die nötig sind, um die Ernährung des Volkes trotz der Schwierigkeiten des Auslandsbezugs zu gewährleisten. Auf wichtigen Gebieten ist ihr dies in vollem Umfange gelungen, auf anderen vermag sie wenigstens bei guten Ernten die Produktion bis zur vollen Bedarfsdeckung zu steigern; bei einigen Nahrungsmitteln klaffen allerdings noch Lücken, die in nächster Zeit noch nicht zu schließen sind.

Der Verbraucher kann diese Bemühungen der Landwirtschaft wesentlich unterstützen und einen entscheidenden Beitrag zur Erlangung der deutschen Nahrungsfreiheit liefern, wenn er seine Ernährungsweise den gegebenen einheimischen Möglichkeiten anpaßt und nicht mehr wie früher, da der Austausch der Waren zwischen allen Ländern der Welt noch ohne größere Störungen möglich war, verlangt, daß ihm zu jeder Zeit alle Nahrungsmittel lediglich seinen persönlichen Wünschen entsprechend zur Verfügung stehen.

Wie der *Stand der Selbstversorgung* im einzelnen zur Zeit ist, ergibt sich aus der folgenden Aufstellung:

**Anteil der Inlanderzeugung
am Gesamtverbrauch von landwirtschaftlichen Erzeugnissen**

Erzeugnis	v. H.
Brotgetreide (Roggen und Weizen), Speisekartoffeln, Zucker, Teigwaren, Grütze, Graupen, Haferflocken, Sago usw., Bier (Braugerste), grobe Gemüse wie Weißkohl, Wirsingkohl, Rotkohl, Grünkohl, Möhren, Speisesteckrüben u. dergl., ferner Spargel, Sellerie, Meerrettich, Pflaumen, Kirschen, Kalbfleisch, Schaffleisch, Ziegenfleisch, Pferdefleisch, Trinkmilch, Süßwasserfische...	95 bis 100
Fleisch insgesamt, Gemüse insgesamt (darunter Rosenkohl, grüne Erbsen, Spinat, Salat), Birnen	90 „ 94
Eier, Honig, Obst insgesamt (darunter Äpfel), grüne Bohnen, Zwiebeln	80 „ 89
Molkereierzeugnisse insgesamt, Geflügel, Gurken	75 „ 80
Butter und Käse	70
Fische	60 „ 69
Speck und Schmalz, Beerenobst, Blumenkohl, Tomaten	50 „ 55
Fette insgesamt	40 „ 49
Aprikosen, Pfirsiche	30 „ 39
Nüsse	20 „ 29
Hülsenfrüchte insgesamt	5 „ 10
Margarine	0 „ 3
Reis, Kakao, Südfrüchte, Maisstärke, Gewürze u. a. Kolonialwaren	

Danach kann der Bedarf an den lebenswichtigen Grundnährstoffen wie Brotgetreide, Kartoffeln, Zucker, Trinkmilch, grobem Gemüse (Weiß-, Rot- und Wirsingkohl, Mohrrüben und Steckrüben) aus inländischer Erzeugung gedeckt werden. Das benötigte Fleisch wird zwar auch fast restlos im Inland erzeugt, jedoch zum Teil mit Hilfe ausländischer Futtermittel, so daß bei Fleisch indirekt eine Auslandsabhängigkeit in Höhe von etwa 10 v. H. besteht. Noch stärker ist — abgesehen von den rein tropischen Erzeugnissen — der Zuschußbedarf bei Molkereierzeugnissen, Eiern und vollends bei Fetten.

Im allgemeinen kann man sagen, daß der Bedarf an pflanzlichen Nahrungsmitteln in jeder Höhe aus eigener Scholle gedeckt werden kann. Liegen doch bei diesen die je Hektar erzeugbaren Nährwerteinheiten ungleich höher als bei den tierischen Produkten. Die Tatsache, daß je Hektar rd. 200–250 dz grobe Gemüse wie Rotkohl, Weißkohl, Karotten usw., rd. 150 dz Kartoffeln, über 40 dz Zucker sowie 15–20 dz Getreide geerntet werden, dagegen nur etwa 5 dz Schweinefleisch, 1½–2 dz Rindfleisch und nur rd. 1 dz Butter erzeugt werden können, beleuchtet die Vorteile einer fett- und fleischärmeren Nahrung. Sie werden noch deutlicher, wenn man die je Hektar erzeugbaren Nahrungsmittel auf ihren Gehalt an Kalorien umrechnet:

Erzeugte Nahrungskalorien je Hektar

Erzeugnis	Millionen Kalorien	Erzeugnis	Millionen Kalorien
Zuckerrüben	16,5	Milch	1,8
Kartoffeln	9,0	Schweinefleisch	1,4
Steckrüben	4,9	Butter	0,8
Weizen	4,5	Eier	0,5
Roggen	4,5	Karpfen	0,4
Bohnen	4,0	Rindfleisch	0,4
Weißkohl	2,8		

Nach alledem ergibt sich als *einzuschlagende Marschrichtung* in der Ernährungswirtschaft eine Umstellung auf eine Kost, die die pflanzlichen

**Die Organisation der industriellen
Warenmärkte S. 197 f.**

**Sonderbeilage:
Lastkraftwagenmarkt und Güterkraftverkehr**

Erzeugnisse wie Kartoffeln, Gemüse, Zucker gegenüber den tierischen bevorzugt. Grundsätzlich ist ferner zu beachten, daß tierisches Fett noch schwerer als Fleisch aus deutscher Erzeugung herzustellen ist und pflanzliches Fett große Aufwendungen an Bardevisen erfordert. Erwünscht ist also vor allem eine Kost, bei der Fett in jeder Form eingespart wird, zumal der Fettverbrauch in der Nachkriegszeit ohnedies stark angestiegen ist und den hohen Vorkriegsverzehr je Kopf der Bevölkerung erheblich überschritten hat.

Die in Brot, Kartoffeln und Zucker enthaltenen Nährwerteinheiten haben außerdem den Vorzug besonderer *Billigkeit*. Wie nachstehende Tabelle zeigt, decken sie die Hälfte des gesamten Kalorienbedarfs, beanspruchen aber nur ein Viertel der Ernährungskosten.

Die Zusammensetzung der deutschen Nahrung

Erzeugnis	von 100 Kalorien entfallen auf	von 100 RM. die für Lebensmittel ausgegeben werden, entfallen auf
Brot, Gebäck u. Kartoffeln.....	43	20
Zucker	8	4
Obst, Gemüse u. Südfrüchte.....	3	8
Fleisch	9	28
Fische.....	1	3

Was nun die *ausländischen* Nahrungsmittel anlangt, so wird die Frage der Einfuhr entschieden werden müssen nach dem Grade der Entbehrlichkeit, nach dem Preis der Nährwerteinheit, nach der handelspolitischen Lage und nach der Möglichkeit, die Nahrungsmittel ohne Inanspruchnahme von Bardevisen zu erhalten. Alle diese Gesichtspunkte lassen sich nur selten vereinigen. So ist z. B. die Einfuhr von Margarinerohstoffen unentbehrlich, und die Fetteinfuhr stellt sich in dieser Form unvergleichlich viel billiger als in Form von Butter; aber die Margarinerohstoffe kosten Bardevisen, während Butter im Rahmen des Austauschverkehrs eingeführt wird. Südfrüchte sind nicht lebensnotwendig; sie müssen aber vielfach hereingenommen werden im Austausch gegen Industrieerzeugnisse.

Unter Berücksichtigung der Einfuhrlage und der oben geschilderten heimischen Erzeugungsmöglichkeiten kann man die Nahrungsmittel in drei Gruppen teilen, je nachdem, ob ihr Verbrauch verstärkt, beibehalten oder vermindert werden soll.

Volkswirtschaftlich erwünscht ist ein:

<i>verstärkter</i> Verbrauch an	<i>gleichbleibender</i> Verbrauch an	<i>verminderter</i> Verbrauch an
Kartoffeln	Brot und Backwaren	Rindfleisch
Zucker, Marmelade	Mehl	Kalbfleisch
entrahmter Milch, Quark	Schweinefleisch	Butter
Graupen, Grütze	Wild	Schmalz
Haferflocken	Geflügel	Speck
Sago	Eiern	Margarine
Kunsthonig	Reis	Speiseölen
Buttermilch	Kakao	u. -fetten
Harzer und Limburger Käse	Obst	Buchweizen
einheimischem Gemüse	Südfrüchten	Hirse
Fischen	Erbsen, Bohnen, Linsen	Einfuhr Gemüse, insbesondere eingeführtem Frühgemüse
Hammelfleisch	Vollmilch	Frühgemüse
Kaninchenfleisch	Trockenobst	Fettkäse
	Honig	

Nun steht aber nur ein Teil der Nahrungsmittel (darunter allerdings die wichtigsten wie Brot, Kartoffeln, Nahrungsmittel, Zucker u. a.) das ganze Jahr in gleichmäßigen Mengen zur Verfügung. Bei anderen unterliegt die Produktion jahreszeitlichen Schwankungen. Zur Vermeidung von Versorgungsschwierigkeiten und überflüssigen Einfuhren ist es *erwünscht*, daß der Verbraucher sich noch mehr als bisher mit seiner Nachfrage diesen Angebotsschwankungen anpaßt. Wenn er z. Zt. der „Schwemme“ die im Übermaß vorhandenen Erzeugnisse bevorzugt, so erleichtert er damit den Absatz dieser Waren und entlastet gleichzeitig die Nachfrage nach knappen Waren.

Welche Waren — neben den hier nicht besonders aufgeführten stets verfügbaren Grundnahrungsmitteln — *in den einzelnen Monaten zu bevorzugen* sind, zeigt die nachfolgende Aufstellung, die sich natürlich *nur auf die bei einem durchschnittlichen Ernteverlauf gegebenen Verhältnisse* bezieht.

Besonders zu bevorzugen sind

- im
- Januar:* Schweinefleisch, Gänse, Fische, Kohlrarten, Wurzelgemüse, Obst- und Gemüsekonserven
 - Februar:* Schweinefleisch, Fische, Kohlrarten, Wurzelgemüse, Obst- und Gemüsekonserven
 - März:* Schweinefleisch, Kohlrarten, Wurzelgemüse, Obst- und Gemüsekonserven
 - April:* Schweinefleisch, Eier, Kohlrarten, Wurzelgemüse, Rhabarber, Spinat, Obst- und Gemüsekonserven
 - Mai:* Eier, Milch, Quark, Spargel, Spinat, Salat, Kohlrabi, Rhabarber
 - Juni:* Hammelfleisch, Eier, Milch, Quark, Spargel, grüne Erbsen, junge Möhren, Salat, Spinat, Rhabarber, Frühlkohl, Kohlrabi, Erdbeeren, Kirschen
 - Juli:* Hammelfleisch, Milch, Quark, Pilze, Kohlrarten, Kohlrabi, grüne Erbsen, grüne Bohnen, Gurken, Salat, Beerenobst, Kirschen
 - August:* Hammelfleisch, Pilze, Kohlrarten, grüne Bohnen, Tomaten, Gurken, Salat, Kohlrabi, Beerenobst, Pflaumen
 - September:* Hammelfleisch, Geflügel, Pilze, Kohlrarten, Gurken, Tomaten, Bohnen, Salat, Spinat, Pflaumen, Birnen, Äpfel
 - Oktober:* Rindfleisch, Wild, Fische, Geflügel, Pilze, Kohlrarten, Gurken, Tomaten, Salat, Spinat, Äpfel, Birnen
 - November:* Rindfleisch, Schweinefleisch, Geflügel, Fische, Wild, Kohlrarten, Wurzelgemüse, Äpfel
 - Dezember:* Schweinefleisch, Fische, Wild, Gänse, Kohlrarten, Wurzelgemüse, Äpfel

Die Organisation der industriellen Warenmärkte

Der Erlaß des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers vom 12. November 1936, der die Kartelle unter die Aufsicht der Organisationen der gewerblichen Wirtschaft stellt und gleichzeitig diesen Organisationen selbst grundsätzlich jede marktregelnde Maßnahme verbietet, hat die Frage der Kartellkontrolle, ja der ganzen weiteren Entwicklung des Kartellwesens, in ein neues Stadium gerückt. Der folgende Aufsatz, der als Ergänzung zu der vor acht Tagen an dieser Stelle veröffentlichten „Bilanz der Preisbewegung“ gedacht ist, darf gerade deshalb besonderes Interesse beanspruchen.

Die Preis- und Lohnpolitik der Reichsregierung, die Entwicklung des Außenhandels und die Politik der öffentlichen Aufträge zwangen seit 1935 in vielen Teilen der gewerblichen Wirtschaft dazu, die industriellen Warenmärkte neu zu organisieren oder bestehende Organisationen neu zu regeln. War es auf der einen Seite notwendig, Produzenten zusammenzuschließen, um ihnen für die Produktion angemessene Preise zu sichern, so war es auf der anderen Seite wieder geboten, bestehende Zusammenschlüsse aufzulockern oder neu zu regeln, um unwirtschaftliche Preisbindungen zu bekämpfen. Die Bewirtschaftung der Einfuhrrohstoffe und ihre Preisbildung mußten systematisch geregelt werden, ebenso wie sich bald nicht nur die Förderung der Ausfuhr in besonderen Exportvereinigungen, sondern auch eine Überwachung der Ausführpreise als notwendig erwies. Schließlich setzte auch die Sicherung eines gesunden Wettbewerbs unter den Lieferfirmen und eine gerechte Verteilung der öffentlichen Aufträge eine gewisse Marktorganisation voraus.

Die Kartellwelle 1933/34

Die Verbandsbildungen und Zusammenschlüsse gingen in den Jahren 1933 und 1934 in den verschiedensten Formen vor sich: Zusammenfassung bereits bestehender regionaler Verbände zu Reichsverbänden, Abkommen zwischen Händlern und Herstellern, Ausbau der Verbände durch Übergang zu Preiskonventionen oder zu einheitlichen Lieferbedingungen oder zur Quotenfestsetzung, Erweiterung der Kartelle durch freiwilligen oder zwangsweisen Beispruch der Außenseiter, Errichtung von Verkaufsstellen und Exportvereinigungen, schließlich auch die Zwangskartellierung bisher nicht zusammengeschlossener Wirtschaftszweige, Investitions- und Errichtungsverbote usw. — um nur die wichtigsten Formen zu nennen.

Das Bemerkenswerte bei diesen Zusammenschlüssen im Jahre 1933/34 war, daß nunmehr große Gebiete der *Fertigwarenindustrie* und des *Großhandels* kartelliert wurden. Der Zusammenschluß auf dieser Stufe der Volkswirtschaft galt bis dahin als besonders schwierig. Allerdings waren die allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen in diesen Jahren für die Kartellbildung außerordentlich günstig: Die sich langsam festigende Nachfrage erleichterte die Bestrebungen, die Preisbildung stärker nach den tatsächlichen Produktionskosten auszurichten.

Die Übersicht über die Zusammenschlüsse seit 1933¹⁾ ist naturgemäß nicht vollständig. Die tatsächliche Zahl der neuen Zusammenschlüsse und der Neuregelungen dürfte in Wirklichkeit viel größer sein. Immerhin zeigt auch diese Aufstellung schon, wie stark der Anteil der Fertigwarenindustrie an der Kartellbildung war, und daß die Kartellwelle seit Ende 1934 im Abflauen begriffen ist.

¹⁾ Siehe S. 198.

Neue Kartellformen

Es entspricht den bisherigen Erfahrungen, daß mit dem Fortschreiten des Wirtschaftsaufschwungs die Neubildung von Kartellen nachließ. Im allgemeinen befestigten sich in den Jahren 1935 und 1936 die neugegründeten Kartelle; selbst da, wo die ursprünglichen Zwangskartelle aufgehoben wurden, wurden die Kartelle freiwillig fortgesetzt.

In der letzten Zeit machten sich im Zusammenhang mit der gesteigerten Produktion Reformbestrebungen geltend, die für die Weiterentwicklung in der Organisation der Warenmärkte von Bedeutung sind. Das Wesentliche dieser Bestrebungen besteht darin, daß die Kartelle die Möglichkeit zulassen sollen, daß Kartellmitglieder im Interesse erhöhter Wirtschaftstätigkeit auf die Differenzialgewinne verzichten. Die Kartellform, die diesen Forderungen am ehesten genügt, ist das *Kalkulationskartell*.

Die in den letzten Jahren neugegründeten wichtigeren Kalkulationskartelle sind das *Zwangskartell für das graphische Gewerbe*, ein *Zwangskartell in der Graugußindustrie* und ein *freiwilliges Kartell im Zentralheizungs- und Lüftungsfach*. Eine Reihe weiterer Kartelle dieser Art sind geplant (z. B. in der Kistenindustrie). Man kann vom juristischen Standpunkt aus darüber streiten, ob es sich hierbei überhaupt noch um Kartelle handelt. Allen dreien ist gemeinsam, daß der Zwang zu Differenzialgewinnen grundsätzlich wegfällt. Es werden zwar vom Grauguß- und vom graphischen Kartell Richtpreise ausgegeben; sie können aber (und sollen) unterschritten werden, wenn, wie beim Graugußkartell, eine Nachprüfung ordnungsgemäße Kalkulation feststellt, oder wenn, wie beim graphischen Gewerbe, der Betrieb nachweist, daß er seinen Verpflichtungen ordnungsgemäß nachgekommen ist. Noch loser ist die Preisbindung im Kartell des Zentralheizungs- und Lüftungsfachs: Hier werden nicht einmal Richtpreise ausgegeben, sondern nur Kalkulationsschemata, d. h. eine Bindung der Preise erfolgt überhaupt nicht. Es mag dahingestellt bleiben, ob sich aus diesen Kartellen in der Praxis auf die Dauer nicht doch mehr oder weniger Preiskartelle herausbilden werden. Immerhin würden aber auch dann die ausgegebenen Richtpreise Durchschnittspreise sein und nicht Grenzkostenpreise wie bei den üblichen Kartellen.

Der Umfang der Kartellierung

Man hat immer wieder bei den Erörterungen über freie und gebundene Wirtschaft nach dem Anteil der kartellierten Produktion an der gesamten Industrieproduktion gefragt. So schätzte Wagemann im Jahre 1930 (Struktur und Rhythmus der Weltwirtschaft, Seite 277), daß ungefähr 50 v. H. der deutschen *Grundstoffproduktion* in diesem Sinne gebunden seien.

Ende 1933 wurde an dieser Stelle¹⁾ eine Schätzung durchgeführt, der die Wägungsziffern des Großhandelsindex zugrunde lagen. Das Ergebnis war, daß damals ungefähr 40 v. H. der gesamten Industrieproduktion als kartelliert anzusehen waren. Dieser Satz wurde auf Grund allgemeiner Überlegungen noch auf rund 50 v. H.

¹⁾ Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung, 6. Jg., Nr. 36, Seite 151.

erhöht. Seither ist die kartellmäßige Bindung, wie oben gezeigt wurde, weiter fortgeschritten. Man kann heute annehmen, daß sämtliche im Inlande erzeugten industriellen Rohstoffe und Halbwaren in diesem Sinne gebunden sind, und daß sicher die Hälfte der industriellen Fertigwarenproduktion kartellmäßig zusammenschlossen ist. Es ergibt sich dann, daß mindestens zwei Drittel aller industriellen Waren gebunden sind.

Zur Kartellbildung in Deutschland seit 1933

Neue Zusammenschlüsse und Zwangszusammenschlüsse

(Die Zwangszusammenschlüsse sind durch * gekennzeichnet)

1933

*Draht, Weber-Ausrüster, Seildraht, Schleifscheiben, Silberwaren, Fahrräder, Ruß, Buntfarben, Gerbereimaschinen, Hauswirtschafts- und Haushaltsmaschinen, Kolben und Zylinder, Aluminium-Haus- und -Küchengeräte, Temperguß, Beißzangen, eiserne Fässer, Gasherde, Scharniere, Kupfer- und Messingrohre, rohgeschmiedete Stähle, Stahldraht, Niete, Zinnfolien, Sensen, Pumpen, Waffen, Lastanhänger, Stahlformgießerei.

*Seegrass, Band- und Flechtartikel, Strumpffärberei (Sachsen), Webereien, Strumpf- und Handschuhappretur, baumwollene Strick- und Handarbeitsgarne, veredelte Kunstseidengarne, Herren- und Damenhüte, Knöpfe, Hartfaser, Dekuranstalten.

*Zeitungspapier, Packpapier, Rohpappen, Briefumschläge, Papierausstattungen, Druckpapier, Schreibpapier, Zellulose-Packpapier, Pergamentersatz, Karton (Berlin).

*Hohlglas, *Mörtel (Berlin), Steinholz, Töpferwaren, Gußglas, Dachpappe, Flachglas, Bimsstein, Ziegeln (Rhld. u. Westfalen), Mosaik- und Wandplatten, Kalk (Westdeutschland), Leim, Leimhandel.

*Hefe, *Mitteldeutsche Schifffahrt, Schiefertafeln, Seifen, silberne Bestecke, sanitäre Keramik, Emulsionen, Kautschukwaren, Kaltasphalt, Steingutgeschirr, Natronzellstoff, Rundfunkhandel, Gummischuhe, Spielkarten.

1934

*Blattgold, *Goldschläger, *Drahtgeflecht, *Drahtseil, Fahrräder, Gießereimaschinen, Nadeln, Kupferkessel, Metallkapseln.

Strumpfwebereien (Sachsen), Schirmstoffe, Schuhe.

Torfbund, Steinkohlenhandel (Ost-Oberschl.), *Papierindustrie, *Reifen.

Leichtbauplatten, Basalt, Kalk (Thür.), Steine (Gummersbach), Tapeten, Sperrholz.

Salz, Elbe-Verkehr, Spankörbe, Zigaretten, Peitschen, *Seifen, *Fischindustrie, *Zement, *Zigaretten, *Stärke.

1935

*Schwachstromanlagen, *Temperguß, *Gußemaille, Nutzwagen, *Graphisches Gewerbe, Handholzpappe, *Wandplatten, Schwerspat (Rhld.), Tapetenroh papier, *Isolierflaschen, Zigarren, farbige Flaschen, Kristallsoda.

1936

Eisengießerei, Akkumulatoren, Schrotthandel, *Rasierklappen, Tonpfeifen, Paraffinkerzen, Zentralheizungs- und Lüftungsgewerbe, *Flachdruckgewerbe, Spedition (Hamburg - Bremen), Rheinschifffahrt, Reformhäuser.

Neuregelungen

bei bereits bestehenden Zusammenschlüssen

sofern sie eine Verstärkung des Zusammenschlusses bedeuten. (Beitritt von Außenseitern, Übergang zu Preiskonventionen, Zusammenschluß von Verbänden usw.¹⁾.)

1933

Elektr. Kleinautomaten, Braunkohlen, Niete, Kohlenhandel, Einstecktürschlösser, Kupferdraht, Eisen-großhandel, Metallgießereierzeugnisse, Kupferbleche, Nähmaschinen.

Hanf, Textil-Veredelungskartelle, Jute, Wachstuch, Ledertuch, Kunstleder.

Lithopone, Stickstoff, Treibstoff.

Sperrholz, Kleinmöbel, Gußglas, Kies und Sand, Kaltasphalt, Fensterglas, Zement.

Uhren, Superphosphat, Stein- und Siedesalz, Maßgeräte, Griffel, Porzellangeschirr, Luxusporzellan, Nordamerikafahrt, Photokameras.

1934

Kohle (Aachen-Ruhr), Messing, verzinkte Blechwaren, Eisengießerei, Scheren, Eisenhandel, Bronzefarben, Gaskoks, Zinkblechhandel.

Textilwirtschaft, Wäscheleinen.

Ölhandel, Reifen, Treibstoffe.

Mosaik- und Wandplatten, Tafelglas, Bimsstein (Rhld.), Linoleum, Zement.

Stickstoff, Speditionsgewerbe, Spielwaren.

1935

Silberwaren, Kohle (Saar), Herde, Kraftfahrzeuge, Röhren, Kupfer-Kunstseide, Diamanten, Basalt, Zement, Treibstoffe, Zigaretten.

1936

Uhren, Drahtseil, Superphosphat, Kieselgur, Flachglas.

Auflösungen

oder Auflockerungen von Zusammenschlüssen

(Zwangsweise Auflösungen oder Auflockerungen sind durch * gekennzeichnet)

1933

Rohkolben, Keramische Malereien, Basaltlager und Pflastersteine, Amateurfilmverband, *Kunstseide, *Kalk (Westdeutschl.), *Gußketten, *Messingröhren.

1934

*Ziegel (Rheinl.), Krawattenstoff, *Seegrass.

1935

*Sperrholz, *Zentralheizungs- und Lüftungsgewerbe, *Armbanduhren, *Elektrogroßhandel, *Spinnfaser, *Kaffeersatz.

¹⁾ Verlängerungen und neue Preisfestsetzungen sind hier nicht aufgeführt.

Gegenstand	Einheit ¹⁾	1935				1936											
		Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	
		25	27	25	24	26	25	26	24	24	25	27	26	26	27	24	
Kreditsicherheit																	
Wechselproteste ²⁾	Anzahl in 1000 1000 RM Anzahl	S	50,3	56,8	51,8	49,0	51,3	46,9	50,5	56,9	56,1	56,3	57,5	51,4	52,9	.	.
Vergleichsverfahren ³⁾		"	6057	7362	6807	6387	6627	5970	6236	7226	7256	6995	7309	6477	6928	.	.
Konkursanträge ⁴⁾		"	49	42	67	61	52	56	40	88	60	40	58	43	38	48	33
davon mangels Masse abgelehnt		"	428	494	488	428	511	456	462	435	451	443	428	360	367	.	.
Eröffnete Konkurse ⁵⁾		"	205	223	217	197	233	233	235	237	232	237	205	181	188	.	.
Reichsbank	Mill. RM	E	100	93	93	88	82	77	77	75	75	77	77	75	69	70	72
Gold- und Devisenbestand.....	"	"	4926	4836	4891	5300	4689	4805	4968	5056	5242	5383	5310	5361	5512	5545	5498
Kapitalanlagen.....	"	"	4183	4110	4151	4552	3963	4069	4256	4423	4644	4797	4713	4767	4926	4942	4908
darunter Wechselkredite ⁶⁾	"	"	73	66	78	84	72	72	56	73	60	56	67	65	59	79	67
Lombardforderungen.....	"	"	346	345	346	349	349	349	336	240	219	220	220	220	219	219	219
Deckungsfähige Wertpapiere.....	"	"	774	728	806	1032	679	652	768	688	729	960	787	729	744	689	753
Depositen (tägl. fall. Verbdik.).....	"	"	4140	4155	4182	4282	4098	4177	4267	4348	4430	4389	4471	4540	4657	4713	4674
Notenumlauf.....	Mill. RM	E	6258	6259	6296	6373	6092	6196	6266	6350	6438	6351	6447	6538	6653	6711	6646
Geldumlauf insgesamt.....																	
Fünf große Banken																	
Gläubiger.....	Mill. RM	E	6046	6044	6009	.	6059	6071	6137	6165	6194	6281	6114	6080	6142	6228	.
Schuldner i. f. d. Rechnung.....	"	"	3663	3612	3589	.	3511	3539	3517	3468	3472	3450	3415	3404	3407	3348	.
Wechselbestand.....	"	"	1842	1957	1904	.	2078	2069	2074	2194	2195	2200	2128	2086	2111	2333	.
Wertpapiere.....	"	"	840	828	825	.	797	783	773	766	754	778	823	831	837	847	.
Barliquidität.....	in v. H. der Verpflichtung.	"	2,01	2,07	1,83	.	1,66	1,64	1,95	1,58	1,65	1,93	1,82	1,87	2,06	1,70	.
Liquidität zweiten Grades.....		"	32,20	34,24	33,54	.	36,41	36,32	35,27	35,61	33,88	33,15	32,91	32,81	31,79	34,41	.
Reichsfinanzen																	
Binnahmen aus Steuern, Zöllen und Abgaben.....	Mill. RM	S	880	884	802	968	860	696	904	780	749	1000	999	861	1134	973	.
Reichsschuld (ohne Neubezug).....	"	E	13468	14142	14010	14104	14397	14457	14372	14429	14649	14735	14655	15463	15417	.	.
Sparkassen⁷⁾																	
Stand der Spareinlagen.....	Mill. RM	E	13356	13387	13424	13496	13792	13933	13955	14008	14046	14065	14091	14145	14167	14184	.
Einlagenüberschuß.....	"	S	4,1	31,8	36,4	72,4	296,1	140,4	53,2	37,7	19,3	26,3	53,7	21,9	17,3	.	
Einzahlungsüberschuß.....	"	"	1,8	33,3	29,5	-34,1	124,0	78,9	-8,9	28,9	17,4	12,1	10,7	37,7	15,2	12,5	.
Giroeinlagen (mit sächs. Gironetz) ⁸⁾	"	E	1984	2021	2086	2035	2054	2144	2157	2197	2256	2230	2234	2341	2319	2344	.
Emissionen																	
Aktien (Kurswert) ⁹⁾	Mill. RM	S	12	12	10	15	14	12	20	14	12	8	199	69	20	11	.
Festverzinsl. Wertpapiere (nom.).....	"	"	238	707	86	143	794	120	95	86	99	74	116	954	264	.	.
Bodenkreditinstitute (Neugeschäft)¹⁰⁾																	
Inlandsurlaub an:	Mill. RM	E	6934	6937	6962	6979	7015	7046	7044	7059	7095	7106	7131	7147	7153	.	.
Goldpfandbriefen.....	"	"	4760	4768	4770	4810	4838	4851	4841	4838	4856	4862	4863	4858	4847	.	.
Goldkommunalobligationen ¹¹⁾	"	"															
Monatliche Veränderung ¹²⁾ durch Nettoverkäufe usw. (+) od. Netto- rückkäufe, Tilgungen usw. (-).....	"	"	-10,9	+ 5,1	+ 7,1	- 1,5	+34,9	+24,7	- 2,7	+29,1	+55,8	+20,4	+27,3	+17,7	+14,3	.	.
Bestand an:																	
Hypotheken.....	"	"	8078	8095	8124	8140	8155	8168	8182	8187	8199	8219	8236	8256	8291	.	.
Kommunaldarlehen ¹³⁾	"	"	5546	5553	5541	5509	5530	5550	5554	5552	5548	5574	5581	5568	5548	.	.
Zinssätze																	
Reichsbankdiskont.....	% p. a.	D	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Blankotagegeld.....	"	"	3,26	3,23	3,15	3,21	2,94	2,86	3,14	2,94	2,86	2,69	2,96	3,02	3,09	2,88	2,88
Monatsgeld.....	"	"	3,75	3,57	3,14	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13
Privatdiskont.....	"	"	3,02	3,04	3,01	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,92	2,88	2,88	2,89	3,00	2,96	3,00
Warenwechsel mit Bank giro.....	"	"	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13
Bendite der 4 1/2% Pfandbriefe ¹⁴⁾	"	"	4,69	4,70	4,70	4,70	4,70	4,69	4,69	4,69	4,68	4,66	4,66	4,66	4,66	4,65	4,65
Aktienrendite ¹⁵⁾	"	"	3,83	3,90	3,97	3,91	3,80	4,05	4,16	4,05	4,06	4,08	3,95	4,21	4,08	3,82	.
Aktienindex																	
Gesamt.....	1924/26 = 100	D	92,7	91,0	89,5	89,3	91,8	93,8	93,3	96,2	99,3	101,6	103,1	101,8	100,1	106,0	106,6
Bergbau und Schwerindustrie.....	"	"	99,8	98,8	96,6	95,7	98,1	100,5	104,4	107,7	110,0	112,9	111,1	109,8	120,4	120,8	
Verarbeitende Industrie.....	"	"	85,5	83,8	82,5	82,7	85,0	86,9	86,4	89,2	92,3	95,1	96,1	94,9	93,2	97,4	98,1
Handel und Verkehr.....	"	"	98,6	96,3	95,2	95,0	97,8	99,6	99,0	101,0	103,6	105,4	106,2	103,1	107,8	108,4	
Kurse festverz. 4 1/2% Wertpapiere¹⁶⁾																	
Kursniveau, gesamt ¹⁶⁾	v. H.	D	95,14	94,92	94,93	94,91	95,10	95,23	95,32	95,34	95,49	95,82	95,94	96,05	96,08	96,20	96,32
- Pfandbriefe.....	"	"	95,94	95,73	95,69	95,67	95,83	95,92	95,97	96,01	96,17	96,48	96,54	96,63	96,63	96,74	96,86
- Kommunalobligationen.....	"	"	93,91	93,62	93,52	93,55	93,78	93,91	94,04	94,04	94,09	94,40	94,56	94,68	94,79	94,96	95,07
- Öffentl. Anleihen ¹⁷⁾	"	"	92,64	92,50	92,95	92,87	93,17	93,56	93,74	93,75	93,99	94,42	94,82	95,07	95,08	95,23	95,36
6% Industrie-Obligationen.....	"	"	101,43	101,38	101,54	101,85	102,53	102,76	102,59	102,85	103,27	102,39	101,94	101,91	101,62	101,79	101,89
Stundenlöhne¹⁸⁾																	
Gesamtdurchschnitt ¹⁸⁾	1928 = 100	A	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	83,5	.	.	.	.	.	.
männl. Facharbeiter.....	"	"	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	62,2	62,2	62,2	.	.	.	.	.	.
Warenpreise (Indexziffern)																	
Reagible Waren ¹⁹⁾	1913 = 100	D	70,3	73,5	73,7	73,3	73,5	74,0	74,4	74,7	74,5	74,3	74,6	74,7	75,8	75,4	*)76,0
Großhandelspreise (gesamt).....	"	"	102,3	102,8	103,1	103,4	103,6	103,6	103,6	103,7	103,8	104,0	104,2	104,6	104,4	104,3	104,4
Agrarstoffe.....	"	"	103,7	104,2	104,7	105,0	105,2	104,8	104,5	105,0	105,3	105,7	106,1	106,4	105,0	103,8	103,2
Industriestoffe ²⁰⁾	"	"	102,4	102,8	103,1	103,4	103,6	103,8	104,0	103,9	103,8	104,0	104,1	104,5	104,9	105,4	105,9
Industr. Rohstoffe u. Halbwaren	"	"	91,8	92,5	92,8	93,2	93,4	93,7	93,8	93,5	93,2	93,4	93,2	93,7	94,2	94,7	95,2
Textilien.....	"	"	84,4	86,1	87,5	88,1	88,2	88,2	87,5	87,5	87,6	87,8	88,5	89,8	89,5	90,8	
Baumstoffe.....	"	"	110,4	110,8	111,1	111,0	110,7	111,0	111,5	111,6	112,1	112,6	112,8	113,5	114,3	115,2	115,8
Industrielle Fertigwaren.....	"	"	119,2	119,2	119,3	119,4	119,7	119,9	120,1	120,3	120,5	120,8	121,2	121,4	121,8	122,4	122,8
darunter Produktionsgüter.....	"	"	113,0	113,0	113,1	113,1	113,1	113,0	112,9	112,9	112,9	112,9	113,0	113,0	113,1	113,2	113,2
Verbrauchsgüter.....	"	"	123,8	123,9	124,0	124,1	124,6	125,1	125,6	125,9	126,2	126,7	127,4	127,8	128,4	129,4	130,0
Gebundene Grundstoffpreise ²¹⁾	1928 = 100	"	78,2	78,7	78,6	78,8	78,8	78,9	79,0	78,2	78,1	78,4	78,5	78,6	78,6</		

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 9. Jahrgang, Nr. 49, vom 9. Dezember 1936

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

Lastkraftwagenmarkt und Güterkraftverkehr

Bearbeitet im Auftrage des Reichsverkehrsministers

Ausklang der Kraftfahrzeugsaison 1936

Auch in diesem Jahre setzte sich die Belebung der Kraftfahrzeugmärkte noch nach der eigentlichen Kraftfahrzeugsaison fort. Nicht nur das Personenkraftwagengeschäft, das im September und Oktober durch erhebliche Preissenkungen neue Anregungen erhalten hatte, sondern auch der Absatz von Nutzfahrzeugen blieb bis in den November hinein sehr lebhaft. Im Oktober 1936 wurden rund 4500 Liefer- und Lastwagen neu in den Verkehr gestellt, gegenüber nur 3800 im Oktober 1935.

Faßt man die Zulassungen der ersten neun Monate des laufenden Jahres zusammen, so zeigt sich, daß auch 1936 der Absatz von Nutzfahrzeugen wieder stärkere Fortschritte gemacht hat als der Absatz von Personenkraftwagen; im Durchschnitt der Monate Januar/September wurden rund 35 v. H. mehr Nutzfahrzeuge, aber nur rund 18 v. H. mehr Personenkraftwagen abgesetzt als im Vorjahr. Dabei waren im Nutzfahrzeuggeschäft, besonders in den letzten Monaten, Lieferschwierigkeiten aufgetreten, ohne die die Zulassungen sicher noch stärker gestiegen wären.

In der diesjährigen Saison haben die Neueinstellungen von *Lastkraftwagen* sehr viel schneller zugenommen als die Zulassungen von *Lieferwagen*, zu denen auch die Dreiradfahrzeuge mit mehr als 200 ccm Hubraum und die vierrädrigen Nutzfahrzeuge mit einer Tragfähigkeit bis zu 1 t gerechnet werden müssen. Die Lieferwagen, die meist dem Handel, vor allem dem Einzelhandel dienen, sind an den gesamten Nutzfahrzeugzulassungen mit etwa einem Drittel

beteiligt. Ihr Absatz hängt vornehmlich von der Verbrauchsentwicklung ab, während der Absatz der eigentlichen Lastkraftwagen sehr viel stärker mit der Gütererzeugung verknüpft ist. So mag der Unterschied zwischen der Entwicklung des Verbrauches und der Produktion (vor allem der Investitionstätigkeit) zu einem Teil erklären, warum sich in der vergangenen Saison der Absatz der Lastkraftwagen stärker als der der Lieferfahrzeuge belebt hat.

Der Nutzfahrzeugabsatz 1936

Fahrzeug	Zulassungen von Januar bis September		Zunahme (+) bzw. Abnahme (—) 1935/1936 in v. H.
	1935	1936	
	Stück		
Drei- u. vierrädrige Lieferwagen ¹⁾	8 494	10 785	+27,0
<i>davon dreirädrig</i>	2 519	3 125	+24,1
Lastkraftwagen	17 194	24 096	+40,1
<i>davon</i>			
<i>mit einer Nutzlast von 1—2 t.</i>	4 738	5 680	+19,9
" " " " <i>2—3 t.</i>	8 547	12 294	+43,8
" " " " <i>3—4 t.</i>	2 428	3 670	+51,2
" " " " <i>über 4 t.</i>	1 481	2 452	+65,6
Zugmaschinen ²⁾	3 985	5 686	+44,5
Anhänger ³⁾	14 588	19 861	+36,1

¹⁾ Vierrädrige Lieferwagen bis 1 t Nutzlast, Dreiradfahrzeuge zur Güterbeförderung bis 200 ccm Hubraum. — ²⁾ Soweit zulassungspflichtig. — ³⁾ Absatz der Fabriken.

Die Entwicklung der Nutzfahrzeugmärkte seit 1932

Seit 1932, dem Tiefstand des Kraftfahrzeugabsatzes, haben sich die Zulassungen von Nutzfahrzeugen etwa versiebenfacht, die Umsätze von Personenkraftwagen aber nur verfünffacht. Während die Zulassungen von Personenkraftwagen schon im Jahre 1933 unter Einwirkung der Steuerbefreiung stark in die Höhe schnellten, hat sich der Absatz von Lastkraftwagen,

der im wesentlichen von der allgemeinen Wirtschaftsbelebung abhängt, stetiger entwickelt.

Zulassungen von Kraftwagen von 1932 bis 1936

Januar bis September	Personenkraftwagen			Liefer- und Lastkraftwagen ¹⁾		
	Stück	Zunahme gegen das Vorjahr		Stück	Zunahme gegen das Vorjahr	
		Stück	v. H.		Stück	v. H.
1932.....	32 351	.	.	5 178	.	.
1933.....	62 526	30 175	+93,3	8 285	3 107	+60,0
1934.....	101 439	38 913	+62,2	15 974	7 689	+92,8
1935.....	138 608	37 169	+36,6	27 271	11 297	+70,7
1936.....	164 063	25 465	+18,4	36 736	9 465	+34,7

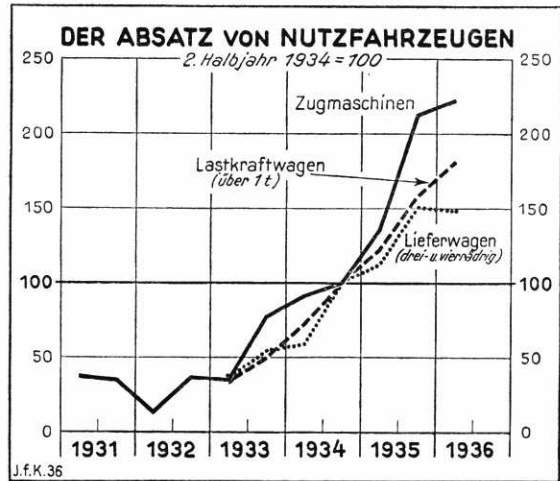
¹⁾ Einschließlich Omnibusse.

Der allgemeine Wirtschaftsaufschwung brachte nicht nur eine starke Steigerung des Güteraufkommens, sondern auch eine statistisch nicht erfassbare, aber in der Praxis überall zu beobachtende Beschleunigung des Wirtschaftstempos und einen Druck zur möglichsten Abkürzung der Lieferfristen. Durch die Verminderung vieler Lagervorräte bei gleichzeitiger Zunahme der Wirtschaftstätigkeit wurde diese Entwicklung noch weiter verstärkt. Unter diesen Umständen mußte die Neueinstellung von Nutzfahrzeugen besonders vorteilhaft erscheinen; traten doch nunmehr die besonderen, kostmäÙig vielfach gar nicht zu fassenden Vorteile des Kraftfahrzeuges: Schnelligkeit, Beweglichkeit, ununterbrochene Betriebsbereitschaft, Haus-Haus-Beförderungsmöglichkeit usw. voll in Erscheinung.

Hinzu kam, daß die Wirtschaft bei wachsenden Umsätzen und Gewinnen nicht nur bereit, sondern auch immer mehr in der Lage war, zu investieren. Erleichtert wurde ihr dies auch durch die Steuergesetzgebung. Schon das Gesetz zur Verminderung der Arbeitslosigkeit vom Juni 1933 brachte die Steuerfreiheit aller Ersatzbeschaffungen und damit einen Anreiz, überalterte Last- und Lieferkraftwagen durch neue Fahrzeuge zu ersetzen. Sehr viel weiter ging das Einkommensteuergesetz vom Oktober 1934. Es ermöglichte zunächst allen buchhaltungspflichtigen Betrieben, Kraftfahrzeuge noch im Anschaffungsjahr voll abzuschreiben. Durch die Ausführungsbestimmungen zu diesem Gesetz wurden diese Vorteile auch auf Kleingewerbetreibende — sofern sie Bücher zu führen bereit sind — ausgedehnt.

Die folgende Übersicht zeigt, wie sich durch die allgemeine Wirtschaftsbelebung, zusammen mit der steuerlichen Begünstigung der Nutzfahrzeugkäufer, die Zulassungen in den wichtigsten Fahrzeuggruppen entwickelt haben. Allerdings gibt die Zulassungsstatistik die Neueinstellungen von Liefer- und Nutzkraftwagen erst seit 1933 nach Nutzklassen wieder.

Während der ganzen Wiederaufbauperiode seit 1932 hat sich der Absatz von Lastkraftwagen sehr viel günstiger entwickelt als der Absatz von Lieferfahrzeugen. Aber auch die



Zulassungen schwerer und schwerster Lastkraftwagen haben in diesem Zeitraum erheblich stärker zugenommen als die Zulassungen leichter Wagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3 t. 1935 hatten von 100 neu in den Verkehr gestellten Lastwagen etwa 20, im laufenden Jahr bereits 25 eine Nutzlast von mehr als 3 t.

Zulassungen von Nutzfahrzeugen mit mehr als 1 t Nutzlast

Januar-September	Gesamtzulassungen Stück	Gesamtzulassungen = 100			
		1—2 t	2—3 t	3—4 t	über 4 t
1933.....	5 080	28,7	51,2	10,6	9,5
1934.....	10 334	34,4	45,6	11,3	8,7
1935.....	17 194	27,6	49,7	14,1	8,6
1936.....	24 096	23,6	51,0	15,3	10,1

Diese Umschichtungen gehen auf eine ganze Reihe von Ursachen zurück. Zunächst hat die Regierung aus wehrpolitischen Gründen seit April 1935 die schweren Lastkraftwagen gegenüber den leichteren steuerlich begünstigt.

Zulassungen von Liefer- und Lastkraftwagen 1933 bis 1936

Januar bis September	Drei- und vierrädrige Lieferwagen		Lastkraftwagen mit mehr als 1 t Eigengewicht		Davon mit							
	Stück	1933=100	Stück	1933=100	1 bis 2 t		2 bis 3 t		3 bis 4 t		über 4 t	
					Stück	1933=100	Stück	1933=100	Stück	1933=100	Stück	1933=100
1933.....	2 865	100	5 080	100	1 458	100	2 602	100	538	100	482	100
1934.....	4 818	168	10 334	203	3 550	244	4 716	181	1 164	216	904	188
1935.....	8 494	297	17 194	338	4 788	325	8 547	329	2 428	451	1 481	307
1936.....	10 785	376	24 096	474	5 680	390	12 294	473	3 670	682	2 452	509

Außerdem wurde der Absatz schwerer Lastkraftwagen dadurch gefördert, daß man im Fahrzeugbau immer mehr den im Betrieb billigeren Dieselmotor als Antrieb bevorzugte, der zunächst als Schwermotor entwickelt worden war.

Die Übersicht über die im Jahre 1935 in den einzelnen Stärkeklassen zugelassenen Nutzfahrzeuge nach ihrer Antriebsart zeigt, wie sehr sich heute die „anderen Motoren“, vor allem also die Schwerölmotoren, bei dem Lastkraftwagen mit mehr als 3 t Nutzlast durchgesetzt haben.

Zulassungen von Last- und Lieferwagen nach Antriebsarten im Jahre 1935

Nutzlast der Fahrzeuge	Gesamt Stück	davon Vergasermotoren		davon andere Motoren	
		Stück	v. H.	Stück	v. H.
bis 1 t	8 372	8 330	99,5	42	0,5
über 1 „ 2 t	6 430	5 909	91,9	521	8,1
„ 2 „ 3 t	11 705	7 999	68,3	3 706	31,7
„ 3 „ 4 t	3 820	259	7,8	3 061	92,2
„ 4 „ 5 t	595	90	15,1	505	84,9
„ 5 „ 7,5 t	1 485	60	4,0	1 425	96,0
„ 7,5 t	59	1	1,7	58	98,3

Die Umstellung auf schwerere Nutzfahrzeuge wird, auf lange Sicht gesehen, ferner dadurch begünstigt, daß sie — unter der Voraussetzung genügender Auslastung — im Betriebe billiger sind. Im Güterfernverkehr wurden bei 100%iger Ausnutzung und einer jährlichen Leistung von 25 000 km, je nach der Tragfähigkeit des Fahrzeuges, die folgenden Kosten je t-km errechnet: ¹⁾

bei einem 1½ Tonner	26,3 Pfg.
„ „ 2½ „	22,4 „
„ „ 5 „	17,0 „
„ „ 10 „	11,1 „
„ „ 15 „	8,6 „

Diese Zahlen sind sicher nicht allgemein gültig, zeigen aber doch die starke Abnahme der Kosten bei größeren Fahrzeugen.

Im Güterfernverkehr, der seit Anfang 1936 im Reichskraftwagen-Betriebsverband organisatorisch zusammengefaßt worden ist, werden ferner in vielen Fällen leichtere Fahrzeuge durch schwere Lastwagen ersetzt. Da hier die Neueinstellung von Fahrzeugen seit langem gesperrt ist, läßt sich das Geschäft nur dadurch ausdehnen, daß vorhandene kleinere Fahrzeugeinheiten gegen Fahrzeuge mit größerem Fassungsvermögen ausgetauscht werden.

Schließlich ist die Frage aufzuwerfen, ob nicht der besonders starke Aufschwung der Schwerindustrie und der Bauwirtschaft in den letzten Jahren die Schwerlastwagen besonders

begünstigt hat. Sicher hat in diesen Industriezweigen der Lastkraftwagen seit 1933 stärker Eingang gefunden; die Bauwirtschaft war schon immer ein bedeutender Abnehmer von Nutzfahrzeugen. Man darf jedoch, wie sich zeigen wird, die Bedeutung der Produktions- und Anlagegüter erzeugenden Industrie für den Lastkraftwagenabsatz nicht überschätzen.

Zur Frage des Einsatzes der Lastkraftwagen

Den Ausgangspunkt für jede Analyse des Nutzfahrzeugmarktes bildet die Frage: wo und wie sind die vorhandenen Fahrzeuge in der Wirtschaft eingesetzt? Die amtliche Statistik gibt auf diese Frage nur unvollkommene Antwort; sie beschränkt sich darauf, für die Fahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 2 t den Verwendungszweck anzugeben, und ist nur auf wenige große Gruppen abgestellt.

Verwendungszweck der im Jahre 1935 vorhandenen Lastkraftwagen mit mehr als 2 t Eigengewicht

Bezeichnung	Gesamt	Land- u. forstwirtschaftliche Betriebe	Öffentliche Behörden	Eisenbahn und Transportgewerbe ¹⁾	Sonstige Betriebe
Stück	85 310	1 716	7 702	19 384	56 508
v. H.	100	2,1	9,0	22,7	66,2

¹⁾ Fuhrbetriebe, Spediteure, Kraftverkehrs-Gesellschaften.

Mehr als drei Viertel der Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht über 2 t werden demnach von Industrie, Handel, Landwirtschaft und Behörden (in eigener Regie) gehalten; noch nicht ein Viertel wird von Transportunternehmern „für Dritte“ eingesetzt. Von den Liefer- und Kleinlastwagen (rund 66 000 Fahrzeuge mit einem Eigengewicht bis zu 1 t und rund 87 000 mit einem Eigengewicht von 1 bis 2 t, im ganzen also 153 000 Fahrzeuge) dürfte auch nur ein verhältnismäßig kleiner Teil dem gewerblichen Kraftverkehr (Kraftfahrern, Spediteuren, Eisenbahn- und Kraftverkehrsgesellschaften) dienen. Mindestens zwei Drittel, wahrscheinlich sogar drei Viertel aller Nutzfahrzeuge arbeiten demnach im Werkverkehr.

Einer der wichtigsten Vorteile des Kraftwagens gegenüber den alten Verkehrsmitteln ist die Möglichkeit einer individuellen Verkehrsbedienung. Dieser Vorteil kommt am stärksten zur Geltung, wenn sich das Fahrzeug im Besitz des Verladers selbst befindet. Ferner wurde seit Jahren die Entwicklung des gewerblichen Güterfernverkehrs, soweit es sich nicht um reinen Nahverkehr handelte, mit Rücksicht auf das überkommene Verkehrssystem möglichst zurückgehalten; dagegen konnte sich der werkeigene Verkehr frei entwickeln. So ist in vielen Fällen der werkeigene Lastkraft-

¹⁾ Nach L. v. Héder, Die Konkurrenzfähigkeit der Kraftwagen und Kraftwagenlinien gegenüber Eisenbahnen und Kleinbahnen, Berlin 1933, Seite 44.

wagen an die Stelle des gewerblich betriebenen getreten. Es fragt sich, wie weit diese Entwicklung volkswirtschaftlich gerechtfertigt werden kann, da die Ausnutzungsmöglichkeiten der werkeigenen Fahrzeuge (Problem der Rückfrachten) oft geringer sind als die Ausnutzungsmöglichkeiten der von Transportunternehmern für eine Vielzahl von Verladern beschäftigten Wagen.

Von den nicht transportgewerblich eingesetzten Lastkraftwagen mit mehr als 2 t Eigengewicht befanden sich 1935 nur 1716 in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben, während Industrie und Handel 56 508 Fahrzeuge dieser Art beschäftigten. Tatsächlich ist aber die Motorisierung der Landwirtschaft doch schon weiter fortgeschritten, als es hiernach scheint. Nach der landwirtschaftlichen Betriebszählung von 1933 waren in den landwirtschaftlichen Betrieben mit einer Fläche von mehr als 0,5 ha immerhin 10 577 Lastkraftwagen vorhanden. Die Landwirtschaft verwendet überwiegend Kleinlastwagen mit weniger als 2 t Nutzlast. Die Mehrzahl dieser Fahrzeuge befindet sich, wie die nachfolgende Übersicht zeigt, in Klein- und Mittelbetrieben und dient der Beförderung hochwertiger landwirtschaftlicher Erzeugnisse wie Gemüse, Obst, Milch und sonstiger Viehprodukte.

Lastkraftwagen in landwirtschaftlichen Betrieben

Betriebsgröße		Zahl der Lastkraftwagen
0,5 bis	1 ha	700
1	„ 2 „	1 321
2	„ 5 „	2 188
5	„ 10 „	1 734
10	„ 20 „	1 670
20	„ 50 „	1 878
50	„ 100 „	528
	über 100 „	1 058
Zusammen		10 577

Gewisse Hinweise, wie sich die Nutzfahrzeuge in Industrie und Handel im einzelnen verteilen, gibt die Berufszählung, die die Kraftwagenführer nach Gewerbe- und -gruppen und -arten ausweist. Selbstverständlich decken sich die in den einzelnen Gewerbegruppen nachgewiesenen Kraftwagenführer nicht mit den dort vorhandenen Nutzfahrzeugen, da die Kraftwagenführer ja nicht nur Nutz-, sondern auch Personenkraftwagen fahren.¹⁾ Immerhin dürften in den Wirtschaftszweigen, in denen besonders viel Kraftwagenführer ausgewiesen sind, auch besonders große Nutzfahrzeugbestände vorhanden sein.

¹⁾ Hinzu kommt, daß beispielsweise im Transportgewerbe auch für einen Lastzug zwei Fahrer vorhanden sein können, die sich abwechseln. Ferner werden — z. B. in der Nahrungs- und Genussmittelindustrie — Nutzfahrzeuge von Personen bedient, die in der Berufszählung nicht als Fahrzeugführer, sondern beispielsweise als Bäcker, Fleischer oder dergl. ausgewiesen sind.

Mit den Untersuchungen über die Verteilung der Kraftfahrzeugführer auf die einzelnen Wirtschaftsgruppen soll im folgenden eine Betrachtung der ebenfalls von der Berufsstatistik ermittelten Fahrer von Pferdefuhrwerken verbunden werden. Auch die Verteilung der Kutscher auf die gewerbliche Wirtschaft dürfte für die Beurteilung des künftigen Nutzkraftwageneinsatzes von Bedeutung sein.

Die Verteilung der Kraftwagenführer und Kutscher auf die einzelnen Wirtschaftszweige

Im Jahre 1933 wurde fast eine Viertelmillion berufstätiger Kraftwagenführer gezählt; durch die Erhebung des Jahres 1925 waren in dieser Berufsgruppe aber erst etwa 100 000 Personen ermittelt worden; die Zunahme der Kraftwagenführer in den 8 Jahren von 1925 bis 1933 betrug genau 142,4 v. H. In der gleichen Zeit ging die Zahl der beruflich tätigen Kutscher von rund 139 000 auf etwa 112 000, d. h. um fast 20 v. H., zurück. Während noch im Jahre 1925 die Berufsgruppe Kutscher erheblich größer war als die Gruppe Kraftwagenführer, hatte sich 1933 das Verhältnis umgekehrt: es waren mehr als doppelt soviel Kraftwagenführer wie Kutscher vorhanden.

Diese Entwicklung zeigt, wie sich der Kraftwagen zum Teil — aber nur *zum Teil* — auf Kosten des Pferdefuhrwerks durchgesetzt hat. Unter Berücksichtigung der außerordentlichen Zunahme der Kraftwagenführer war der Rückgang der Kutscher sogar verhältnismäßig gering. Der Kraftwagen hat sich mindestens ebenso sehr auch auf Kosten der Eisenbahn entwickelt und ist schließlich zu einem genau nicht zu bestimmenden Teil Träger neuen Verkehrs.

Es wird sich im folgenden zeigen, wie auch von 1925 bis 1933 in einzelnen Wirtschaftszweigen die Verwendung von Pferdefuhrwerken noch zugenommen, und wie sich in anderen das Pferd neben dem Kraftwagen gut gehalten hat. Wenn der Lastkraftwagen in vielen Fällen dem Pferdefuhrwerk auch kostenmäßig überlegen sein mag, so ist er ihm doch nicht *allgemein oder grundsätzlich* überlegen; noch immer lassen sich gewisse Verkehrsaufgaben vorteilhafter mit dem Pferdefuhrwerk als mit dem Last- oder Lieferkraftwagen bewältigen.

Von den 243 800 durch die Berufszählung des Jahres 1933 erfaßten Kraftwagenführern war mehr als die Hälfte im *Transportgewerbe* und im *Handel* beschäftigt. In eben diesen Wirtschaftszweigen wurde aber auch die Hälfte aller Kutscher gezählt.

Im Transportgewerbe wie im Handel kamen 1933 noch immer auf 2 Kraftwagenführer 1 Kut-

scher. Die Umstellung vom Pferd auf den Motor hat sicher seit 1933 weitere Fortschritte gemacht; sie ist aber auch heute wohl noch nicht abgeschlossen.

Kraftfahrzeugführer und Kutscher im Transportgewerbe und im Handel im Jahre 1933

Wirtschaftszweig	Kraftfahrzeugführer		Kutscher		Fahrpersonal zusammen	
	Anzahl	in v. H. aller Kraftfahrzeugführer	Anzahl	in v. H. aller Kutscher	Anzahl	in v. H. des gesamten Fahrpersonals
Transportgewerbe einschl. Spedition ¹⁾	78 896	32,5	39 419	34,2	118 315	33,1
Handel	50 756	20,9	25 254	21,9	76 010	21,2
Zusammen	129 652	53,4	64 673	56,1	194 325	54,3

¹⁾ Auch Markt- und Messewesen.

Das gleiche gilt für eine ganze Reihe von Industrien, vor allem für das *Nahrungs- und Genußmittelgewerbe*, in dem weitere 11 bis 12 v. H. aller Kraftwagenführer und sogar 21 bis 22 v. H. aller Kutscher beschäftigt wurden. Wie die nachfolgende Übersicht zeigt, nimmt das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe hinsichtlich des beschäftigten Fahrpersonals — aber auch in Bezug auf den vorhandenen Fuhrpark — unter allen Industriezweigen eine ganz besondere Stellung ein.

Kraftwagenführer und Kutscher in der Industriewirtschaft nach der Berufszählung von 1933

Wirtschaftszweig	Zahl der Betriebe		Zahl der Kraftwagenführer	Zahl der Kutscher	Kraftwagenführer und Kutscher zusammen
	Gesamt	davon Betriebe mit 11 Beschäftigten u. mehr			
Nahrungs- u. Genußmittelgewerbe ...	302 949	11 189	27 738	24 598	52 336
Baugewerbe u. Baunebengewerbe ...	260 890	15 595	8 063	5 626	13 689
Industrie der Steine und Erden	34 098	6 519	3 967	2 806	6 773
Textilindustrie	67 596	6 675	5 345	1 375	6 720
Holz- u. Schnitzstoffgewerbe	214 754	6 085	2 861	3 071	5 932
Chem. Industrie ...	7 682	2 226	4 746	885	5 631
Maschinen-, Kessel-, Apparate u. Fahrzeugbau (ohne Bau von Luft- u. Landfahrzeugen)	41 834	5 034	4 591	651	5 242
Bekleidungs- u. Reinigungsgewerbe (einschl. Reinigung von Textilerzeugnissen)	569 726	6 678	4 177	686	4 863
Eisen-Stahl- u. Metallwarenherstellg. (Klempnerei usw.)	155 906	5 420	3 163	585	3 748
Bau von Land- und Luftfahrzeugen ..	1 825	457	3 130	89	3 240
Papierherzeugung und Papierverarbeitg..	10 903	1 965	1 955	770	2 725
Bergbau	1 309	836	1 699	819	2 518
Eisen- und Stahlgewinnung	1 457	976	1 675	495	2 170
Elektrotechnische Industrie	27 595	1 818	2 067	90	2 157
Wasser-, Gas-, Elektrizitätsgewinnung und -versorgung.	7 947	1 949	2 525	150	2 675
Zusammen	1 706 471	73 422	77 732	42 696	120 428
Sonstige Industrie ..	96 275	6 587	4 300	487	4 787
Gesamte Industrie	1 802 746	80 009	82 032	43 183	125 215

Die Empfindlichkeit und Verderblichkeit der Erzeugnisse dieser Industrie sind der Haupt-

grund für den Einsatz *eigener* Fahrzeuge. Dann wenden sich aber auch viele Betriebe dieser Gruppe ohne weitere Zwischenglieder unmittelbar an den Konsumenten — Bäckereien, Konditoreien, Fleischereien u. a. —; auch hierzu ist das *eigene* Fuhrwerk nötig. Das Verhältnis vom Pferdefuhrwerk zum Kraftwagen (das Verhältnis vom Kutscher zum Kraftwagenführer als Maßstab genommen) ist hier wie 1:1. In manchen Zweigen des Nahrungs- und Genußmittelgewerbes (man denke nur an Brauereien und Mühlen) ist die Pferdehaltung vor allem wegen des dort anfallenden Futters usw. in vielen Fällen noch vorteilhafter als die Kraftwagenverwendung.

Einen größeren, geschlossenen Markt für den Absatz von Nutzfahrzeugen bildete die *Bauwirtschaft* einschließlich der Baustoffindustrien. In allen übrigen Industriezweigen aber blieb bis 1933 die Verwendung von Nutzfahrzeugen in verhältnismäßig engen Grenzen. Nur in der Textilindustrie waren 1933 mehr als 5000 Kraftwagenführer vorhanden. Wenn man bedenkt, daß von den dort aufgezählten Kraftwagenführern ein großer Teil auch als Führer von Personenkraftwagen beschäftigt war, so ergibt sich, daß selbst in den großen und größten Industriezweigen 1933 die Zahl der werkeigenen Last- und Lieferkraftwagen im allgemeinen kaum über 1000 und selten nur über 2000 hinausgegangen sein kann. Das ist die wichtigste Erkenntnis, die aus den Zahlen über die Kraftwagenführer in den einzelnen *Gewerbebezügen* zu gewinnen war. Daneben ist aber noch zu beachten, wie zäh sich in einigen Gewerbegruppen doch das Fuhrwerk neben dem Kraftfahrzeug behauptet hat (auch hier zeigen sich wieder die besonderen Verhältnisse in den Nahrungs- und Genußmittelgewerben). Deutlich wird dies, wenn man die Entwicklung des Fahrpersonals in den einzelnen Industrien in der Zeit zwischen 1925 und 1933 untersucht.

Die Frage ist nun, ob die Ergebnisse, die aus der Berufszählung des Jahres 1933 gewonnen wurden, auch heute nach drei Jahren noch gelten. Seitdem haben die Last- und Lieferkraftwagen um 55 000 bis 60 000 Einheiten, d. h. um etwa ein Drittel zugenommen; damit kann sich aber die Struktur des Güterkraftverkehrs nicht unwesentlich verändert haben.

Sicher bilden Transportgewerbe, Handel, Nahrungs- und Genußmittelindustrie und Bauwirtschaft heute noch genau so wie vor dem Aufschwung die vier wichtigsten Pfeiler des Güterkraftverkehrs. Allerdings dürfte sich, wie schon an anderer Stelle ausgeführt wurde, das Schwergewicht des Güterkraftverkehrs stärker

vom gewerblich betriebenen zum Werkverkehr hin verlagert haben. Wahrscheinlich sind Industrien, die bisher weniger wichtige Abnehmer von Lastfahrzeugen waren, stärker zur Verwen-

Entwicklung der Berufsgruppen Kraftwagenführer und Kutscher von 1925 bis 1938

Wirtschaftszweig	Kutscher		Kraftwagenführer	
	Personen	v. H. des Bestandes von 1925	Personen	v. H. des Bestandes von 1925
		Zunahme (+) bzw. Abnahme (—)		
Spedition, Markt- und Messwesen	+1 695	+18,8	+5 930	+282,9
Molkerei	+1 334	+57,6	+1 910	+381,2
Brauindustrie und sonstige Getränkeindustrien	+ 792	+ 6,9	+6 314	+137,0
Bäckerei und Konditorei	+ 664	+21,1	+3 040	+257,8
Mühlenindustrie	+ 173	+ 6,7	+ 893	+ 88,9
Tabakindustrie	— 118	—45,9	+ 558	+ 54,0
Teigwaren-, Stärke- und Konservenindustrie	— 200	—30,9	+ 907	+147,7
Fleischerei, Fischindustrie	— 464	—32,5	+1 808	+186,8
Baugewerbe und Bauneben-gewerbe	— 508	— 9,2	+4 513	+134,0
Chemische Industrie	— 684	—43,6	+2 418	+103,9
Maschinen-, Apparate- und Kesselbau	— 852	—60,1	+ 972	+ 30,7
Baustoffindustrie	— 990	—31,0	+1 514	+103,7
Textilindustrie	—1 359	—49,7	+1 740	+ 48,3

dung werkeigener Wagen übergegangen. Der besonders hohe Anteil schwerer Fahrzeuge an den Gesamtzulassungen in den letzten Jahren ist vielleicht ein Zeichen hierfür. Die Ursachen, die zu dieser Entwicklung geführt haben, wurden schon oben erörtert; hinzuzufügen wäre nur noch, daß ihr wahrscheinlich verhältnismäßig enge Grenzen gezogen sind, vor allem, weil der Versand von Massengütern schon aus Kostengründen im allgemeinen der Eisenbahn und der Schifffahrt verbleiben wird.

Der Last- und Lieferkraftwagenbestand Deutschlands im Vergleich zu anderen wichtigen Industrieländern

„Die Vermehrung der Lastwagen ist im Staatsinteresse höher zu bewerten als die Vermehrung der Personenfahrzeuge“.¹⁾ Tatsächlich haben sich seit 1932 im Zuge der bewußt und systematisch vorangetriebenen Motorisierung die Neueinstellungen von Nutzfahrzeugen versiebenfacht, diejenigen von Personenkraftwagen nur verfünffacht. Die Bestände an Last- und Lieferkraftwagen sind seit 1932 um etwa ein Drittel auf 230- bis 235 000 angestiegen. Zählt man die dreirädrigen Kleinstfahrzeuge mit einem Eigengewicht von weniger als 350 kg hinzu, so sind es sogar rund 271 000.

Nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen ist es wichtig, zu wissen, wie weit die Ausrüstung unseres Landes mit Nutzfahrzeugen hinter der anderer wichtiger Industrieländer, beispielsweise der Großbritanniens oder Frankreichs, noch zurücksteht. Gegenüber den rund 232 000 Nutzfahrzeugen in Deutschland wurden in Großbritannien (ohne Nordirland) im September des

¹⁾ Min.-Dir. Dr. h. c. Brandenburg in einem am 9. Mai d. J. in Köln gehaltenen Vortrag.

Vorjahrs rund 435 000 und in Frankreich 462 000 Liefer- und Lastkraftwagen gezählt. Diese Länder verfügen also über etwa doppelt so viel Nutzfahrzeuge wie Deutschland. Andere wichtige Länder weisen aber sehr viel geringere Nutzfahrzeugbestände auf als Deutschland; z. B. waren in Italien Anfang 1936 erst 105 000 Last- und Lieferkraftwagen in Betrieb. Allerdings reicht der Vergleich der Gesamtmengen nicht aus, um die Ausrüstung mit Nutzfahrzeugen in den verschiedenen Ländern zu kennzeichnen. Vielmehr ist zu untersuchen, wie sich die Nutzfahrzeugbestände in den einzelnen Ländern zusammensetzen, d. h. wieviel schwere, mittelschwere und leichte Fahrzeuge vorhanden sind. Durchführen läßt sich ein solcher Vergleich für Großbritannien und Deutschland.

Die Nutzfahrzeugbestände in Großbritannien und in Deutschland

Großbritannien ¹⁾		
	Stück	v. H.
bis zu 1 engl. t ²⁾	121 982	29,2
1 bis 2 „ „	181 236	43,4
2 bis 3 „ „	73 801	17,7
3 bis 4 „ „	17 697	4,2
über 4 „ „	22 744	5,4
Zusammen	417 460	100,0
Dazu kommen landwirtschaftliche und andere Spezialfahrzeuge, elektrische und Dampfkraftwagen ohne Angabe des Eigengewichts	16 963	.
Insgesamt	434 423	.
Deutschland ³⁾		
	Stück	v. H.
bis zu 1 t	35 932	17,3
1 bis 2 „	86 806	41,7
2 bis 3 „	38 881	18,7
3 bis 4 „	17 447	8,4
über 4 „	28 982	13,9
Zusammen	208 048	100,0
Elektrokarren	3 336	.
Dreiradfahrzeuge bis 350 kg	30 000	.
Insgesamt	241 384	.

¹⁾ Stand vom September 1935. — ²⁾ 1 engl. t = 1 016 kg. — ³⁾ Stand vom Juli 1935.

Es zeigt sich, daß in Großbritannien zwar drei- bis viermal so viel Lieferkraftwagen mit einem Eigengewicht bis zu 1 t vorhanden sind wie in Deutschland, daß auch der Bestand von leichten Lastwagen bis zu 2 t und der Bestand mittelschwerer Lastkraftwagen bis zu 3 t doppelt so groß war wie bei uns, daß aber in Deutschland ebensoviel Nutzwagen von 3 bis 4 t im Verkehr waren wie in Großbritannien. Schwere Lastwagen mit mehr als 4 t Eigengewicht wurden in Deutschland schon fast 29 000 gezählt, gegenüber nur 23 000 in Großbritannien. Der gegenwärtige Stand der Ausrüstung Deutschlands mit Nutzfahrzeugen — im Verhältnis zu anderen Ländern — ist also unter *Berücksichtigung des Leistungsvermögens* der Fahrzeuge günstiger zu beurteilen, als es gewöhnlich auf Grund der nicht weiter aufgeteilten Gesamtzahlen geschieht.

