

Sonderbeilage zu „Wirtschaft und Statistik“

herausgegeben vom Statistischen Reichsamt

18. Jahrg. 1938, Nr. 3



Die Kraftverkehrswirtschaft im Jahre 1937

Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik, Paul Schmidt, Berlin SW 68

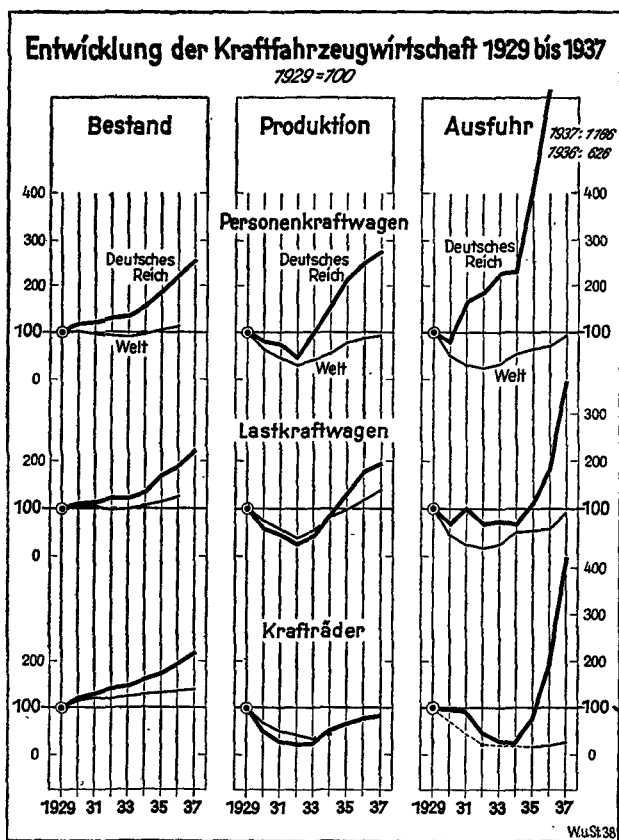
Die Kraftverkehrswirtschaft im Jahre 1937

<i>Allgemeines</i>	S. 3	<i>Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer</i>	S. 13
<i>Produktion und Absatz von Kraftfahrzeugen</i> S. 4		<i>Preise der Kraftfahrzeuge</i>	S. 14
<i>Kraftfahrzeuganhänger- und Kraftfahrzeug- aufbautenindustrie</i>	S. 7	<i>Neuzulassungen und Bestand an Kraftfahr- zeugen</i>	S. 15
<i>Beschäftigung, Arbeitszeit und Lohneinkom- men in der Kraftfahrzeugindustrie</i>	S. 8	<i>Außenhandel mit Kraftfahrzeugen</i>	S. 19
<i>Bilanzen und Geschäftsergebnisse in der Kraft- fahrzeugindustrie</i>	S. 9	<i>Kraftwagenindustrie im Ausland</i>	S. 23
<i>Richtzahlen zur Betriebsstruktur und Kosten- gestaltung im Kraftfahrzeuggewerbe</i>	S. 10	<i>Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen von Januar bis Oktober 1937</i>	S. 25
		<i>Reichsautobahnen und Reichsstraßen</i>	S. 27
		<i>Kraftfahrzeugunfälle</i>	S. 30

Auch im Jahre 1937 sind in Bestand, Erzeugung, Zulassung und Ausfuhr von Kraftfahrzeugen, trotz mancher Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung, wieder beträchtlich über dem Vorjahr liegende Rekordergebnisse erzielt worden. Zum erstenmal wurde in Produktion und Zulassung von Kraftfahrzeugen die Halbmillionengrenze überschritten. Mit insgesamt 1,6 Mill. Kraftwagen und 1,4 Mill. Kraft-rädern hat Deutschland seinen Kraftfahrzeugbestand gegen-über 1932 verdoppelt. Obgleich der Inlandsmarkt 65 000 Kraftfahrzeuge mehr als im Vorjahr aufnahm, konnten mehr als 100 000 Kraftfahrzeuge an ausländische Märkte abgegeben werden. Mit einer Ausfuhr von 146,4 Mill. *RM* und einem Ausfuhrüberschuß in Höhe von 139,5 Mill. *RM* wurden im Außenhandel mit Kraftfahrzeugen Höchstzahlen erreicht, die nicht nur die der Nachkriegszeit, sondern auch den bis 1936 noch nicht wieder erreichten Ausfuhrwert der Vor-kriegszeit weit überschreiten.

Der Erzeugungswert der Kraftfahrzeugindustrie kann 1937 auf mehr als 1½ Mrd. *RM*, die Wertschöpfung auf nahezu 750 Mill. *RM* veranschlagt werden. Mehr als 120 000 Personen waren 1937 im Kraftfahrzeugbau beschäftigt. Zählt man auch die Industriezweige hinzu, die mittelbar an Fabrikation, Betrieb und Instandhaltung von Kraftfahr-zeugen beteiligt sind — auf den Bau der Reichsautobahn entfielen 1937 allein rd. 85 000 unmittelbar Beschäftigte — so dürften weitaus mehr als eine halbe Million Volks-genossen mit ihrer Arbeitskraft zum Motorisierungserfolg des letzten Jahres beigetragen haben.

Vergleicht man die Entwicklung der deutschen Kraft-fahrzeugwirtschaft mit der seit 1933 wieder ansteigenden Entwicklung anderer Länder, so tritt der einzigartige Erfolg einer fünfjährigen zielbewußten Motorisierungspolitik Deutschlands im sprunghaften Anstieg von Produktion, Bestand und Ausfuhr deutlich in Erscheinung. Wenn Deutschland auch hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte noch hinter anderen Ländern zurücksteht, so nimmt es doch der Bestandszahl nach mit mehr als 3 Mill. zuge-



lassenen Kraftfahrzeugen (einschließlich Krafträdern) heute die zweite Stelle ein. Mit einer Produktion von mehr als ½ Mill. und einer Ausfuhr von mehr als 100 000 Kraft-fahrzeugen steht Deutschland — Frankreich jetzt weit überflügelt — in der Rangordnung der Länder nach den Vereinigten Staaten und Großbritannien an dritter Stelle.

Produktion und Absatz von Kraftfahrzeugen

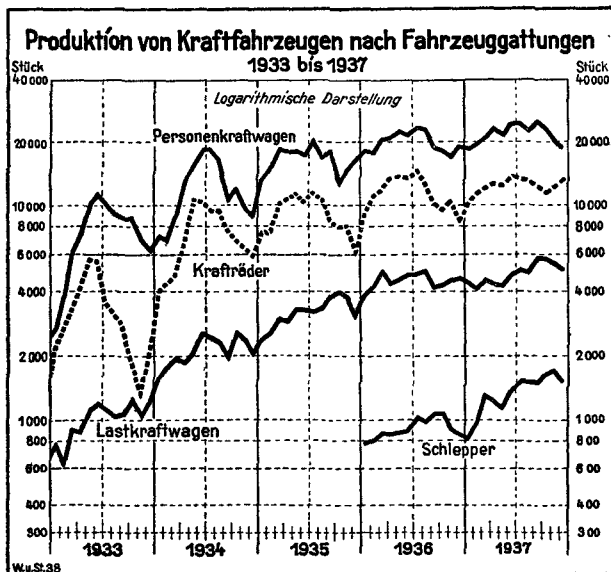
Produktionswachstum im Jahre 1937

Auch im Jahre 1937 ist es der Kraftfahrzeugindustrie dank eines weiteren Ausbaus ihrer Werkanlagen und trotz mancher Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung wiederum gelungen, die Höchstzahlen von Produktion und Absatz des Vorjahrs zu übertreffen. Es wurden 7 vH (insgesamt + 33 648 Stück) mehr Kraftfahrzeuge hergestellt als im Jahre 1936. Mit 510 612 fertiggestellten Fahrzeugen wurde erstmals die Halbmillionengrenze der Erzeugung überschritten und damit eine Rekordzahl erreicht, die dem Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahre 1926 nahekommt. Die Ausweitung der Erzeugung war im vergangenen Jahr nur nach Maßgabe neuausgebaute Kapazitäten und nur im Rahmen der durch die Rohstoffknappheit gezogenen Grenzen möglich. Infolgedessen bleibt das Produktionswachstum sowohl der Stückzahl nach als auch verhältnismäßig gegenüber früheren Jahren, in denen noch Reserven an Kapazität und Material vorhanden waren, zurück. Trotz dieser Begrenzungen gelang es der Kraftfahrzeugindustrie, die Produktion auf 330 572 Kraftwagen und 149 423 Krafträder herauszuschrauben und damit die Kraftwagenherzeugung des Vorjahrs um 8,8 vH, die Kraftraderherzeugung um 2,4 vH zu übertreffen.

Nach den Angaben der monatlichen Erhebungen setzte sich die Kraftfahrzeugproduktion wie folgt zusammen:

264 441	Personenkraftwagen
149 423	Krafträder
58 654	Lastkraftwagen
16 380	Schlepper
14 237	Dreiradkraftfahrzeuge
4 035	Sonderfahrzeuge
3 442	Kraftomnibusse

Die stärkste Produktionszunahme weisen, wie bereits im Vorjahr, Schlepper auf, die der Stückzahl nach um mehr als ein Viertel (27,3 vH) die Vorjahrszahl übertreffen. Die nächstgrößte Steigerung haben mit je 8 vH Lastkraftwagen (einschl. Kraftomnibusse) sowie Personenkraftwagen zu verzeichnen. Unterdurchschnittlich ist die Zunahme mit nur 2 vH bei Krafträdern insgesamt. Dabei ist jedoch die Produktion von Kleinkrafträdern um ein Sechstel gestiegen, während die von Großkrafträdern über 200 ccm Hubraum um mehr als ein Viertel zurückgegangen ist.



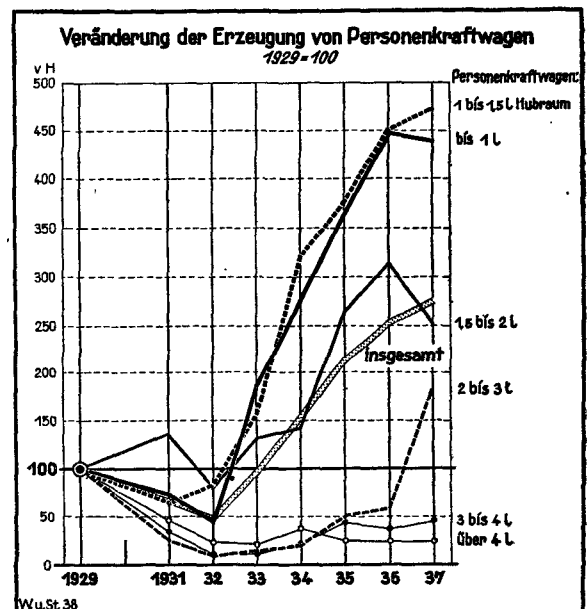
Veränderung der Erzeugung von Kraftfahrzeugen	1934 gegen 1933	1935 gegen 1934	1936 gegen 1935	1937 ¹⁾ gegen 1936
Stück				
Kraftfahrzeuge insgesamt ...	+ 118 061	+ 106 897	+ 89 698	+ 33 648
Personenkraftwagen	+ 55 170	+ 57 762	+ 39 197	+ 20 152
Lastkraftwagen einschl. Kraftomnibusse	+ 14 064	+ 14 203	+ 15 784	+ 4 784
Krafträder	+ 47 778	+ 29 339	+ 28 265	+ 3 507
Dreiradkraftfahrzeuge	- 1 242	+ 332	+ 2 287	- 79
Schlepper	+ 1 800	+ 3 526	+ 4 370	+ 3 516
vH				
Kraftfahrzeuge insgesamt ...	+ 72,7	+ 38,1	+ 23,2	+ 7,1
Personenkraftwagen	+ 59,9	+ 39,2	+ 19,1	+ 8,2
Lastkraftwagen einschl. Kraftomnibusse	+ 106,1	+ 52,0	+ 38,0	+ 8,3
Krafträder	+ 117,9	+ 33,2	+ 24,0	+ 2,4
Dreiradkraftfahrzeuge	- 9,6	+ 2,8	+ 19,0	- 0,6
Schlepper	+ 56,8	+ 71,0	+ 51,4	+ 27,3

¹⁾ Vorläufige Ergebnisse.

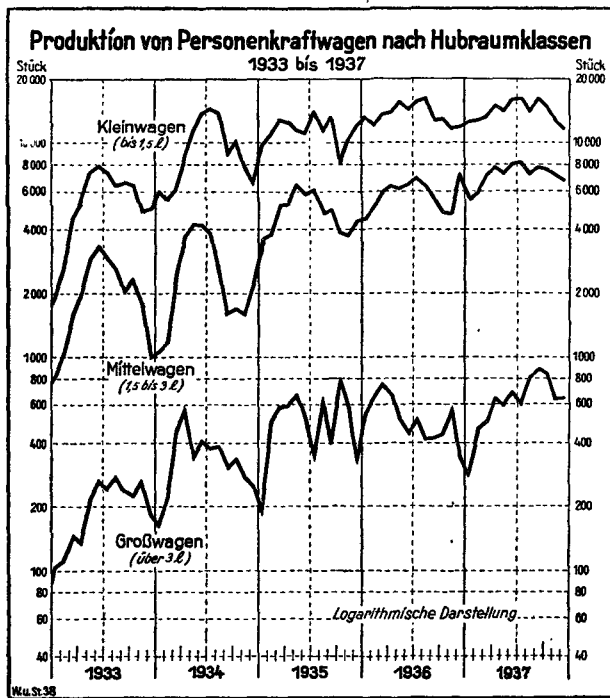
Erzeugung und Absatz von Kraftfahrzeugen einschl. Fahrgestelle	1929	1932	1936	1937 ¹⁾	Veränd. in vH	
	Stück				1937 gegen 1936	1937 gegen 1932
Personenkraftwagen						
Erzeugung	96 161	43 430	244 289	264 441	+ 8,2	+ 508,9
Inlandsabsatz	92 047	38 207	210 687	210 104	- 0,3	+ 449,9
Auslandsabsatz	3 973	7 588	29 843	58 235	+ 95,1	+ 667,5
Lastkraftwagen u. Kraftomnib.						
Erzeugung	31 577	8 234	57 312	62 096	+ 8,3	+ 654,1
Inlandsabsatz	28 230	6 877	49 687	49 234	- 0,9	+ 615,9
Auslandsabsatz	2 806	1 739	6 473	13 334	+ 106,0	+ 666,8
Schlepper						
Erzeugung	5 928	1 593	12 864	16 380	+ 27,3	+ 928,2
Inlandsabsatz	3 795	1 195	10 957	13 212	+ 20,6	+ 1005,6
Auslandsabsatz	2 348	683	1 835	2 969	+ 61,8	+ 334,7
Krafträder						
Erzeugung	195 686	36 262	145 916	149 423	+ 2,4	+ 312,1
Inlandsabsatz ²⁾	188 789	36 706	129 199	140 839	+ 9,0	+ 283,7
Auslandsabsatz ²⁾	7 577	2 694	11 645	23 045	+ 97,9	+ 755,4
Dreiradkraftfahrzeuge						
Erzeugung	5 361	10 939	14 316	14 237	- 0,6	+ 30,1
Gesamtabsatz ²⁾		10 940	13 765	14 738	+ 7,1	+ 34,7
Sonderfahrzeuge						
Erzeugung	842	181	2 267	1 897	- 16,3	+ 948,1
Inlandsabsatz	724	123	2 099	1 322	- 37,0	+ 974,8
Auslandsabsatz	165	66	173	590	+ 241,0	+ 793,9

¹⁾ Vorläufige Ergebnisse. — ²⁾ 1929 einschl. Dreiradkraftfahrzeuge. —

²⁾ 1929 bei den Krafträdern mitgezählt.



Vergleicht man die 1937 erreichten Produktionszahlen der wichtigsten Fahrzeuggattungen mit den Ergebnissen im letzten Krisenjahr 1932, so hat sich im Verlauf der Jahrfünfts nationalsozialistischer Motorisierungspolitik die Produktion von Personen-



kraftwagen versechsfacht, die der Lastkraftwagen mehr als versiebenfacht, die der Schlepper sogar mehr als verzehnfacht; die Zahl der hergestellten Krafträder hat sich mehr als vervierfacht, wobei sich die Produktion stark nach dem Kleinkraftrad hin verlagert hat. Während bei den vorgenannten Fahrzeuggattungen auch die Produktionszahlen des letzten Hochkonjunkturjahres 1929 weit überholt sind, bleiben die Erzeugungszahlen bei Krafträdern hinter den 1929 erreichten Höchstzahlen noch zurück. Die Produktion der Dreiradkraftfahrzeuge hat sich im Vergleich zu den anderen Fahrzeuggattungen nur unerheblich erhöht. Ihre Bedeutung im Rahmen der gesamten Kraftfahrzeugherstellung tritt deshalb mehr und mehr zurück.

Absatzentwicklung

Der Gesamtabsatz der deutschen Kraftfahrzeugwerke im Jahre 1937 in Höhe von insgesamt 529 978 Kraftfahrzeugen, von denen 431 411 Stück im Inland und 98 567 Stück auf Auslandsmärkten untergebracht wurden, lag um ein Siebentel höher als im Jahre 1936. Diese stärkere Zunahme der Absatzmenge im Vergleich zur Produktionssteigerung beruht darauf, daß 1937 der Absatz um 1936 Kraftfahrzeuge größer war als die Produktion.

Absatz der Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1936	Insgesamt			davon nach dem Ausland		
	Stück	Wert in 1 000 RM	vH des Gesamt- absatzes	Stück	Wert in 1 000 RM	vH des Ges.- absatzes
Personenkraftwagen	240 530	583 662	41,2	29 843	52 220	50,0
Lastkraftwagen u. Kraftomnib.	56 160	333 281	23,6	6 473	25 899	24,8
Schlepper	12 792	78 099	5,5	1 835	6 684	6,4
Krafträder	140 844	82 124	5,8	11 645	4 292	4,1
Dreiradkraftfahrzeuge aller Art	13 765	16 445	1,2	317	316	0,3
Sonstige Fahrzeuge	2 272	19 893	1,4	173	1 367	1,3
Motoren, Seitenwagen, selbst- erzeugte Einzel-, Ersatz- und Zubehöerteile, sowie Reparatur.	—	301 178	21,3	—	13 614	13,1
Gesamtabsatz	—	1 414 682	100,0	—	104 392	100,0

Offenbar haben die Lieferschwierigkeiten, in die die Kraftfahrzeugwerke im Verlauf des vergangenen Jahres gerieten, zu einer starken Räumung der Lager geführt. Wenn auch der Jahreszuwachs in der Stückzahl im Vergleich zu dem des Vorjahrs von einem Fünftel auf ein Siebentel zurückging, so entspricht die wertmäßige Steigerung — mit gleichfalls einem Siebentel — der

von 1936. Der Gesamtabsatz an Kraftfahrzeugen (ohne Motoren und sonstige Einzel-, Zubehör- oder Ersatzteile) betrug 1937 insgesamt 1 262 Mill. RM, davon entfielen 1 087 Mill. RM auf Inlandsverkäufe und 175 Mill. RM auf den Auslandsabsatz. Beachtlich ist das weitere rasche Vordringen des deutschen Kraftfahrzeugabsatzes auf den Auslandsmärkten. Sowohl wertmäßig wie stückzahlmäßig hat sich der Auslandsabsatz gegenüber 1936 nahezu verdoppelt und der Anteil der Auslandsverkäufe am Gesamtabsatz wertmäßig von 8,2 vH auf 13,9 vH, mengenmäßig von 10,8 vH auf 18,6 vH erhöht.

Entwicklung des Absatzes von Kraftfahrzeugen	In- lands- absatz	Aus- lands- absatz	Ge- samt- absatz	Veränderung in vH		
				In- lands- absatz	Aus- lands- absatz	Ge- samt- absatz
			1934			
Stück	251 588	16 561	268 149			
Wert in 1 000 RM	625 627	34 603	660 230			
Durchschnittswert je Kraftfahrzeug in RM ..	2 487	2 089	2 462			
			1935			1935 gegen 1934
Stück	352 065	32 303	384 368	+ 40,0	+ 95,1	+ 43,3
Wert in 1 000 RM	907 340	67 617	974 957	+ 45,0	+ 95,4	+ 47,7
Durchschnittswert je Kraftfahrzeug in RM ..	2 577	2 093	2 537	+ 3,6	+ 0,2	+ 2,9
			1936			1936 gegen 1935
Stück	416 077	50 286	466 363	+ 18,2	+ 55,7	+ 21,3
Wert in 1 000 RM	1 022 726	90 778	1 113 504	+ 12,7	+ 34,3	+ 14,2
Durchschnittswert je Kraftfahrzeug in RM ..	2 458	1 805	2 388	- 4,6	- 13,8	- 5,8
			1937 ¹⁾			1937 ¹⁾ gegen 1936
Stück	431 411	98 567	529 978	+ 3,7	+ 96,0	+ 13,6
Wert in 1 000 RM	1 087 490	174 845	1 262 335	+ 6,3	+ 92,6	+ 13,4
Durchschnittswert je Kraftfahrzeug in RM ..	2 521	1 774	2 382	+ 2,6	- 1,7	- 0,3

¹⁾ Vorläufige Ergebnisse.

Über die Entwicklung des Inlandsabsatzes der einzelnen Fahrzeugarten im Verlauf des Jahres 1937 wird im Abschnitt über die Neuzulassungen (S. 15) näher eingegangen. Die Entwicklung des Auslandsabsatzes der wichtigsten Fahrzeuggattungen zeigt, daß die Stückzahl der Personenkraftwagen, die im Ausland untergebracht wurden, sich nahezu verdoppelt hat. Im Unterschied zur inländischen Absatzentwicklung lag der Absatz von Kleinwagen bis 1,5 l Hubraum, der sich weit mehr als verdoppelte, über dem Durchschnitt des Auslandsabsatzes, dagegen blieben Großwagen und vor allem die im Inland besonders stark verkauften Mittelwagen von 1,5 l bis 3 l Hubraum mit einer Steigerung von knapp zwei Dritteln unter dem Durchschnitt. Der Anteil der Auslandsverkäufe am Gesamtabsatz erhöhte sich von einem Achtel im Jahre 1936 auf mehr als ein Fünftel.

Auch bei Lastkraftwagen (einschl. Kraftomnibussen) ist die Zunahme von Erzeugung und Absatz fast ausschließlich der stark erhöhten Ausfuhr zugute gekommen. Der Auslandsabsatz hat sich gegenüber 1936 mehr als verdoppelt, und der Anteil der Auslandsverkäufe an der Gesamtabsatzmenge ist infolgedessen von 11,5 vH im Jahre 1936 gleichfalls auf über ein Fünftel (21,3 vH) im Berichtsjahr heraufgeschwungen. Eine Verdopplung der Auslandsverkäufe hat auch der Absatz von Krafträdern aufzuweisen. Auch beim Auslandsabsatz lag das Schwergewicht bei den Kleinkrafträdern, deren Absatz sich 1937 mehr als verdoppelte, während Krafträder über 200 cm Hubraum um vier Fünftel mehr als 1936 im Ausland abgesetzt wurden. Dennoch war der Auslandsanteil am Gesamtabsatz bei Großkrafträdern mit einer Anteilrate von 23,1 vH höher als der der Kleinkrafträder, deren Anteilrate sich nur auf 11,3 vH belief.

Strukturquerschnitt 1936

Die vorstehend für das Jahr 1937 aufgeführten Mengen- und Wertergebnisse beruhen nur auf vorläufigen, monatlich durchgeführten Erhebungen, die sich auf Produktion und Absatz der wichtigsten Fahrzeuggattungen beschränken. Für das Jahr 1936 liegen nunmehr auch die umfassenden Ergebnisse der Jahres-

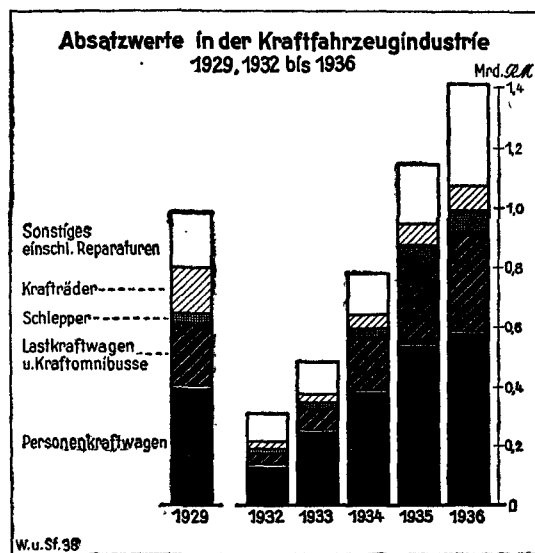
Wert der Erzeugung und des Absatzes der Kraftfahrzeugindustrie	Erzeugung		Auslandsabsatz		Gesamtwert der verbrauchten Rohstoffe, Halb- u. Ganzfabrikate *)	Wert der aus dem Ausland bezogenen Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate	
	1 000 <i>R.M.</i>	1 000 <i>R.M.</i>	1 000 <i>R.M.</i>	in vH des Gesamtabsatzes	1 000 <i>R.M.</i>	1 000 <i>R.M.</i>	in vH des Gesamtwertes d. verbr. Rohstoffe usw.
1929	993 931	984 593	70 795	7,2	539 500	.	.
1932	295 543	309 450	35 795	11,6	140 345	.	.
1933	480 427	483 492	43 542	9,0	203 210	4 465	2,2
1934	807 366	779 991	43 768	5,6	386 377	2 950	0,8
1935	1 163 101	1 148 494	80 861	7,0	625 384	3 832	0,6
1936	1 430 972	1 414 682	104 392	7,4	773 622	567	0,1

*) Einschl. Reparaturarbeiten und Lieferung von Einzel-, Ersatz- und Zubehörteilen. — *) Einschl. der von anderen Betrieben fakturierten Hilfsarbeiten.

erhebung vor. Danach beschäftigte die Kraftfahrzeugindustrie Mitte 1936 110 148, Ende 1936 112 375 Personen gegen 100 937 und 99 629 Personen im Jahre 1935. Da sich die Zahl der Beschäftigten im Jahre 1937 auf etwas über 120 000 Personen erhöht haben dürfte, hat sich seit dem Tiefpunkt 1932 die Zahl der Beschäftigten fast vervierfacht; auch das Hochkonjunkturjahr 1929 ist in der Beschäftigtenzahl um mehr als die Hälfte übertroffen worden. An Löhnen und Gehältern wurden im Jahre 1936 insgesamt 264 Mill. *R.M.* ausgezahlt gegen 231 Mill. *R.M.* im Jahre 1935 und 72 Mill. *R.M.* im Jahre 1932.

Erzeugung der Kraftfahrzeugindustrie 1936	Stück	vH der Fahrzeuggattung	vH der erzeugten Kraftfahrzeuge
Personenkraftwagen insgesamt	244 289		51,2
davon			
bis 1 1/2 Hubraum	64 043	26,2	
über 1 bis 1,5 1/2 Hubraum	103 523	42,4	
» 1,5 » 2 1/2 »	57 039	23,4	
» 2 » 2,5 1/2 »	9 529	3,9	
» 2,5 » 3 1/2 »	3 689	1,5	
» 3 » 4 1/2 »	5 685	2,3	
» 4 1/2 Hubraum	781	0,3	
Lastkraftwagen insgesamt	54 863		11,5
davon			
bis 1 t Eigengewicht	13 478	24,6	
über 1 bis 2 t Eigengewicht	18 326	33,4	
» 2 » 3 t »	13 377	24,4	
» 3 » 4 t »	3 866	7,0	
» 4 t Eigengewicht	5 816	10,6	
Kraftomnibusse	2 449		0,5
Schlepper insgesamt	12 864		2,7
davon			
Sattelzugschlepper	936	7,3	
Krafträder insgesamt	145 916		30,6
davon			
bis 200 ccm Hubraum	100 429	68,8	
über 200 bis 350 ccm Hubraum	24 070	16,5	
» 350 » 500 »	15 705	10,8	
» 500 ccm Hubraum	5 712	3,9	
Dreiradkraftfahrzeuge insgesamt	14 316		3,0
davon			
bis 200 ccm Hubraum	9 420	65,8	
über 200 »	4 896	34,2	
Sonderfahrzeuge insgesamt	2 267		0,5
davon			
für Krankentransport	351	15,5	
» Feuerlöschzwecke	515	22,7	
» Straßenreinigung	182	8,0	
Sonstige	1 219	53,8	
Fahrzeuge insgesamt	476 964	—	100,0

mehr als ein Fünftel vom Gesamtabsatzwert. Beim Auslandsabsatz ist der Anteil, der auf den Verkauf von Teilen u. ä. entfällt, mit 13,1 vH erheblich geringer. Ohne Einzelteile und Reparaturen betrug der Absatz an fertigen Fahrzeugen und Untergestellen 1 113 Mill. *R.M.* Von den verschiedenen Fahrzeugen, aus denen sich der Absatz zusammensetzt, stehen Personenkraftwagen der Bedeutung nach weitaus an erster Stelle. Ihr Anteil, den sie am Gesamtabsatzwert ausmachen, nimmt aber seit Jahren zugunsten des steigenden Anteils der Nutzkraftwagen ab. Während ihr Anteil im Jahre 1933 noch fast zwei Drittel betrug, ist er 1936 mit 52,6 vH auf etwas mehr als die Hälfte zurückgegangen. Dagegen ist der Anteil der Lastkraftwagen im Laufe der letzten Jahre stetig gestiegen; er belief sich 1936 auf 27,1 vH. An dritter Stelle mit einem Anteil von 7,4 vH am Gesamtabsatzwert stehen Krafträder. Fast den gleichen Anteil von 7 vH weisen die an Bedeutung stark gewachsenen Schlepper auf. Der Anteil der Dreiradkraftfahrzeuge ist von 3,8 vH im Jahre 1933 auf 1,5 vH im Jahre 1936 zurückgegangen.



Absatzwert nach Fahrzeuggattungen	1933		1934		1935		1936	
	1 000 <i>R.M.</i>	vH	1 000 <i>R.M.</i>	vH	1 000 <i>R.M.</i>	vH	1 000 <i>R.M.</i>	vH
Personenkraftwagen einschl. Krankenkraftwagen	250 336	64,5	382 878	58,0	539 138	55,3	585 970	52,6
Lastkraftwagen	68 225	17,6	154 066	23,3	252 604	25,9	302 005	27,1
Kraftomnibusse	4 030	1,0	20 813	3,2	20 998	2,2	31 276	2,8
Krafträder	28 069	7,2	49 647	7,5	72 148	7,4	82 124	7,4
Elektrokarren u. and. Sonderfahrzeuge	2 632	0,7	7 353	1,1	11 869	1,2	17 585	1,6
Schlepper	19 978	5,2	32 567	4,9	66 494	6,8	78 099	7,0
Dreiradkraftfahrzeuge	14 638	3,8	12 906	2,0	11 706	1,2	16 445	1,5
Insgesamt	387 908	100	660 230	100	974 957	100	1 113 504	100

Der Wert der Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate, die im Jahre 1936 von der Kraftfahrzeugindustrie verbraucht wurden, belief sich auf 773,6 Mill. *R.M.* Von diesem Gesamtverbrauch der Kraftfahrzeugindustrie entfielen

auf Eisen und Stahl	183 Mill. <i>R.M.</i>
Metalle, Metallhalbzeug, Metallguß	36 » »
Textilien und Polstermaterial	13 » »
Holz	11 » »
Anstrichmaterial	11 » »
Leder und Kunstleder	5 » »
Glas	3 » »
Motor- und Fahrgestellteile	254 » »
Aufbauten	102 » »
Bereifungen und Gummiwaren	65 » »
Ausrüstungs- und Zubehörteile	22 » »

Der Wert der aus dem Ausland im Jahre 1936 bezogenen Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate belief sich nur auf 567 000 *R.M.* oder 1 vT des Gesamtwertes der verbrauchten Materialien.

Der Erzeugungswert der Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1936 betrug 1 431 Mill. *R.M.*; gegenüber 1932 bedeutet das fast eine Vervielfachung. Vom Gesamtabsatzwert der Kraftfahrzeugindustrie in Höhe von 1 415 Mill. *R.M.* wurden 104,4 Mill. *R.M.* oder 7,4 vH im Ausland vereinnahmt. Trotz der absoluten Steigerung des Auslandsabsatzwertes von 35,8 Mill. *R.M.* im Jahre 1932 auf 104,4 Mill. *R.M.* 1936 liegt der Auslandsanteil im Jahre 1936 noch unter dem, der 1932 und 1933 erreicht wurde. Nach den vorläufigen Ergebnissen ist jedoch anzunehmen, daß infolge der verhältnismäßig sehr viel stärkeren Zunahme der Auslandsverkäufe im letzten Jahr die Anteilsziffer von 1932 wieder erreicht, wenn nicht sogar überschritten wird.

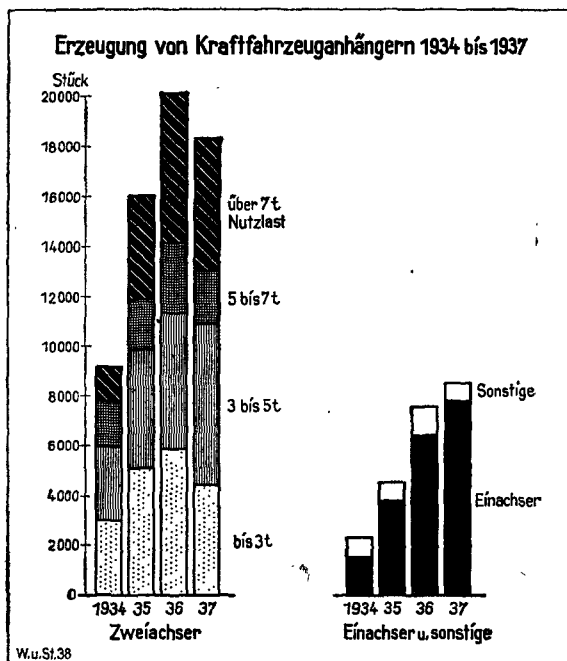
Auf den Absatz von Motoren, von Einzel-, Ersatz- und Zubehörteilen sowie auf Reparaturarbeiten entfällt mit 301,2 Mill. *R.M.*

Kraftfahrzeuganhänger- und Kraftfahrzeugaufbautenindustrie

Produktion und Absatz im Jahre 1937

Obwohl das Jahr 1937 auch für die Anhängerindustrie erhebliche Schwierigkeiten in der Rohstoffbeschaffung brachte, hat die Anhängerindustrie den hohen Produktionsstand vom Jahre 1936 im Jahre 1937 behaupten können. Zwar ist die Erzeugung der Stückzahl nach um knapp 3 vH zurückgegangen, doch ist der Wert der Erzeugung leicht angestiegen. Der Absatz konnte durch Räumung der Fertigwarenlager sogar auch der Stückzahl nach gegenüber dem Vorjahresabsatz erhöht werden. Der Wert des Absatzes stieg um 3 vH.

Aus den vorläufigen Ergebnissen der monatlichen Erhebung in der Kraftfahrzeuganhängerindustrie ergibt sich für das Jahr 1937 eine Gesamterzeugung von 26 925 Anhängern und Anhängeruntergestellen. Abgesetzt wurden insgesamt 27 060 Anhänger und Anhängeruntergestelle im Wert von zusammen 73,3 Mill. RM.



die Produktion von einachsigen Lastanhängern. Die Produktionssteigerung bei den Zweiachsern mit über 3—5 t Nutzlast betrug 18 vH. Die stärkste Produktionsverminderung gegenüber dem Vorjahr ergab sich bei den Personenanhängern und den Anhängern zu Sattelschleppern, doch fallen diese Produktionsrückgänge, im ganzen gesehen, nur wenig ins Gewicht, da die Produktion von Personenanhängern und Anhängern zu Sattelschleppern im Verhältnis zur Gesamtproduktion nur gering ist. Stückzahlmäßig am stärksten wirkte sich der Produktionsrückgang bei den Zweiachsern bis 3 t Nutzlast aus.

Auch im Vergleich zum Jahre 1935 hat die Produktion von einachsigen Lastanhängern und Zweiachsern mit über 3—5 t Nutzlast am stärksten zugenommen. Lediglich diese beiden Anhängerarten und die drei- und mehrachsigen Anhänger zeigen gegenüber dem Jahre 1935 überdurchschnittliche Produktionssteigerungen. Die Erzeugung von Zweiachsern bis 3 t Nutzlast und von Anhängern zu Sattelschleppern ist dagegen sogar auch gegenüber der Erzeugung des Jahres 1935 zurückgegangen. Hierdurch haben die Einachser und die Zweiachser mit über 3—5 t Nutzlast ihren Anteil an der Gesamtproduktion wesentlich vergrößert, die Zweiachser bis 3 t Nutzlast dagegen erheblich an Bedeutung verloren.

Der Auslandsabsatz von Kraftfahrzeuganhängern hat sich gegenüber dem Vorjahr der Stückzahl nach verdoppelt und dem Werte nach verzweieinhalbfacht. Stückzahlmäßig am stärksten stieg die Ausfuhr von Zweiachsern mit über 3—5 t Nutzlast. Aber auch die Ausfuhr von Einachsern und von Zweiachsern bis 3 t Nutzlast hat sich kräftig erhöht. Hierdurch haben diese drei Anhängerarten ihren Anteil an der Gesamtausfuhr von Anhängern erheblich vergrößert. Allein die Zweiachser mit über 3—5 t Nutzlast umfaßten im Jahre 1937 rd. 64 vH aller im Ausland untergebrachten Anhänger. An Exportfähigkeit eingebüßt haben dagegen vor allem die Zweiachser mit über 7 t Nutzlast und die Lastanhänger zu Sattelschleppern.

Strukturquerschnitt 1936

Die bisher für das Jahr 1937 veröffentlichten Ergebnisse aus der Kraftfahrzeuganhängerindustrie sind nur als vorläufige Zahlen anzusehen, da sie sämtlich auf der monatlichen Erhebung beruhen, die mehrere kleine Anhängerfabriken nicht erfaßt. Mit Rücksicht auf die bessere Vergleichbarkeit wurden bei den bisherigen Betrachtungen über die Entwicklung der Anhängerindustrie auch für das Jahr 1936 die Ergebnisse der monatlichen Statistik zugrundegelegt, obwohl für das Jahr 1936 inzwischen die vollständigen Absatzzahlen vorliegen, die durch die Jahreserhebung in der Kraftfahrzeuganhänger- und Kraftfahrzeugaufbautenindustrie ermittelt wurden. Nach diesen endgültigen Absatzzahlen hat die Anhänger- und Aufbautenindustrie im Jahre 1936 insgesamt 31 404 Kraftfahrzeuganhänger im Werte von 76,9 Mill. RM abgesetzt. Erstmals liegt auch der Absatzwert nach Anhängerarten gegliedert vor. Das Schergewicht des Absatzes verteilt sich dem Werte nach ganz anders als der Stückzahl nach.

Erzeugung und Absatz von Kraftfahrzeug- anhängern (einschl. Untergestelle)	Erzeugung 1937		Veränderung der Erzeugung			Gesamt- absatz 1937		Auslands- Absatz 1937	
	Stek.	vH	1937	1936	1935	Stek.	vH	Stek.	vH
			gegen das Vorjahr in vH						
Einachsige Last- anhänger	7 846	29,2	+ 22,0	+ 68,2	+ 143,7	7 753	28,7	118	11,2
Zweiachsige Last- anhänger:									
bis 3 t Nutzlast ...	4 481	16,6	- 23,7	+ 13,5	+ 72,7	4 658	17,2	114	10,9
über 3 t bis 5 t Nutzlast	6 503	24,2	+ 18,2	+ 16,8	+ 59,1	6 578	24,3	673	64,1
über 5 t bis 7 t Nutzlast	2 093	7,8	- 24,8	+ 38,0	+ 9,6	2 003	7,4	35	3,3
über 7 t Nutzlast ..	5 276	19,6	- 11,9	+ 43,6	+ 195,6	5 338	19,7	65	6,2
Drei- und mehrachsige Lastanhänger	469	1,7	- 7,6	+ 149,8	+ 15,3	473	1,8	1	0,1
Lastanhänger zu Sattelschleppern	223	0,8	- 58,9	+ 5,0	- 8,7	227	0,8	44	4,2
Personenanhänger	34	0,1	- 69,4	+ 270,0	+ 42,9	30	0,1	—	—
Insgesamt	26 925	100,0	- 2,9	+ 34,4	+ 78,9	27 060	100,0	1 050	100,0

Die Entwicklung der Produktion war bei den einzelnen Anhängerarten sehr verschieden. Während die Erzeugung der einachsigen Lastanhänger und der Zweiachser mit über 3—5 t Nutzlast gegenüber dem Vorjahre gestiegen ist, hat sich bei allen anderen Anhängerarten die Erzeugung vermindert. Im Verhältnis zur Vorjahresproduktion am stärksten gestiegen (+ 22 vH) ist

Absatz von Kraftfahrzeuganhängern 1936 (einschl. Untergestelle)	Gesamtabsatz				Auslandsabsatz			
	Menge		Wert		Menge		Wert	
	Stück.	vH	RM	vH	Stück.	vH	RM	vH
Einachsige Lastanhänger	7 763	24,7	4 660 920	6,1	21	3,9	8 317	0,7
Zweiachsige Lastanhänger:								
bis 3 t Nutzlast	6 566	20,9	10 569 814	13,8	23	4,3	30 014	2,7
über 3 t bis 5 t Nutzlast	7 318	23,3	20 018 602	26,0	177	33,1	404 020	36,1
über 5 t bis 7 t Nutzlast	2 664	8,5	9 614 388	12,5	54	10,1	88 921	8,0
über 7 t Nutzlast	6 040	19,2	26 162 390	34,0	104	19,5	349 384	31,2
Drei- und mehrachsige Lastanhänger	480	1,6	4 145 616	5,4	4	0,8	25 602	2,3
Lastanhänger zu Sattelschleppern	472	1,5	1 351 683	1,7	149	27,9	185 354	16,6
Personenanhänger	101	0,3	359 634	0,5	2	0,4	26 360	2,4
Insgesamt	31 404	100,0	76 883 047	100,0	534	100,0	1 117 972	100,0

Der Absatz von Aufbauten, der für das Jahr 1936 erstmals erfaßt wurde, belief sich auf 123 695 Stück im Werte von 150,2 Mill. *R.M.*, Er war also wertmäßig fast doppelt so groß wie der gesamte Anhängerabsatz. 56 vH des Gesamtwertes der abgesetzten Aufbauten fielen auf Personenaufbauten, 29 vH auf Omnibus-, Liefer- und Lastwenaufbauten. Ins Ausland abgesetzt wurden 1157 Aufbauten im Werte von 2,1 Mill. *R.M.*

Absatz von Kraftfahrzeugaufbauten 1936	Gesamtabsatz				Auslandsabsatz			
	Menge		Wert		Menge		Wert	
	Stück.	vH	<i>R.M.</i>	vH	Stück.	vH	<i>R.M.</i>	vH
Aufbauten für:								
Personenkraftwagen	82 687	66,9	84 701 945	56,4	903	78,1	1 391 574	65,0
Kraftomnibusse, Liefer- u. Lastkraftwagen	28 150	22,8	42 798 486	28,5	86	7,4	413 027	19,3
Sonstige Kraftfahrzeuge	12 858	10,3	22 703 590	15,1	168	14,5	335 656	15,7
Insgesamt	123 695	100,0	150 204 021	100,0	1 157	100,0	2 140 257	100,0

Außer den Anhängern und Aufbauten wurden von der Anhänger- und Aufbautenindustrie Einzel- und Ersatzteile im Werte von 13,9 Mill. *R.M.*, Pferdezugwagen im Werte von 6 Mill. *R.M.*

und Kraffradseitenwagen im Werte von 1,4 Mill. *R.M.* abgesetzt. Einschließlich der ausgeführten Reparatur- und Lohnarbeiten ergibt sich für die Anhänger- und Aufbautenindustrie ein Gesamtabsatzwert in Höhe von rd. 267 Mill. *R.M.* und ein Exportanteil von 1,5 vH.

Ende 1936 beschäftigte die Anhänger- und Aufbautenindustrie insgesamt 38 239 Personen. An Löhnen und Gehältern zahlte sie im Jahre 1936 insgesamt 74 Mill. *R.M.* Für Roh- und Halbstoffe, Einzel- und Zubehöerteile hat sie 121 Mill. *R.M.* ausgegeben. Und zwar entfielen hiervon

auf Eisen und Stahl	32 Mill. <i>R.M.</i>
Bereifungen und Gummiwaren	16 Mill. „
Schnitt- und Sperrholz	13 Mill. „
Textilien und Polstermaterial	10 Mill. „
Leder und Kunstleder	6 Mill. „
Anstrichmaterial	6 Mill. „
Glas	3 Mill. „
Metall, Metallhalbzeug und Metallguß	2 Mill. „

Nur ein sehr kleiner Teil dieser Materialien war unmittelbar aus dem Ausland oder von Einfuhrhändlern bezogen. Wertmäßig machte dieser Auslandsbezug nur knapp 0,2 vH des Gesamtverbrauchs aus.

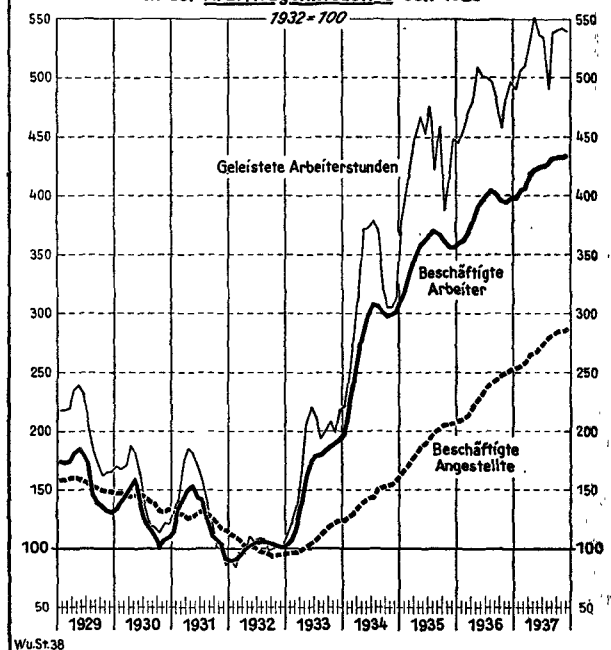
Beschäftigung, Arbeitszeit und Lohneinkommen in der Kraftfahrzeugindustrie

Ergebnisse der Industrieberichterstattung

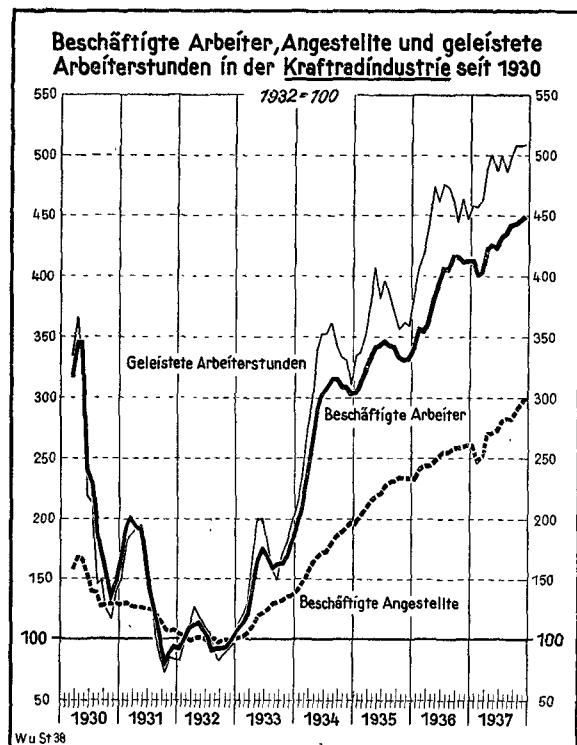
Die Entwicklung von Arbeitergefolgschaft und Arbeitsvolumen der Kraftwagen- und Kraffradindustrie beleuchtet beispielhaft Sinn und Ziel der nationalsozialistischen Arbeitspolitik. In beiden Industriezweigen war die Arbeit während der letzten Krisis (1932) etwa auf ein Viertel der durch die damalige Betriebsausrüstung gegebenen Arbeitsmöglichkeiten geschrumpft. Unmittelbar nach der Machtergreifung stellt die nationalsozialistische Wirtschaftsführung diesen Industriezweigen die auf die Lebensnotwendigkeiten des deutschen Volkes gerichtete Aufgabe der Motorisierung der deutschen Volkswirtschaft. Seitdem haben sie ihre Tätigkeit in einem bisher nur durch die jahreszeitlichen Bewegungen unterbrochenen Aufstiege wieder mächtig entfaltet. In beiden Industriezweigen hat sich die Zahl der beschäftigten Arbeiter seit Ende 1932 vervierfacht und die Zahl der geleisteten Arbeiterstunden vervielfacht. Auch im letzten Jahre hat mit wachsendem Einkommen der Betriebe und Haushaltungen die Motorisierung beachtliche Fortschritte gemacht; die Beschäftigung der Kraftwagen- und Kraffradindustrie hat sich seit Ende 1936 noch um 10 vH erhöht. Das ist der unmittelbare Erfolg der nationalsozialistischen Aufgabenstellung; hierzu kommen die mittelbar belebenden Wirkungen auf die zubringenden Produktionsgüterindustrien und in der zweiten Welle die belebenden Wirkungen auf Absatz und Tätigkeit der Verbrauchsgüterindustrien.

Beschäftigung in der Kraftwagen- und Krafttradindustrie	Beschäftigte Arbeiter	Beschäftigte Angestellte	Geleistete Arbeiter- stunden	Durch- schnittliche tägliche Ar- beitszeit der Arbeiter in Stunden
	1936 = 100			
Kraftwagenindustrie				
Monatsdurchschnitt				
1932	25,8	43,2	20,8	6,11
1933	41,2	46,5	38,1	7,11
1934	71,5	61,3	66,4	7,17
1935	90,8	81,8	89,9	7,63
1936	100,0	100,0	100,0	7,70
1937	108,8	117,6	109,5	7,74
Krafttradindustrie				
Monatsdurchschnitt				
1932	25,8	39,9	22,4	6,93
1933	39,3	48,0	36,4	7,23
1934	71,9	68,6	69,8	7,60
1935	85,4	88,3	82,4	7,55
1936	100,0	100,0	100,0	7,79
1937	110,2	109,8	109,0	7,69

Beschäftigte Arbeiter, Angestellte und geleistete Arbeiterstunden in der Kraftwagenindustrie seit 1929



Denn unter dem Antrieb durch die großen Aufgaben haben sich auch Arbeitszeit und Lohneinkommen der Gefolgschaften wieder beträchtlich erhöht. In der Kraftwagenindustrie hat sich die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit, die im Jahre 1932 auf 6,11 Stunden gesunken war, bis 1937 um 1½ Stunden auf 7,74 Stunden gehoben. Die Kraffradindustrie, die mit einer geringeren Arbeitszeitverkürzung durch die Krisis gekommen war, vermochte die Arbeitszeit ebenfalls beträchtlich, um fast eine Stunde, zu erhöhen; hier wurden im Jahre 1936 bereits durchschnittlich 7,79 Stunden und im Jahre 1937 immer noch 7,69 Stunden täglich gearbeitet.



Dementsprechend hat sich in der Kraftfahrzeugindustrie das Lohneinkommen gestaltet. Allerdings liegen Ergebnisse der Industrieberichterstattung über die Entwicklung des Lohneinkommens in den einzelnen Industriezweigen erst seit April 1937 vor. Da aber die Arbeitergefolgschaft der Kraftwagen- und der Krafttradindustrie ungefähr die Hälfte der in der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugbau beschäftigten Arbeiter umfaßt, mögen die Ergebnisse für den gesamten Fahrzeugbau die Entwicklung des Lohneinkommens in der Kraftwagen- und der Krafttradindustrie beleuchten. Seit

Beschäftigung und Lohnsummen im Fahrzeugbau	Beschäftigte Arbeiter	Arbeiterstunden	Lohnsummen
	September 1933 = 100		
September 1934	150,8	147,6	185,8
„ 1935	184,9	193,2	262,7
„ 1936	215,1	221,7	304,5
„ 1937	228,8	238,3	350,7

Durchschnittliches Lohneinkommen	Monatseinkommen eines Arbeiters ¹⁾		Bruttostundenverdienst eines Arbeiters	
	Gesamte Industrie	Fahrzeugbau	Gesamte Industrie	Fahrzeugbau
September 1933 = 100				
September 1934	107,0	110,0	103,0	104,6
„ 1935	113,2	117,4	106,1	104,8
„ 1936	117,8	117,4	108,3	106,0
„ 1937	122,7	122,9	110,9	109,1

¹⁾ Ohne Urlaubsvergütungen.

September 1933 haben sich im gesamten Fahrzeugbau die Zahl der beschäftigten Arbeiter wie die Zahl der geleisteten Arbeiterstunden mehr als verdoppelt, die verdienten Lohnsummen aber mehr als verdreifacht. Das durchschnittliche Monatseinkommen eines Arbeiters ist in den 4 Jahren seit September 1933 um 22,9 vH gewachsen. In dieser Zunahme kommt nicht nur die seit 1933 wieder erhöhte tägliche Arbeitszeit zum Ausdruck, sondern (neben Verdienststeigerung durch teilweisen Übergang vom Stundenlohn zum Akkordlohn, durch Aufstieg in höhere Lohnklassen, Zuschläge für Überstunden usw.) vor allem auch die veränderte Zusammensetzung der Betriebsgefolgschaften; so ist der Anteil der höher bezahlten Arbeitskräfte, insbesondere der Anteil der Facharbeiter, in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Der Frauenanteil an der Arbeitergefolgschaft ist in der Kraftwagenindustrie von 4,0 vH auf 2,5 vH zurückgegangen, in der Krafttradindustrie in den letzten Jahren dagegen wieder leicht, von 8,3 vH auf 9,8 vH der Arbeitergefolgschaft gestiegen. Diese

Anteil der Frauenarbeit	Gesamte Industrie	Kraftwagenindustrie	Krafttradindustrie
Monatsdurchschnitt	in vH		
1933	29,3	4,0	8,2
1934	27,0	3,2	6,9
1935	25,5	2,4	7,2
1936	24,7	2,4	8,3
3. Vj. 1936	24,3	2,5	8,3
3. „ 1937	24,9	2,5	9,8

— außer der Arbeitszeit — auf das Lohneinkommen wirkenden Faktoren haben auch den durchschnittlichen Bruttostundenverdienst eines Arbeiters seit September 1933 — um annähernd 10 vH — gehoben. Ein Vergleich des Durchschnittseinkommens im Fahrzeugbau mit der Indexziffer der Lebenshaltungskosten ergibt, daß auch das Realeinkommen, d. h. die Kaufkraft des durchschnittlichen Einkommens, seit 1933 gestiegen ist. Der Realwert des durchschnittlichen Monatseinkommens war im Fahrzeugbau wie für die gesamte Industriearbeitergefolgschaft im September 1937 um 16 vH größer als im September 1933

Bilanzen und Geschäftsergebnisse in der Kraftfahrzeugindustrie

Der wachsende Umfang von Produktion und Absatz in der Kraftfahrzeugindustrie spiegelt sich in einer beträchtlichen Besserung der Geschäftsergebnisse wider. Im Jahre 1936¹⁾ haben sich bei 15 führenden Aktiengesellschaften der Kraftfahrzeugindustrie die Rohbetriebsserträge von 467 Mill. RM im Vorjahr auf 566 Mill. RM erhöht. Gegenüber 1932 (121 Mill. RM) sind die Rohbetriebsserträge damit auf fast das Fünffache gestiegen. Die Kosten haben bei weitem nicht in gleichem Umfange zugenommen. Der Anteil der Löhne und Gehälter (einschließlich Sozialabgaben) an den Rohbetriebsserträgen ist seit 1932 immer kleiner geworden; er betrug:

1932	64 vH
1933	55 „
1934	55 „
1935	53 „
1936	52 „

Die Abschreibungen auf Anlagen haben sich mit der stärkeren

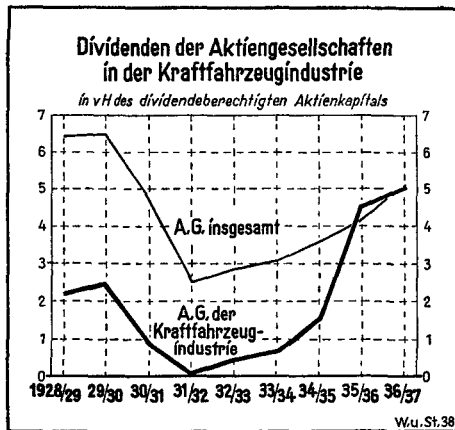
¹⁾ Jahresabschlüsse über das Jahr 1937 sind bisher von der Kraftfahrzeugindustrie noch nicht veröffentlicht worden.

Abnutzung und dem beträchtlichen Ausbau der Anlagen ebenfalls erhöht, und zwar seit 1932 auf etwa das Dreifache.

Geschäftsergebnisse in der Kraftfahrzeugindustrie	Zahl der erfaßten Gesellschaften mit		Jahres-		Saldo aus Jahresgewinn und -verlust in vH des bilanziellen Eigenkapitals	Dividende	
	Jahresgewinn	Jahresverlust	gewinn	verlust		in Mill. RM	in vH des dividendenberechtigten Aktienkapitals
1932	2	13	0,9	25,5	- 11,15	0,9	0,43
1933	8	7	8,2	23,1	- 6,48	1,2	0,72
1934	12	3	21,6	0,7	+ 11,57	2,6	1,57
1935	14	—	27,1	—	+ 14,38	7,9	4,51
1936	13	1	29,5	0,0	+ 14,18	9,1	5,02

Trotz der Preisverbilligung der Kraftfahrzeuge hat sich das Verhältnis zwischen Kosten und Erträgen so günstig gestaltet, daß die Kraftfahrzeugindustrie beträchtliche Gewinne erzielen konnte. Da die Kraftfahrzeugindustrie vor der Machtergreifung schwere Jahre der Produktionsstockung durchmachen mußte — sogar in den Jahren 1928 und 1929 waren bei den erfaßten Gesellschaften die Verluste höher als die Gewinne —, ist es verständlich,

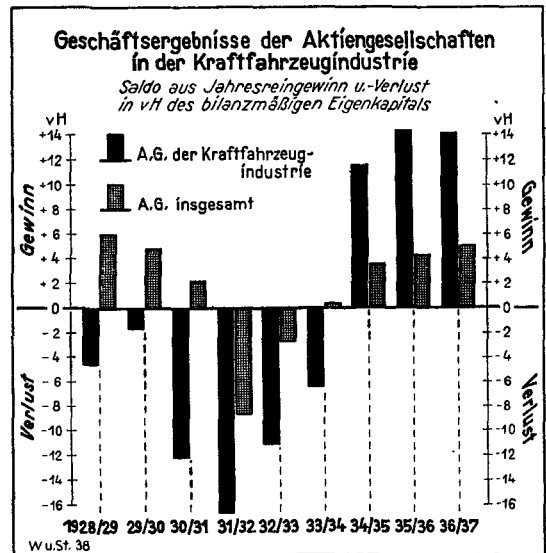
daß die Gewinne nicht in vollem Umfange ausgewiesen wurden, sondern zu der notwendigen inneren Konsolidierung der Unternehmungen verwendet wurden. Aber auch die Dividendenaus-schüttung war im Verhältnis zu der Höhe der Gewinne gering; von dem Gesamtbetrag der in den Jahren 1934 bis 1936 aus-gewiesenen Gewinne (78 Mill. *RM*) wurden nur 20 Mill. *RM*, d. h. etwa ein Viertel, als Dividende verteilt. Die nichtaus-geschütteten Gewinnanteile wurden in den ersten Jahren nach dem wirtschaftlichen Wiedererstarben der Kraftfahrzeugindustrie zur Abdeckung von Vorjahrsverlusten, später zur Bildung offener Reserven verwendet. Die ausgewiesenen Reserven (ohne Sanie-rungskonten) haben sich daher von 8 Mill. *RM* Anfang 1932 auf 27,4 Mill. *RM* Anfang 1936 erhöht. Aus den Jahresgewinnen 1936 wurde wiederum ein hoher Betrag, 16 Mill. *RM*, unter die offenen Reserven eingestellt.



Die Bilanzentwicklung im Jahre 1936 spiegelt eindeutig den wirtschaftlichen Aufstieg der Kraftfahrzeugindustrie wider. Alle Konten der Aktivseite haben sich erhöht, vor allem haben die Anlagen trotz steigender Abschreibungsbeträge um 12 Mill. *RM* oder 8 vH zugenommen. Die Vorräte an Rohstoffen und Halb-fabrikaten haben sich ebenfalls erhöht (die Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen um 8 Mill. *RM*, die Vorräte an Halb-fabrikaten um 12 Mill. *RM*, d. h. um je rd. ein Fünftel des Vor-jahrsbetrages). Nur die Vorräte an Fertigfabrikaten haben um 4 Mill. *RM* abgenommen; der Absatz ist also so groß gewesen, daß die Produktion ihm nicht ganz folgen konnte. In der Zunahme der Forderungen und Vorausleistungen drückt sich vor allem der steigende Geschäftsumfang aus, die eigentlichen flüssigen Mittel, die Bankguthaben, haben sogar beträchtlich abgenommen.

Auf der Passivseite haben die eigenen Mittel (eingezahltes Aktienkapital und offene Reserven) gegenüber den fremden Mitteln an Umfang beträchtlich zugenommen. In der Kraft-fahrzeugindustrie hatte die Entfaltung der Wirtschaftstätigkeit zunächst zu einem Anschwellen der kurzfristigen Forderungen, hauptsächlich der Lieferantenkredite, geführt. Da das Aktien-kapital nur wenig erhöht wurde, verschob sich das Verhältnis zwischen eigenen und fremden Mitteln. 1933 waren die eigenen

Mittel um 18 vH höher als die fremden Mittel; 1935 dagegen waren die fremden Mittel bereits um 27 vH höher als die eigenen Mittel. 1936 hat sich dieses ungünstige Verhältnis durch den Rückgang der Schulden und die gleichzeitige Zunahme der eigenen Mittel erheblich gebessert. Die fremden Mittel waren am Jahresende 1936 ungefähr ebenso groß wie die eigenen Mittel.



Bilanzen und Gewinn- und Verlust-rechnungen in der Kraftfahrzeug-industrie	1932	1933	1934	1935	1936
Zahl der erfaßten Aktiengesellschaften	15	15	15	15	15
Aus den Aktiven					
in Mill. <i>RM</i>					
Anlagen ¹⁾	190,3	162,6	139,1	143,8	155,9
Beteiligungen.....	3,7	4,8	12,1	12,8	14,1
Wertpapiere.....	0,9	3,4	3,0	10,4	14,1
Vorräte.....	75,0	76,9	131,8	154,7	169,7
dar.: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,9	18,4	35,3	35,5	43,1
Halbfabrikate	21,4	25,7	46,0	57,6	69,3
Fertigfabrikate	35,7	32,5	50,4	61,6	57,3
Forderungen und Vorausleistungen...	55,1	65,0	100,6	139,2	164,4
dar.: Bankguthaben.....	11,4	13,9	25,1	50,4	44,7
Aus den Passiven					
Eingezahltes Aktienkapital.....	207,5	171,6	165,6	175,4	180,7
Offene Reserven ²⁾	13,4	58,0	14,8	13,1	27,4
Langfristige Verschuldung.....	61,9	53,6	52,5	51,3	47,2
Kurzfristige Verschuldung.....	111,1	98,7	139,3	188,3	161,9
dar.: Bankschulden.....	26,2	14,2	12,3	11,2	12,5
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung					
Anwendungen: Löhne und Gehälter	71,4	99,1	164,7	226,4	271,7
Soziale Abgaben.....	6,0	8,2	13,7	18,9	22,4
Abschreibungen auf					
Anlagen.....	22,6	42,5	48,1	56,5	66,5
Sonst. Abschreibungen	9,9	16,0	5,4	7,1	8,2
Bruttobetriebsertrag ³⁾	120,8	194,8	324,1	466,6	566,0

¹⁾ Abzüglich Erneuerungsfonds. — ²⁾ Einschl. Sanierungskonten. 1932: 5,3 Mill. *RM*; 1933: 49,6 Mill. *RM*; 1934: 8,1 Mill. *RM*. — ³⁾ Gesamte Betriebserträge nach Abzug der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. (Nach § 261c II H. G. B.)

Richtzahlen zur Betriebsstruktur und Kostengestaltung im Kraftfahrzeuggewerbe

Im Rahmen der Erhebungen über Betriebsmerkmale in wichtigen Gewerbebezügen sind auch das Kraftfahrzeughandwerk, der Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbedarf sowie der Großhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeug-zubehör untersucht worden. Die hierbei erzielten und in der folgenden Übersicht zusammengestellten Ergebnisse beruhen auf den Angaben von rd. 400 Firmen, die ihren Sitz in allen Gegenden des Reichs und in Gemeinden aller Größenklassen haben, so daß die aus ihren Angaben errechneten Durchschnittswerte etwa einem Reichsdurchschnitt entsprechen dürften.

Kraftfahrzeughandwerk

Die kleineren Betriebe des Kraftfahrzeughandwerks sind in der Regel reine Reparaturwerkstätten. Je größer der Betrieb ist, in um so größerem Umfang treiben die Kraftfahrzeughandwerker Handel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen. Dies kommt deutlich in der Gliederung des Gesamtumsatzes nach Handwerks-umsatz und Handelsumsatz zum Ausdruck. Der Handelsumsatz macht in der untersten Umsatzstufe nur 2,2 vH des Gesamt-umsatzes aus und steigt in den oberen Umsatzgrößenklassen bis

auf 38,3 vH an. Hierdurch wird die gesamte Struktur der Betriebe des Kraftfahrzeughandwerks maßgeblich beeinflusst. In der Bilanz treten deshalb z. B. die Anlagen (Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dergl.) bei den kleineren Betrieben stärker als bei den größeren Betrieben hervor. Die Forderungen, die schon in der untersten Umsatzgrößenklasse mit 27,5 vH der Bilanzsumme beträchtlich sind, steigen mit zunehmender Betriebsgröße bis auf 40,4 vH. Dies entspricht dem wachsenden Anteil des Handelsumsatzes, da im Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen in großem Umfange gegen Teilzahlung verkauft wird. Die Lagervorräte steigen gleichfalls mit zunehmender Betriebsgröße von 15,9 auf 25,4 vH des Gesamtkapitals an. Hierin spiegelt sich ebenfalls die zunehmende Bedeutung des Handelsumsatzes wider.

Die kleineren Betriebe arbeiten mit einem verhältnismäßig geringen Eigenkapital. Dies dürfte sich daraus erklären, daß es im Kraftfahrzeughandwerk viele junge Betriebe gibt, die ihr Geschäft mit verhältnismäßig geringen eigenen Mitteln begonnen haben. Häufig ist ihr Eigenkapital geringer als der Wert ihrer Anlagen. Angesichts der guten Aussichten des Gewerbes im Zeitalter der fortschreitenden Motorisierung war es ihnen leicht, die schmale Eigenkapitalbasis durch Aufnahme von Dauerschulden zu ergänzen. Mit der Größe des Betriebs wächst dagegen der Anteil des Eigenkapitals und sinkt der Anteil der Dauerschulden.

Von den kurzfristigen Schulden entfällt der größte Teil auf Lieferantenschulden. In allen Umsatzgrößenklassen sind sie

— in den unteren erheblich — höher als die Lagervorräte. Die Lieferanten des Kraftfahrzeughandwerks finanzieren also nicht nur das Lager, sondern auch einen Teil der Forderungen. Den Rest der für den Betrieb benötigten Mittel beschafft sich das Kraftfahrzeughandwerk im Wege des Kontokorrentkredits von Banken, Sparkassen, Kreditgenossenschaften u. dgl. Der Anteil der »sonstigen laufenden Schulden«, die sich vor allem aus solchen Krediten zusammensetzen, liegt zwischen 15,3 und 10,9 vH des Gesamtkapitals.

Der mit zunehmender Betriebsgröße steigende Handelsumsatz wirkt sich auch in dem Verhältnis des Umsatzes zum Gesamtkapital und zu der Zahl der im Betrieb tätigen Personen aus. Der Umsatz steigt von 240 vH des Gesamtkapitals in der untersten auf 512 vH in der obersten Umsatzgrößenklasse, und der Umsatz je Arbeitskraft erhöht sich entsprechend von rd. 2 600 RM auf rd. 11 400 RM. Diese Steigerungen können nicht allein aus der besseren Personalausnutzung bei Großbetrieben erklärt werden. Sie sind vielmehr auch eine Folge des zunehmenden Anteils des Handelsumsatzes.

Der Einfluß des Handelsumsatzes kommt auch in der Höhe der Ausgaben für den Waren- und Materialeinkauf deutlich zum Ausdruck. Bei den kleineren Betrieben, die fast keine Handelsumsätze tätigen, betragen diese nur 45,6 vH des Umsatzes. Mit steigender Betriebsgröße erhöhen sie sich auf 72,2 vH. Die Löhne und Gehälter steigen mit der Betriebsgröße nur wenig, von 9,2

Richtzahlen zur Betriebsstruktur und Kostengestaltung im Kraftfahrzeuggewerbe*) (Betriebe in gemieteten Räumen)	Kraftfahrzeughandwerk					Großhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeugbedarf					Einzelhandel									
	Umsatzgrößenklasse					Umsatzgrößenklasse					mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbedarf					mit Motorrädern				
	5000 bis 10000	10000 bis 20000	20000 bis 50000	50000 bis 100000	100000 bis 500000	5000 bis 10000	10000 bis 20000	20000 bis 50000	50000 bis 100000	100000 bis 500000	5000 bis 10000	10000 bis 20000	20000 bis 50000	50000 bis 100000	100000 bis 500000	5000 bis 10000	10000 bis 20000	20000 bis 50000	50000 bis 100000	100000 bis 500000
	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM
Vermögen und Kapital am Jahresende																				
Gesamtkapital	3 225	5 146	9 247	16 108	41 890	6 245	16 125	28 067	66 015	201 175	4 490	10 833	17 536	46 052	108 954	233 786	3 386	9 634	21 556	42 273
je Betrieb in RM																				
je Kopf der im Betrieb tätigen Personen in RM	1 075	1 319	1 516	1 751	2 228	3 406	5 529	5 909	6 337	6 650	1 585	1 781	2 338	2 863	3 352	4 066	903	2 028	2 874	3 730
Wichtige Aktiva in vH des Gesamtkapitals																				
Anlagen (Einrichtungsgegenstände u. dgl.)	39,6	34,4	27,6	20,3	12,4	6,9	6,1	4,7	2,9	1,3	21,1	17,4	14,7	7,7	5,8	4,1	21,2	17,9	11,3	7,3
Lagervorräte	15,9	13,7	20,3	21,0	25,4	39,2	38,5	38,4	38,7	36,8	31,2	28,3	28,2	32,1	37,0	34,0	50,4	49,1	48,9	41,7
Forderungen	27,5	29,9	35,5	40,3	40,4	37,7	39,7	43,9	46,2	49,8	31,5	37,4	37,9	40,5	42,2	48,2	20,9	24,7	32,4	46,0
Wichtige Passiva in vH des Gesamtkapitals																				
Eigenkapital	26,0	29,2	33,6	37,8	45,9	28,4	30,4	31,9	37,0	39,9	48,3	41,2	40,2	38,4	35,4	33,7	51,5	47,7	44,0	40,5
Dauerschulden	26,2	26,1	21,7	18,5	11,4	31,7	27,6	22,9	14,2	7,4	20,3	18,2	16,8	14,3	13,3	15,0	22,8	21,2	17,2	15,1
Lieferantenschulden	30,7	30,9	31,2	30,1	27,7	35,6	37,4	38,9	41,2	42,7	19,4	23,4	23,3	22,4	24,4	25,7	17,4	22,5	29,3	35,3
Sonstige laufende Schulden	15,3	10,8	10,8	10,5	10,9	4,3	4,6	6,3	7,6	10,0	7,4	10,6	12,8	14,8	13,1	12,8	6,6	6,5	6,2	5,3
Umsatz																				
je Betrieb in RM	7 742	15 263	33 460	66 998	214 258	126 38	35 787	73 694	198 315	678 675	11 865	32 512	68 515	246 872	738 652	1 582 304	12 794	35 824	79 995	171 245
je Kopf der im Betrieb tätigen Personen in RM	2 581	3 914	5 485	7 282	11 397	6 893	12 270	15 515	19 038	22 436	4 188	5 344	9 135	15 350	22 728	27 518	3 412	7 542	10 666	15 110
in vH des Gesamtkapitals	240,1	296,6	361,8	415,9	511,5	202,4	221,9	262,6	300,4	337,4	264,3	300,1	390,7	536,1	677,9	676,8	377,8	371,8	371,1	405,1
in vH der Lagervorräte	—	—	—	—	—	516,0	571,3	684,0	776,7	917,7	846,3	1060,1	1384,7	1669,9	1 830,1	1 989,7	750,4	757,7	758,1	972,0
Steuerfreier Umsatz in vH des Gesamtumsatzes	—	0,8	0,9	3,6	4,2	0,9	1,0	1,5	2,2	3,0	—	2,7	2,3	2,8	2,7	2,7	4,3	3,8	2,7	2,0
Steuerpflichtig mit 0,5 vH	—	—	—	30,0	36,2	71,2	84,2	86,7	87,9	88,2	—	30,3	45,4	66,8	74,5	76,5	—	—	—	—
steuerpflichtig mit 2,0 vH	100,0	99,2	99,1	66,4	59,6	27,9	14,8	11,8	9,9	8,8	100,0	67,0	52,3	30,4	22,8 ⁴⁾	6,2	95,2	96,2	97,3	98,0
Waren- und Materialeinkauf in vH des Gesamtumsatzes	45,6	51,5	58,7	66,6	72,2	—	—	—	—	—	60,3	62,8	63,1	76,9	80,1	81,7	59,4	67,7	71,9	74,9
Wichtige Kosten ¹⁾ in vH des Umsatzes																				
Löhne und Gehälter	9,2	9,4	11,1	11,1	10,6	3,2	3,4	4,9	5,2	7,0	11,6	11,2	10,8	7,7	6,3	6,2	9,5	8,9	8,2	7,1
Miete für die Betriebsräume	6,2	5,7	4,4	3,1	1,8	2,5	2,0	1,8	1,5	1,2	6,2	5,1	4,4	2,7	2,1	1,4	7,7	5,6	4,1	3,0
Zinsen für Dauerschulden	0,6	0,4	0,3	0,2	0,1	0,9	0,7	0,5	0,3	0,1	0,5	0,4	0,3	0,1	0,1	0,1	0,4	0,3	0,3	0,2
Zinsen für laufende Schulden	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Steuern vom Gewerbebetrieb	2,3	2,4	2,4	1,9	1,8	1,0	1,0	1,1	1,0	1,2	2,3	1,9	1,9	1,5	1,4	1,5	2,2	2,3	2,5	2,6
Reineinkünfte aus Gewerbebetrieb ²⁾ in vH des Umsatzes	23,3	18,6	13,8	9,7	7,8	9,1	7,9	6,3	5,5	5,1	15,5	10,1	7,5	4,5	3,5	2,5	11,5	8,4	5,9	4,7
Zahl der im Betrieb tätigen Personen																				
Geschäftsinhaber und ohne Entgelt mithelfende Familienangehörige	1,5	1,4	1,6	1,6	1,7	1,3	1,3	1,3	1,4	1,5	1,1	1,7	1,5	1,5	1,5	1,3	1,8	1,5	1,7	2,0
Angestellte mit einem Jahresgehalt von mehr als 7 200 RM	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,3	—	—	—	—
Sonstige Angestellte (im Handwerk: Gesellen)	0,3	0,7	2,2	3,1	9,9	0,3	0,8	1,8	4,3	14,5	0,3	0,8	1,2	3,7	9,7	17,5	0,3	0,8	1,4	3,0
Lehrlinge	1,2	1,8	2,1	4,2	5,3	0,2	0,6	0,8	2,1	6,8	0,6	2,0	2,0	4,5	7,9	12,0	1,3	1,4	1,8	2,0
Arbeiter	—	—	0,2	0,2	1,6	—	0,2	0,6	1,8	5,0	0,8	1,6	2,8	6,3	13,1	26,0	0,4	1,1	2,6	4,3
Insgesamt	3,0	3,9	6,1	9,1	18,5	1,8	2,9	4,5	9,6	27,8	2,8	6,1	7,5	16,1	32,5	57,5	3,8	4,8	7,5	11,3

*) Die Richtzahlen für den Groß- und Einzelhandel beziehen sich auf das Jahr 1935, für das Handwerk auf 1936. — 1) Die hierunter aufgeführten Kosten sind nicht sämtliche Kosten. — 2) Einschl. Provisionen an festangestellte Vertreter. — 3) Gewinn einschl. Entgelt für die persönliche Mitarbeit des Betriebsinhabers und seiner im Betrieb mithelfenden Familienangehörigen sowie einschl. der Zinsen für das im Betrieb arbeitende Eigenkapital. — 4) Außerdem 14,6 vH, die mit 2,5 vH steuerpflichtig sind.

bis auf 11,1 vH des Umsatzes. In der obersten Umsatzgrößenklasse gehen sie sogar wieder etwas zurück (auf 10,6 vH). Auch diese Zahlen werden durch den mit der Betriebsgröße steigenden Anteil des Handelsumsatzes beeinflusst. Wäre der Umsatz in allen Umsatzgrößenklassen annähernd gleichartig zusammengesetzt, so müßte die Spanne zwischen der untersten und obersten Umsatzgrößenklasse erheblich größer sein, denn die Löhne und Gehälter der fremden Arbeitskräfte (nur um diese handelt es sich hier) spielen, sofern der Betriebsinhaber selbst im Betrieb tätig ist, bei den größeren Handwerksbetrieben stets eine wichtigere Rolle als bei den kleineren. Diese Tendenz, die in vielen anderen Handwerkszweigen ganz eindeutig festzustellen ist, wird im Kraftfahrzeughandwerk durch den steigenden Anteil des Handelsumsatzes abgeschwächt, in der obersten Umsatzgrößenklasse sogar umgebogen.

Von den übrigen Betriebsausgaben seien noch die Mietausgaben und die Steuern vom Gewerbebetrieb (in der Hauptsache Umsatz- und Gewerbesteuer) erwähnt, die beide mit zunehmender Betriebsgröße rückläufige Tendenz aufweisen. Die Mieten gehen von 6,2 vH auf 1,8 vH des Umsatzes zurück. Die Steuern vom Gewerbebetrieb fallen weniger stark, von 2,3 vH auf 1,8 vH des Umsatzes, obgleich die Gewerbeertragsteuertarife progressiv gestaffelt sind. Hier zeigt sich wiederum der Einfluß des Handelsumsatzes, der zum Teil Großhandelsumsatz im steuerlichen Sinne ist und nur mit 0,5 vH versteuert wird. *

Die Reineinkünfte aus Gewerbebetrieb, die den Bestimmungen des Einkommensteuergesetzes gemäß das Arbeitsentgelt des im Betrieb tätigen Betriebsinhabers und die Zinsen für das Eigenkapital einschließen, sinken mit zunehmender Betriebsgröße von 23,3 auf 7,8 vH des Umsatzes. Dieser Rückgang erklärt sich teils daraus, daß der Anteil des Betriebsinhabers an der insgesamt im Betrieb zu leistenden Arbeit mit zunehmender Größe der Betriebe geringer wird, teils aus dem höheren Handelsumsatz der größeren Betriebe.

Großhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeugbedarf

Die Bilanzen des Großhandels mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeugbedarf bieten ein Bild, wie es in zahlreichen anderen Zweigen des Großhandels anzutreffen ist. Neben den Lagerverräten, die in allen Umsatzgrößenklassen zwischen 37 und 40 vH der Bilanzsumme liegen, spielen die Forderungen die Hauptrolle. Sie steigen von 37,7 vH der Bilanzsumme in der untersten auf nahezu 50 vH in der obersten Umsatzgrößenklasse. Der Großhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeugbedarf gewährt also seinen Abnehmern erhebliche Kredite. Ein Blick auf die Passivseite der Bilanz zeigt, daß er diese teils aus eigenen, teils aus fremden Mitteln finanziert. Das Eigenkapital steigt mit zunehmender Betriebsgröße von 28,4 bis auf rund 40 vH der Bilanzsumme. Die Dauerschulden fallen dagegen von 31,7 auf 7,4 vH. Wie im Kraftfahrzeughandwerk haben also die kleineren und in der Regel jüngeren Betriebe mehr langfristige Schulden aufgenommen als die größeren. Kurzfristiges Kapital steht den Betrieben überwiegend als Lieferantenkredit zur Verfügung. Bei den kleineren Betrieben entfallen hierauf 35,6 vH, bei den größeren 42,7 vH des Gesamtkapitals.

Der Umsatz liegt im Verhältnis zu der Zahl der im Betrieb tätigen Personen, wie es der Struktur des Großhandels entspricht, verhältnismäßig hoch. In der untersten Umsatzgrößenklasse werden ungefähr 6 900 *RM*, in der obersten rund 22 400 *RM* Umsatz je Arbeitskraft erzielt. Der größte Teil dieses Umsatzes (71,2 bis 88,2 vH) wird mit 0,5 vH versteuert.

Im Kostengefüge der Betriebe des Großhandels mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeugbedarf treten gleichfalls die charakteristischen Grundzüge des Großhandels deutlich hervor. Die Löhne und Gehälter sind mit 3,2 bis 7,0 vH des Umsatzes verhältnismäßig niedrig; auch die Mieten sind niedriger als im Kraftfahrzeughandwerk. Die Steuern vom Gewerbebetrieb über-

steigen infolge der für den Großhandel ermäßigten Umsatzsteuer nur vereinzelt 1 vH des Umsatzes. Dagegen sind verhältnismäßig hohe Aufwendungen für Reisespesen, Provisionen und Werbung erforderlich (3,1 bis 4,8 vH des Umsatzes).

Die nach den Vorschriften des Einkommensteuergesetzes abgegrenzten Reineinkünfte aus Gewerbebetrieb gehen mit steigender Betriebsgröße von 9,1 auf 5,1 vH des Umsatzes zurück.

Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbedarf

Der dritte der aus dem Bereich der Kraftfahrzeugwirtschaft untersuchten Gewerbezeige treibt Handel mit neuen und gebrauchten Kraftfahrzeugen sowie mit Kraftfahrzeugbedarf. Es handelt sich also nicht um die dem Großhandel nachgeordnete Verteilungsstufe. Der Warenkreis dieser Einzelhändler weicht vielmehr von demjenigen der oben besprochenen Großhändler ab.

In der Übersicht ist der Einzelhandel mit Motorrädern von dem Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbedarf (im folgenden kurz Kraftfahrzeughandel genannt) getrennt dargestellt.

In der Bilanz der Kraftfahrzeughändler fällt vor allem die für den Einzelhandel beträchtliche Höhe der Forderungen auf. Hier wirken sich wie bei den größeren Betrieben des Kraftfahrzeughandwerks die verhältnismäßig langen Zahlungsfristen aus, die den Abnehmern von Kraftfahrzeugen vielfach eingeräumt werden.

Erheblich höher als im Großhandel ist besonders in den unteren Umsatzgrößenklassen der Anteil der Anlagen. Es dürfte sich hierbei im wesentlichen um die Einrichtung der Verkaufsräume handeln. Die Lagerverräte schwanken zwischen 28,2 und 37,0 vH des Gesamtvermögens. Im Einzelhandel mit Motorrädern sind die Forderungen durchweg geringer als im Kraftfahrzeughandel.

Die Umsätze je Kopf der im Betrieb tätigen Personen setzen in der untersten Umsatzgrößenklasse mit rund 4 200 *RM*, im Kraftfahrzeughandel rund 3 400 *RM* verhältnismäßig niedrig ein. Von den kleineren Betrieben dürfte im wesentlichen Kraftfahrzeugbedarf umgesetzt werden. Mit der Betriebsgröße steigen diese Beträge jedoch ziemlich rasch an. In der obersten Umsatzgrößenklasse (1 Mill. bis 5 Mill. *RM*) erzielt der Kraftfahrzeughandel einen Umsatz von rund 27 500 *RM* je Arbeitskraft. Ungefähr dasselbe Bild ergibt sich, wenn man den Umsatz zum Gesamtkapital und zum Wert der Lagerverräte in Beziehung setzt.

Während die Motorradhändler in allen Umsatzstufen 95 bis 98 vH ihres Umsatzes mit 2 vH versteuern, geht der Anteil dieses Umsatzes im Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbedarf mit der Betriebsgröße von 100 vH auf 6,2 vH zurück. Demgegenüber tritt von der zweitniedrigsten Umsatzgrößenklasse ab Großhandelsumsatz im steuerlichen Sinn in Erscheinung, dessen Anteil von 30,3 vH bis auf 76,5 vH steigt. Es handelt sich hierbei um Lieferungen an Gewerbebetriebe und Behörden.

Unter den Betriebsausgaben tritt vor allem der Waren- und Materialeinkauf hervor, der im Kraftfahrzeughandel mit der Größe der Betriebe von 60,3 bis auf 81,7 vH ansteigt. Im Motorradhandel verläuft die Steigerung in den vergleichbaren Umsatzgrößenklassen ähnlich. Unterstellt man, daß der Umsatz des Jahres 1935 auf die im gleichen Jahre getätigten Wareneinkäufe zurückgeht — dies trifft selbstverständlich nicht ohne Ausnahme zu —, so kann man aus dieser Steigerung den Schluß ziehen, daß die Handelsspanne in den unteren Umsatzgrößenklassen größer ist als in den oberen. Dies deutet auf eine verschiedene Zusammensetzung der Umsätze in den kleineren und größeren Betrieben hin. Bei den kleineren Betrieben dürfte, wie oben erwähnt, der Umsatz von Kraftfahrzeugbedarf und auch von Altwagen im Vordergrund stehen, während der Handel mit neuen Kraftfahrzeugen bei den größeren Betrieben die beherrschende Rolle spielt.

Die Ausgaben für Löhne und Gehälter sind im Kraftfahrzeughandel im Verhältnis zum Umsatz höher als in vielen anderen Handelszweigen. Das hängt damit zusammen, daß der Kraftfahrzeughandel ein hochqualifiziertes und technisch geschultes Personal benötigt.

Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer

Im Kalenderjahr 1933 hat die Kraftfahrzeugsteuer dank den Ablösungsbeträgen, die zu den laufenden Steuereinnahmen hinzukamen, mit 212 Mill. *ℛℳ* ihren bisher höchsten Ertrag erbracht. Das Aufkommen des Jahres 1934 betrug 146 Mill. *ℛℳ*; es lag um mehr als 30 vH unter dem des Vorjahrs. Seitdem hat sich jedoch das Aufkommen nur wenig vermindert, obwohl die neu zugelassenen Personenkraftfahrzeuge von der Steuer befreit sind und die nicht abgelösten älteren Fahrzeuge nach und nach aus dem Verkehr ausscheiden.

Das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer nach Fahrzeugarten	Gesamt-aufkommen einschl. Zuschlag	davon entfallen schätzungsweise auf				
		Kraft-räder	Per-sonen-kraft-wagen	Last-kraft-wagen	Kraft-omni-busse	Zug-maschinen
Rechnungsjahr						
		Mill. <i>ℛℳ</i>				
1932/33	172,1	10,8	100,2	50,9	4,5	5,7
1933/34 ¹⁾	211,6	15,0	137,3	49,3	4,3	5,7
1933/34 ²⁾	157,8	9,7	88,8	49,3	4,3	5,7
1934/35	145,4	8,0	68,0	57,9	4,7	6,8
1935/36	135,3	7,1	59,7	57,2	4,7	6,6
1936/37	135,3	6,2	49,9	64,8	5,6	8,8
		vH des Jahresaufkommens				
1932/33	100	6,3	58,2	29,6	2,6	3,3
1933/34 ¹⁾	100	7,1	64,9	23,3	2,0	2,7
1933/34 ²⁾	100	6,2	56,3	31,2	2,7	3,6
1934/35	100	5,5	46,8	39,8	3,2	4,7
1935/36	100	5,2	44,1	42,3	3,5	4,9
1936/37	100	4,6	36,9	47,9	4,1	6,5

¹⁾ Einschl. Ablösungen der Personenkraftfahrzeuge. — ²⁾ Ohne Ablösung der Personenkraftfahrzeuge.

Die Kraftfahrzeugsteuer stellt allerdings nur einen Teil der öffentlichen Abgaben dar, die der deutsche Kraftverkehr zu tragen hat. Hinzu kommt noch die Belastung des Treibstoffverbrauchs durch die Einfuhrzölle auf Mineralöle und Benzol, durch die Mineralölsteuer sowie neuerdings durch den Kautschukzoll. Wieviel von den Treibstoffabgaben auf den Kraftverkehr entfällt, läßt sich nicht genau feststellen, doch dürfte bisher mehr als die Hälfte vom Kraftverkehr, der übrige Teil von anderen treibstoffverbrauchenden Wirtschaftszweigen aufgebracht worden sein.

In der Entwicklung der Treibstoffabgaben seit 1933 prägt sich in erster Linie der große Aufschwung der Motorisierung in Wirtschaft und Verkehr, daneben aber auch die mehrfache Anspannung von Zollsätzen aus. Der Ertrag der Mineralölzölle stieg von 1932 bis 1937 um rund 150 Mill. *ℛℳ* oder 56 vH. Das Aufkommen der Mineralölsteuer, das in den Jahren 1934 bis 1936 nur wenig gestiegen war, hat sich 1937 infolge der starken Erhöhung der Steuersätze vom 1. Dezember 1936 gegenüber dem Vorjahr mehr als vervierfacht. Der Einfuhrzoll auf Kraftfahrzeuge und Teile von solchen, der 1929 noch 34 Mill. *ℛℳ* erbrachte, warf 1936 infolge der geringen Einfuhr nur noch 3 Mill. *ℛℳ* ab.

Kalenderjahr	Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer ¹⁾	Kautschukzoll ²⁾	Mineralölzölle		Benzolzoll ³⁾	Mineralölsteuer
			insgesamt ⁴⁾	davon Treibstoffe ⁴⁾		
			Mill. <i>ℛℳ</i>			
1932	175,3	—	267,8	224,6	7,5	7,8
1933	212,2	—	259,0	214,5	3,6	12,0
1934	145,9	—	293,6	243,9	2,3	18,4
1935	136,8	—	328,3	274,5	0,6	19,1
1936	135,6	—	416,5	350,7	1,0	19,9
1937	135,1	⁵⁾ 74,5	418,2	.	.	84,4

¹⁾ Einschl. Zuschlag und Ablösung. — ²⁾ Seit Mai 1937, Zolltarifnummer 98. — ³⁾ Zolltarifnummer 239. — ⁴⁾ Zolltarifnummer 239b und d. — ⁵⁾ Zolltarifnummer 245a. — ⁶⁾ Mai bis Dezember.

Schaltet man die Ablösungsbeträge aus dem Aufkommen des Jahres 1933 aus, so ergibt sich ein Rückgang des Kraftfahrzeug-

steuerertrages bis 1936 um 14 vH. Der Rückgang wäre beträchtlich größer gewesen, wenn nicht der Steuerausfall, der sich aus der Befreiung der Personenkraftfahrzeuge ergibt, durch die Zunahme des Lastkraftwagenbestandes zu einem großen Teil ausgeglichen worden wäre. Die Anteile der einzelnen Fahrzeugarten am Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer sind zwar nicht bekannt, doch können sie an Hand der Bestandsstatistik für die einzelnen Jahre ungefähr geschätzt werden. Hierbei ergibt sich, wie nebenstehende Übersicht zeigt, eine deutliche Gegenbewegung der Anteile von Personenkraftfahrzeugen und Lastkraftwagen. Auf Krafttrader und Personenkraftwagen, die zusammen im Rechnungsjahr 1932 65 vH der Steuer aufbrachten, entfielen im Rechnungsjahr 1936 immerhin noch rund 42 vH.

steuerertrages bis 1936 um 14 vH. Der Rückgang wäre beträchtlich größer gewesen, wenn nicht der Steuerausfall, der sich aus der Befreiung der Personenkraftfahrzeuge ergibt, durch die Zunahme des Lastkraftwagenbestandes zu einem großen Teil ausgeglichen worden wäre. Die Anteile der einzelnen Fahrzeugarten am Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer sind zwar nicht bekannt, doch können sie an Hand der Bestandsstatistik für die einzelnen Jahre ungefähr geschätzt werden. Hierbei ergibt sich, wie nebenstehende Übersicht zeigt, eine deutliche Gegenbewegung der Anteile von Personenkraftfahrzeugen und Lastkraftwagen. Auf Krafttrader und Personenkraftwagen, die zusammen im Rechnungsjahr 1932 65 vH der Steuer aufbrachten, entfielen im Rechnungsjahr 1936 immerhin noch rund 42 vH.

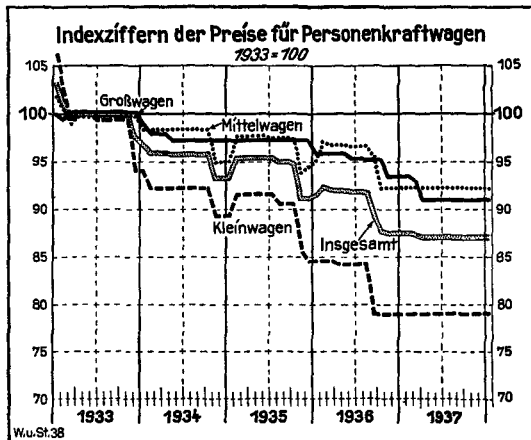
Regionale Struktur und Entwicklung des Kraftfahrzeug- steueraufkommens	Ein- wohner- zahl ¹⁾ je qkm	1934/35	1935/36	1936/37	1935/36	1936/37	<i>RM</i> je Kopf der Be- völker- ung 1936/37
		Mill. <i>RM</i>			1934/35 = 100		<i>RM</i>
Oberfinanzbezirke							
Berlin	4 801	16,50	14,79	14,58	89,6	88,3	3,44
Hamburg	2 246	5,90	5,47	5,36	92,7	90,8	3,35
Düsseldorf	742	9,86	9,11	9,11	92,4	92,4	2,20
Leipzig	483	8,19	7,30	6,98	89,2	85,2	2,49
Saarländ.	424	—	1,39	1,63	.	.	1,99
Dresden	261	6,71	6,04	5,76	90,0	86,0	2,38
Westfalen	243	9,13	8,57	8,62	93,9	94,4	1,62
Köln	190	8,48	7,76	7,62	91,4	89,8	2,07
Hessen	186	2,78	2,50	2,46	89,7	88,2	1,69
Baden	160	5,87	5,13	5,01	87,4	85,5	2,03
Kassel	153	6,00	5,38	5,48	89,7	91,4	2,12
Thüringen	141	3,43	3,25	3,22	94,8	94,0	1,75
Magdeburg	136	7,80	7,21	7,28	92,4	93,4	1,92
Württemberg	134	7,10	6,63	6,68	93,4	94,2	2,34
Schlesien	129	6,48	5,92	6,09	91,3	94,1	1,27
Würzburg (ohne Saarland) ..	128	3,24	3,00	3,03	92,5	93,4	1,65
Weser/Ems	105	2,66	2,53	2,62	98,0	98,1	1,57
Nürnberg	100	4,36	4,12	4,14	94,6	95,0	1,64
München	92	7,96	7,38	7,54	92,7	94,7	2,15
Hannover	89	6,65	6,21	6,20	93,4	93,3	2,00
Nordmark	70	4,73	4,54	4,70	96,0	99,4	1,97
Brandenburg	69	5,81	5,45	5,37	93,8	92,5	1,87
Ostpreußen	63	2,67	2,70	2,89	101,0	107,9	1,20
Pommern	60	3,05	2,92	3,08	95,6	101,0	1,38
Dt.Reich o. Saarländ. ..	139	145,36	²⁾ 133,89	²⁾ 133,68	92,1	92,0	2,01
„ „ m. Saarländ.	140	—	²⁾ 135,28	²⁾ 135,31	.	.	2,01

¹⁾ Nach der Volkszählung vom 16. Juni 1933. — ²⁾ Einschl. der der Reichshauptkasse zufließenden Aufkommensbeträge.

Die regionale Gliederung des Kraftfahrzeugsteueraufkommens, die in der vorstehenden Übersicht für die Oberfinanzbezirke vorgenommen worden ist, zeigt beträchtliche Unterschiede. Das Steueraufkommen je Kopf der Bevölkerung bewegte sich im Rechnungsjahr 1936/37 zwischen 3,44 (Berlin) und 1,20 *ℛℳ* (Ostpreußen). Im großen ganzen stuft sich der Kopfbetrag an Steuer mit der Bevölkerungsdichte ab. Die zeitliche Entwicklung des Steueraufkommens verlief in den einzelnen Bezirken ungleichmäßig. Im Rechnungsjahr 1935/36 ging der Steuerertrag gegenüber dem Vorjahr in allen Gebieten außer Ostpreußen zurück. Am stärksten war der Rückgang in Baden und sodann in Berlin, Sachsen, Hessen und Kassel. Im Rechnungsjahr 1936/37 setzte sich der Rückgang in vielen Bezirken, vor allem in Baden, Sachsen, Berlin, Hamburg, Köln und Hessen, fort. Dagegen nahm das Aufkommen in der Hälfte aller Bezirke wieder zu, und zwar in den norddeutschen Küstengebieten, in Süddeutschland außer Baden, in Schlesien, Kassel und Westfalen. In diesen Bezirken ist also der Steuerrückgang durch das Ausscheiden älterer Personenfahrzeuge offenbar durch die Zunahme des Bestandes an Lastkraftwagen, Kraftomnibussen und Zugmaschinen mehr als ausgeglichen worden.

Preise der Kraftfahrzeuge

Auf die beträchtlichen Preiserhöhungen, die in den Jahren 1933 und 1934 sowohl bei den Preisen der Personen- und Lastkraftwagen als auch bei den Preisen der Krafträder vorgenommen worden waren, war bereits in den Jahren 1935 und 1936 eine gewisse Konsolidierung in der Preisgebarung der Kraftfahrzeugindustrie gefolgt. Zu weiteren nennenswerten Preiserhöhungen war es lediglich noch bei den Personenkraftwagen gekommen, und zwar hatten diese Preiserhöhungen, entsprechend den auf die Motorisierung des Verkehrs gerichteten Bestrebungen, in erster Linie die Klein- und Mittelwagen betroffen. Im Jahre



1937 hielten sich die Preise der Kraftfahrzeuge überwiegend auf dem bisherigen Stand. Preiserhöhungen waren nur noch vereinzelt zu verzeichnen, und zwar bei Personenkraftwagen und Kraft- rädern im Frühjahr, bei Lastkraftwagen gegen Ende des Jahres. Sie wirkten sich in den für die drei Fahrzeuggattungen berechneten Preisindizes nur geringfügig aus. Bei den Personenkraftwagen handelte es sich um vereinzelt Preiserhöhungen für Großwagen; die Preise der Klein- und Mittelwagen blieben durchweg unverändert.

Indexziffern der Preise für Kraftfahrzeuge

	Personen- kraftwagen ¹⁾	Lastkraft- wagen ²⁾	Kraft- räder ³⁾
	1925 = 100		
Durchschnitt 1934	48,7	64,2	53,1
1935	48,1	63,2	52,8
1936	46,1	62,9	52,6
1937	44,2	62,8	52,2

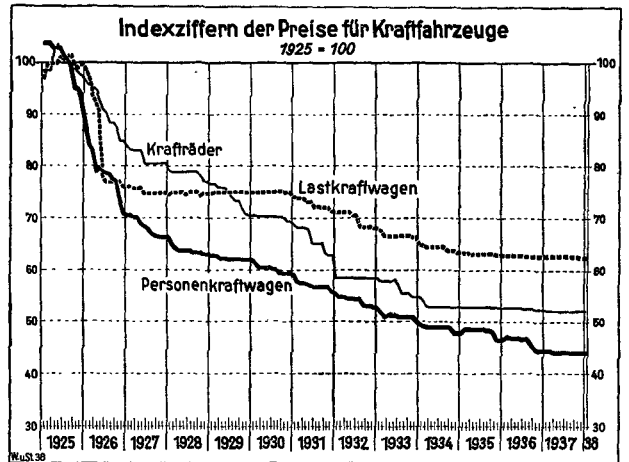
¹⁾ Die Indexziffern werden laufend im Rahmen der Über- sicht über die Indexziffer der Großhandelspreise industri- eller Fertigwaren auf der Basis 1913 (= 100) veröffentlicht. — ²⁾ Nach dem Absatzwert der Erzeugnisse der einzelnen Firmen gewogene Indexziffer (vgl. »W. u. St.«, Jg. 1937, Nr. 3, S. 87/88). — ³⁾ Berechnungsmethode sowie Zahlen für die Zeit ab 1925 vgl. »W. u. St.«, Jg. 1932, Nr. 4, S. 110; Jg. 1934, Nr. 3, S. 67; Jg. 1936, Nr. 2, S. 55 u. Jg. 1937, Nr. 3, S. 87.

Wichtig für die Preisstellung der Kraftfahr- zeuge, die sich auf das vollständig ausgerüstete, also mit Reifen versehene Fahrzeug bezieht, war

Veränderung der Kraftwagenpreise	Kleinwagen bis 1,2 l	Mittelwagen über 1,2—2 l	Großwagen über 2 l	Personen- wagen insgesamt
	vH			
Januar 1938 gegen Januar 1937	0,0	0,0	- 2,7	- 0,5
„ 1935	- 25,7	- 9,4	- 9,0	- 15,7
Jahresdurchschn. 1937 gegen 1936	- 4,4	- 3,2	- 3,8	- 3,8

die Steigerung der Preise für Kraftfahrzeugreifen durch die Einführung des Einfuhrzolls für Rohkautschuk im Mai 1937¹⁾.

¹⁾ Vgl. »W. u. St.«, Jg. 1937, S. 403 und S. 947.



Soweit bei der Ausrüstung bereits neue Reifen verwendet wurden, durften die Erhöhungen der Reifenpreise den bisherigen Bruttoverkaufspreisen der Kraftfahrzeuge hinzugerechnet werden.

Indexziffern der Preise für Kraftfahrzeugbereifung

Jahres- durchschnitt	Bereifung für		Jahres- durchschnitt	Bereifung für	
	Per- sonen- kraft- wagen	Kraft- räder		Per- sonen- kraft- wagen	Kraft- räder
	1913 = 100			1913 = 100	
1924.....	61,5	57,8	1931.....	47,2	45,5
1925.....	80,9	90,3	1932.....	35,0	31,9
1926.....	86,6	88,6	1933.....	34,9	29,3
1927.....	70,0	67,5	1934.....	36,2	27,4
1928.....	65,4	66,2	1935.....	36,0	27,4
1929.....	59,7	62,2	1936.....	34,1	27,4
1930.....	58,5	55,0	1937.....	38,6	31,0



Anßerdem sind zur Verbilligung der Unterhaltungskosten mit Wirkung vom 1. Mai 1937 die Verbraucherpreise für Ersatz- teile und Zubehör ermäßigt worden (RGBl. 1937 I, S. 243). Von dieser Verordnung unberührt geblieben waren die Preise für Bereifung, Glühlampen, Anlaß- und Beleuchtungsbatterien für Kraftfahrzeuge. Die Preise für Anlaß- und Beleuch- tungsbatterien wurden mit Wirkung vom 10. Januar 1938 durch eine besondere Regelung um etwa 6 vH herabgesetzt. Schließlich wurde vom Reichskommissar für die Preisbildung Anfang Februar 1938 auch eine Preissenkung der regelmäßig wiederkehrenden Überholungs- und Instandsetzungs- arbeiten angeordnet.

Die Garagenpreise. Sodann wird vom Reichskommissar für die Preisbildung eine Verbilligung der Garagemieten angestrebt. Die Mietpreise für die Unterbringung von Kraftfahrzeugen zeigen nach der im Dezember 1936 in 45 Großstädten vorgenommenen Erhebung zum Teil einen sehr hohen Stand¹⁾. Eine allgemeine Senkung der Garagemieten bietet Schwierigkeiten, da die Betriebsverhältnisse sehr verschieden sind und manche Garagen trotz der hohen Mieten nur verhältnismäßig geringen Gewinn abwerfen. Es besteht jedoch die Möglichkeit einer Überprüfung der Garagemieten von Fall zu Fall. Erhöhungen der Einzelmieten im Zusammenhang mit der Änderung im Berechnungsverfahren der Umsatzsteuer sind nur mit besonderer Genehmigung gestattet.

Die Preise der Betriebsstoffe. Anfang Dezember 1936 war der Einfuhrzoll für Benzin von 17 auf 21 *ℛℳ* je 100 kg Eigengewicht (ohne den Tarazuschlag von 29 vH) und die Ausgleichsteuer für Benzol von 3,80 auf 8,80 *ℛℳ* je 100 kg heraufgesetzt worden. Durch diese fiskalische Mehrbelastung, deren Erträge dem Ausbau der Reichsautobahnen dienen sollten, waren die Verbraucherpreise für Betriebsstoffe mit Wirkung vom 5. Dezember 1936 allgemein

Spiritusbezugsfrist bei der Einfuhr oder Herstellung von Treibstoffen¹⁾

Gültigkeitsdauer	insgesamt in vH der Treibstoffmenge	davon entfallen auf	
		Äthylalkohol vH	Methanol vH
ab 1. 8. 1930	2,5	100,0	—
1. 4. 1931	3,5	100,0	—
1. 10. „	6,0	100,0	—
1. 12. 1932	10,0	100,0	—
1. 1. 1936	10,0	90,0	10,0
1. 6. „	10,0	80,0	20,0
1. 5. 1937	10,0	66⅔	33⅓
1. 10. „	8,5	66⅔	33⅓

¹⁾ Die Spiritusbezugsfrist ist mit Wirkung vom 1. Oktober 1936 für alle Treibstoffe mit Ausnahme der Flugkraftstoffe zu einer Beimischungspflicht erweitert worden. Ab 1. Mai 1937 ist für Benzol und für Treibstoffe mit einem Benzolgehalt von mehr als 10 Gewichtsprozent die Spiritusbeimischung weggefallen. — ²⁾ Eine Beimischung von Methanol war seit November 1935 mit einem Maximalbeimischungssatz von 16 vH vorgesehen; ab 1. Januar 1936 wurde der Beimischungssatz auf 10 vH festgesetzt.

um 3 bis 4 *ℛℳ* je l erhöht worden. Auf diesem Stand blieben die Preise für Benzin bis Ende des Jahres. Die Preisherabsetzung für den zur Beimischung verwandten Treibstoffspiritus von bisher

¹⁾ Vgl. hierzu »W. u. St.«, Jg. 1937, S. 313.

Von den Treibstoffgesellschaften festgesetzte Verbraucherpreise¹⁾ ab Zapfstelle je l in *ℛℳ*

Zeit	Berlin	Königsberg i. Pr.	Breslau	Leipzig	Hannover	Hamburg	Dortmund	Köln	Frankfurt a. M.	München
Benzol										
Jahresdurchschnitt	1933 47,4	1933 48,5	1933 48,5	1933 48,2	1933 48,5	1933 46,4	1933 45,4	1933 45,4	1933 47,2	1933 48
	1934 46	1934 48	1934 48	1934 48	1934 48	1934 45	1934 45	1934 45	1934 47	1934 47
	1935 46	1935 48	1935 48	1935 48	1935 46,4	1935 45	1935 45	1935 45	1935 47	1935 47
	1936 45,5	1936 46,9	1936 47,8	1936 47,6	1936 45,9	1936 44,4	1936 44,7	1936 44,7	1936 46,2	1936 46,9
	1937 49,3	1937 49,7	1937 50,7	1937 50,7	1937 49,7	1937 47,3	1937 46,7	1937 46,7	1937 48,7	1937 50,7
am 1. 1. 1937 ²⁾	48	49	50	50	49	46	46	46	48	50
ab 8. 5. 1937	50	50	51	51	50	48	47	47	49	51
Benzin										
Jahresdurchschnitt	1933 36,4	1933 38,5	1933 38,5	1933 38,2	1933 38,5	1933 35,4	1933 35,4	1933 35,4	1933 37,2	1933 38
	1934 35	1934 38	1934 38	1934 38	1934 38	1934 34	1934 35	1934 35	1934 37	1934 37
	1935 35	1935 38	1935 38	1935 38	1935 36,4	1935 34	1935 35	1935 35	1935 37	1935 37
	1936 35,3	1936 37,3	1936 38,2	1936 38	1936 36,3	1936 34,2	1936 35,1	1936 35,1	1936 36,6	1936 37,3
	1937 ³⁾ 39	1937 ³⁾ 40	1937 ³⁾ 41	1937 ³⁾ 41	1937 ³⁾ 40	1937 ³⁾ 37	1937 ³⁾ 37	1937 ³⁾ 37	1937 ³⁾ 39	1937 ³⁾ 41
Benzin-Benzol-Gemisch (Aral)										
Jahresdurchschnitt	1933 40,4	1933 42,5	1933 42,5	1933 42,2	1933 42,5	1933 39,4	1933 39,4	1933 39,4	1933 41,2	1933 42
	1934 39	1934 42	1934 42	1934 42	1934 42	1934 38	1934 39	1934 39	1934 41	1934 41
	1935 39	1935 42	1935 42	1935 42	1935 40	1935 38	1935 39	1935 39	1935 41	1935 41
	1936 39,3	1936 41,3	1936 42,2	1936 42	1936 40,3	1936 38,2	1936 39,1	1936 39,1	1936 40,6	1936 41,3
	1937 ³⁾ 43	1937 ³⁾ 44	1937 ³⁾ 45	1937 ³⁾ 45	1937 ³⁾ 44	1937 ³⁾ 41	1937 ³⁾ 41	1937 ³⁾ 41	1937 ³⁾ 43	1937 ³⁾ 45
Benzin-Alkohol-Gemisch (Monopolin)										
Jahresdurchschnitt	1933 36,4	1933 39	1933 38,5	1933 38,2	1933 38,5	1933 35,4	1933 35,4	1933 35,4	1933 37,2	1933 38
	1934 35	1934 38	1934 38	1934 38	1934 38	1934 34	1934 35	1934 35	1934 37	1934 37
	1935 35	1935 38	1935 38	1935 38	1935 36,4	1935 34	1935 35	1935 35	1935 37	1935 37
	1936 35,3	1936 37,3	1936 38,2	1936 38	1936 36,3	1936 34,2	1936 35,1	1936 35,1	1936 36,6	1936 37,3
	1937 ³⁾ 39	1937 ³⁾ 40	1937 ³⁾ 41	1937 ³⁾ 41	1937 ³⁾ 40	1937 ³⁾ 37	1937 ³⁾ 37	1937 ³⁾ 37	1937 ³⁾ 39	1937 ³⁾ 41

¹⁾ Die Konventionspreise der Treibstoffgesellschaften wurden von Außenseitern unterboten. — ²⁾ Seit der letzten Neuleistung am 5. Dezember 1936 gültige Preise.

42,50 *ℛℳ* je hl Weingeist auf 40 *ℛℳ* im Mai und 39,25 *ℛℳ* im Juli, die im Zusammenhang mit der Erhöhung des Beimischungssatzes für Methanol von 20 auf 33⅓ vH der Spritquote eingetreten war, ist in den Benzinpreisen nicht zum Ausdruck gekommen. Im Mai 1937 ergab sich indes eine weitere Preisänderung für Benzol durch die Aufhebung der seit August 1936 bestehenden Pflicht zur Beimischung von Methanol. Nach der Einführung der Beimischungspflicht, die eine Verbilligung der Herstellungskosten bedeutete, waren die Zapfstellenpreise für das nur noch mit Beimischung an den Markt kommende Benzol ab 1. August 1936 um 1 *ℛℳ* (in Berlin und Hamburg um 2 *ℛℳ*) je l gesenkt worden. Diese Preissenkung wurde, nachdem die Beimischung fortgefallen ist, also wieder reines Benzol geliefert werden kann, mit Wirkung vom 8. Mai 1937 wieder aufgehoben.

Neuzulassungen und Bestand an Kraftfahrzeugen

Neuzulassungen

Im Jahre 1937 wurden zum erstenmal über eine halbe Million Kraftfahrzeuge neu zugelassen, nämlich 522 150. Davon waren 234 639 oder über ⅔, Krafträder, 216 849 oder weitere ⅔, Personenkraftwagen und über ⅓, Nutzfahrzeuge, und zwar 57 659 Lastkraftwagen, 11 005 Zugmaschinen und Sattelschlepper und 1 998 Kraftomnibusse. Gegenüber 1933, dem ersten Jahr der neuen Motorisierungspolitik, in dem nur 153 000 Kraftfahrzeuge¹⁾ in Betrieb genommen wurden, hat sich damit die Gesamtzulassungsziffer auf das Dreieinhalbfache erhöht. Dabei ist die Zahl der Neuzulassungen bei den Personenwagen auf das Dreifache, bei den Krafträdern auf das Vierfache und bei den Lastwagen sogar auf das Fünffache gestiegen.

Das Ausmaß dieser Steigerungen wird besonders augenscheinlich, wenn man einen Vergleich mit der Entwicklung im Ausland während dieser Zeit zieht. So nahmen z. B. die Personenzulassungen gegenüber 1933 in den Vereinigten Staaten von Amerika (Januar/September) um noch nicht das Eineinhalbfache, in Großbritannien um etwa ⅔, und in Frankreich nur unbedeutend zu. Die Lastwagenzulassungen lagen in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1937 um mehr als das Eineinhalbfache höher, in Großbritannien um über die Hälfte, dagegen in Frankreich sogar um ⅓ niedriger als 1933.

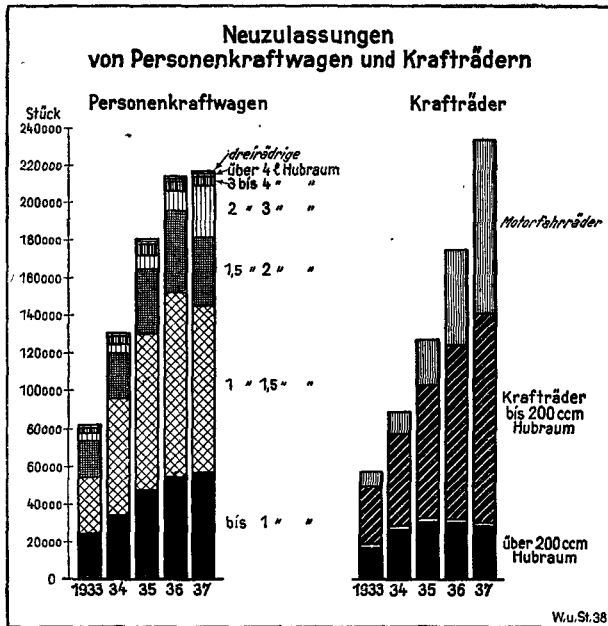
¹⁾ Vgl. »W. u. St.« 1937, S. 89.

Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in wichtigen Ländern ¹⁾	Personenkraftwagen				Lastkraftwagen (einschl. Kraftomnibusse)			
	Jan./Sept.		1936	1935	Jan./Sept.		1936	1935
	1937	1936			1937	1936		
in 1 000								
Deutsches Reich ²⁾ ..	167,2	163,9	213,1	180,1	33,4	33,6	45,7	33,8
Frankreich	124,4	³⁾ 126,5	³⁾ 168,6	³⁾ 141,2	17,2	³⁾ 15,8	⁴⁾ 21,6	⁴⁾ 21,1
Großbritannien	244,6	228,3	304,0	276,0	74,9	76,1	101,6	81,2
Irland	8,0	6,9	8,1	5,9	2,1	1,8	2,4	1,9
Norwegen	6,1	3,8	4,6	3,7	3,6	3,2	4,2	3,0
Österreich	3,9	3,8	4,5	2,2	0,6	0,5	0,7	0,7
Portugal	3,1	2,4	3,1	3,4	1,1	1,1	1,4	1,8
Rumänien	2,6	1,3	1,8	1,6	0,8	0,4	0,8	0,7
Schweden	20,6	14,9	18,2	14,1	7,3	6,1	8,1	6,6
Schweiz	7,1	6,6	8,4	8,8	³⁾ 7,3	³⁾ 6,1	⁴⁾ 9,1	⁴⁾ 1,1
Tschechoslowakei ..	9,0	7,7	10,1	8,4	1,2	0,7	1,1	0,8
Ungarn	2,8	2,2	2,6	1,7	0,2	0,2	0,3	0,2
Ver. St. v. Amerika ³⁾	2879,8	2669,5	3404,5	2743,9	513,3	496,4	611,6	510,7

¹⁾ Nach Zusammenstellungen des Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles, Paris. — ²⁾ Ohne Dreirad- und ohne Elektrofahrzeuge, bis März 1935 ohne Saarland. — ³⁾ Einschl. Kraftomnibusse. — ⁴⁾ Ohne Kraftomnibusse. — ⁵⁾ Nach »Automotive Industries«.

1937 kamen im Deutschen Reich im Vergleich zum Vorjahr 65 333 oder 14,3 vH mehr Fahrzeuge neu in den Verkehr. Dabei erhöhte sich die Zahl der Neuzulassungen bei den Krafträdern um ⅓. Entscheidend hierfür war das weitere Vordringen der Kleinkrafträder, insbesondere der Motorfahräder, deren Zulassungsziffer allein um über ⅔ höher lag. ⅔ der im Berichtsjahr

neuzugelassenen Krafträder waren Motorfahräder (im Vorjahr noch nicht $\frac{3}{10}$) und fast die Hälfte sonstige Kleinkrafträder. Diesmal war auch wieder eine Steigerung der Neuzulassungen an schwersten Maschinen über 500 ccm Hubraum zu verzeichnen, und zwar um 13,9 vH.



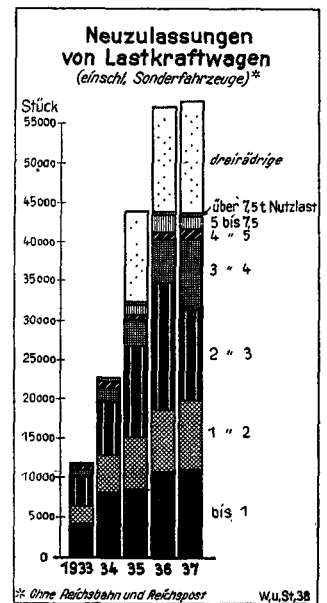
An Personenkraftwagen und Lastkraftwagen wurden im ganzen nur wenig mehr als im Vorjahr neu in Betrieb genommen. Jedoch ergaben sich hier in der Gliederung nach Größenklassen zum Teil erhebliche Veränderungen. Bei den Personenkraftwagen nahmen die Zulassungen an Kleinwagen bis 1 l Hubraum, auf die über $\frac{1}{4}$ der neuzugelassenen Personenwagen entfiel, weiter zu, und zwar um 4,5 vH. Die Zulassungsziffern der Wagen mit einem Hubraum über 1 bis 1,5 l und über 1,5 bis 2 l gingen dagegen erheblich zurück (um 9,3 vH bzw. 16,0 vH). Demgegenüber erhöhten sich aber die Neuzulassungen an stärkeren Wagen mit über 2 l Hubraum allgemein, besonders in der 2 bis 3 l-Klasse, in der die Entwicklung durch die Einführung neuer Typen bestimmt war. In dieser Klasse allein stieg die Zahl der neuzugelassenen Wagen auf das Zweieinhalbfache.

Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Größenklassen (ohne Reichsbahn und Reichspost)	1937		1936		Veränderung 1937 geg. 1936 vH
	Zahl	vH	Zahl	vH	
Personenkraftwagen					
davon					
dreirädrige bis 200 ccm Hubraum	242	0,1	330	0,1	- 26,7
» über 200 »	66	0,0	129	0,1	- 48,8
andere bis 1 l Hubraum	57 695	26,6	55 229	25,9	+ 4,6
über 1 l » 1,5 l	88 089	40,6	97 129	45,6	- 9,3
» 1,5 l » 2 l	36 662	16,9	43 657	20,4	- 16,0
» 2 l » 3 l	27 475	12,7	10 850	5,1	+ 153,2
» 3 l » 4 l	5 773	2,7	5 450	2,6	+ 5,9
über 4 l	847	0,4	806	0,4	+ 5,1
Zusammen	216 849	100,0	213 580	100,0	+ 1,5
Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge					
davon					
dreirädrige bis 200 ccm Hubraum	9 027	15,7	8 705	15,3	+ 3,7
» über 200 »	4 922	8,6	4 250	7,6	+ 16,8
andere bis 1 t Nutzlast	11 075	19,2	10 777	18,9	+ 2,8
über 1 t » 2 t	8 818	15,3	7 975	14,0	+ 10,6
» 2 t » 3 t	11 550	20,0	16 171	28,4	- 28,6
» 3 t » 4 t	8 979	16,6	5 601	9,8	+ 60,3
» 4 t » 5 t	1 497	2,6	1 031	1,8	+ 46,2
» 5 t » 7½ t	1 668	2,9	2 310	4,1	- 27,8
über 7½ t	123	0,2	121	0,2	+ 1,7
Zusammen	57 659	100,0	56 941	100,0	+ 1,3
Kraftomnibusse					
bis 16 Sitzplätze	58	2,9	50	2,4	+ 16,0
über 16 » 30	459	23,0	730	34,6	- 37,1
über 30	1 481	74,1	1 337	63,1	+ 10,8
Zusammen	1 998	100,0	2 117	100,0	- 5,6
Krafträder					
Motorfahräder	93 048	39,7	50 767	28,9	+ 83,3
bis 100 ccm Hubraum	11 994	5,1	6 496	3,7	+ 84,6
über 100 » 200	100 318	42,7	87 500	49,7	+ 14,6
» 200 » 350	17 320	7,4	17 464	9,9	- 0,8
» 350 » 500	8 647	3,7	10 763	6,1	- 19,7
über 500	3 312	1,4	2 908	1,7	+ 13,9
Zusammen	234 639	100,0	175 898	100,0	+ 33,4
Zugmaschinen einschl. Sattelschlepper					
bis 25 PS Motorleistung	5 036	45,8	2 934	35,4	+ 71,6
26 » 40	2 613	23,7	3 293	39,8	- 20,6
41 » 60	2 409	21,9	1 186	14,3	+ 103,1
61 » 90	478	4,3	530	6,4	- 9,8
über 90	469	4,3	338	4,1	+ 38,8
Zusammen	11 005	100,0	8 281	100,0	+ 32,9

Bei den Lastkraftwagen war wieder ein erhöhter Einsatz an Leichtfahrzeugen mit einer Nutzlast bis 2 t zu verzeichnen, wenn auch im Vergleich zu den Vorjahren in nicht so starkem Umfange. Die Entwicklung war sonst durch erhebliche Verlagerungen zugunsten gewisser mittelschwerer Typen gekennzeichnet.

Neuzulassungen von Kraftomnibussen, Lastkraftwagen ¹⁾ und Zugmaschinen ²⁾ nach Antriebsarten*)	Vergasermotor		Dieselmotor		Glühkopfmotor		Gas-generator		Dampfmaschine		Elektromotor		Flüssiggas n. Hochdruckgas		Bar. Flüssiggas n. Hochdruckgas	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Kraftomnibusse																
Sitzplätze																
bis 16 „	44	46	14	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
über 16 „	145	277	294	441	—	—	—	2	—	—	5	7	15	15	3	3
„ 30 „	723	591	690	726	—	—	3	9	—	3	2	2	63	63	6	6
	912	914	998	1 171	—	—	3	11	—	3	7	9	78	78	9	9
Lastkraftwagen¹⁾																
Nutzlast																
bis 1 t	10 892	10 636	56	70	—	—	1	—	—	—	99	66	27	18	5	5
über 1 bis 2 t	7 723	6 969	664	713	—	—	2	6	—	—	282	232	147	128	55	55
„ 2 „ 3 t	8 004	11 593	2 513	4 143	—	—	39	29	—	—	90	60	904	856	346	346
„ 3 „ 4 t	5 642	1 878	3 025	3 605	—	—	10	13	—	—	3	9	299	283	96	96
„ 4 „ 5 t	41	78	1 419	936	—	—	9	10	—	—	14	5	14	11	2	2
„ 5 „ 7 $\frac{1}{2}$ t	61	95	1 581	2 199	—	—	16	15	—	—	1	—	9	5	1	1
„ 7 $\frac{1}{2}$ t	2	1	121	117	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
	32 365	31 250	9 379	11 783	—	—	77	76	—	—	489	372	1 400	1 301	505	505
Zulassungspflichtige Zugmaschinen²⁾																
Motorleistung																
bis 25 PS	90	62	3 574	2 181	1 363	687	—	—	—	—	9	4	—	—	—	—
26 „ 40 „	18	57	1 043	1 187	1 551	2 047	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
41 „ 60 „	19	82	1 461	1 081	921	15	—	7	—	—	—	—	7	7	1	1
61 „ 90 „	82	89	362	426	—	—	11	6	—	—	—	—	23	22	9	9
über 90 „	3	2	458	329	—	—	6	7	—	—	—	—	2	—	—	—
	212	292	6 898	5 204	3 835	2 749	17	20	—	—	11	5	32	29	11	11

*) Ohne Reichsbahn und Reichspost. — ¹⁾ Einschl. Sonderfahrzeuge, ohne dreirädrige Fahrzeuge. — ²⁾ Einschl. Sattelschlepper.



Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen ¹⁾ nach Gebieten	Krafträder (einschl. Motorfahrräder)			Personenkraftwagen			Kraftomnibusse			Lastkraftwagen und Sonderfahrzeuge			Zugmaschinen und Sattelschlepper			Kraftfahrzeuge insgesamt		
	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH
	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH	1937	1936	Veränd. 1937 geg. 1936 vH
Ostpreußen	5 154	4 439	+ 16,1	7 167	7 574	- 5,4	55	51	+ 7,8	1 372	1 835	- 25,2	439	313	+ 40,3	14 187	14 212	- 0,2
Berlin	7 223	5 761	+ 25,4	17 873	17 675	+ 1,1	81	85	- 4,7	4 900	4 716	+ 3,9	451	478	- 5,6	30 528	28 715	+ 6,3
Brandenburg	9 876	7 213	+ 36,9	9 212	8 350	+ 10,3	71	49	+ 44,9	2 154	1 921	+ 12,1	812	493	+ 64,7	22 125	18 026	+ 22,7
Pommern	5 514	4 495	+ 22,7	6 300	6 455	- 2,4	42	24	+ 75,0	1 293	1 632	- 20,8	444	331	+ 34,1	13 593	12 937	+ 5,1
Grenzmark Pos.-Westpr.	857	546	+ 57,0	888	867	+ 2,4	2	6	- 66,7	163	225	- 27,6	116	69	+ 68,1	2 026	1 713	+ 18,3
Niederschlesien	11 677	7 943	+ 47,0	8 165	7 712	+ 5,9	49	46	+ 6,5	1 620	1 453	+ 11,5	596	472	+ 26,3	22 107	17 626	+ 25,4
Oberschlesien	3 351	2 303	+ 45,5	2 042	1 997	+ 2,3	9	8	+ 12,5	555	490	+ 13,3	149	111	+ 34,2	6 106	4 909	+ 24,4
Sachsen	12 969	9 761	+ 32,9	12 921	12 362	+ 4,5	92	99	- 7,1	2 971	3 027	- 1,9	1 180	766	+ 54,0	30 133	26 015	+ 15,8
Schleswig-Holstein	4 323	3 974	+ 8,8	5 251	6 271	- 16,3	43	73	- 41,1	1 916	2 413	- 20,6	243	258	- 5,8	11 776	12 989	- 9,3
Hannover	13 579	10 276	+ 32,1	11 897	12 132	- 1,9	121	108	+ 12,0	2 818	3 022	- 6,8	910	695	+ 30,9	29 325	26 233	+ 11,8
Westfalen	17 305	12 281	+ 40,9	13 716	13 058	+ 5,0	165	161	+ 2,5	4 296	4 044	+ 6,2	522	493	+ 5,9	36 004	30 037	+ 19,9
Hessen-Nassau	10 045	7 252	+ 38,5	8 797	8 304	+ 5,9	127	108	+ 17,6	2 291	2 157	+ 6,2	271	165	+ 64,2	21 531	17 986	+ 19,7
Rheinprovinz	23 013	16 129	+ 42,7	23 624	22 520	+ 4,9	278	254	+ 9,4	8 165	7 832	+ 4,3	753	587	+ 28,3	55 833	47 322	+ 18,0
Hohenzollerische Lande	218	191	+ 14,1	161	159	+ 1,3	2	2	—	26	30	- 13,3	15	8	+ 87,5	422	390	+ 8,2
Preußen	125 104	92 564	+ 35,2	128 014	125 436	+ 2,1	1 137	1 074	+ 5,9	34 540	34 797	- 0,7	6 901	5 239	+ 31,7	295 696	259 110	+ 14,1
Bayern	40 385	29 265	+ 38,0	23 867	23 682	+ 0,8	279	401	- 30,4	6 369	5 909	+ 7,8	1 562	1 085	+ 44,0	72 462	60 342	+ 20,1
Sachsen	20 127	15 316	+ 31,4	17 221	17 030	+ 1,1	106	91	+ 16,5	4 361	4 354	+ 0,2	516	400	+ 29,0	42 331	37 191	+ 13,8
Württemberg	11 002	9 254	+ 18,9	10 747	10 922	- 1,6	153	200	- 23,5	2 513	2 800	- 10,2	330	176	+ 87,5	24 745	23 352	+ 6,0
Baden	10 141	7 560	+ 34,1	7 792	8 233	- 5,4	89	89	—	1 682	1 515	+ 11,0	289	244	+ 18,4	19 993	17 641	+ 13,3
Hamburg	3 226	1 999	+ 61,4	6 658	5 277	+ 26,2	19	38	- 50,0	2 414	1 704	+ 41,7	193	136	+ 41,9	12 510	9 154	+ 36,7
Thüringen	6 796	5 089	+ 33,5	5 323	5 368	- 0,8	60	53	+ 13,2	1 322	1 296	+ 2,0	268	191	+ 40,3	13 769	11 997	+ 14,8
Hessen	5 352	3 662	+ 46,1	4 558	4 261	+ 7,0	56	46	+ 21,7	1 252	1 012	+ 23,7	133	109	+ 22,0	11 351	9 090	+ 24,9
Mecklenburg	2 557	2 412	+ 6,0	3 161	3 398	- 7,0	10	29	- 65,5	624	772	- 19,2	232	190	+ 22,1	6 584	6 801	- 3,2
Braunschweig	2 339	1 863	+ 25,6	2 032	1 943	+ 4,6	36	19	+ 89,5	575	475	+ 21,1	170	154	+ 10,4	5 152	4 454	+ 15,7
Oldenburg	1 862	1 765	+ 5,6	1 893	2 033	- 6,9	15	26	- 42,3	428	489	- 12,5	91	116	- 21,6	4 289	4 429	- 3,2
Bremen	806	737	+ 9,4	1 900	1 962	- 3,2	6	7	- 14,3	534	554	- 3,6	95	84	+ 13,1	3 341	3 344	- 0,1
Anhalt	1 479	1 114	+ 32,8	1 304	1 179	+ 10,6	16	12	+ 33,3	370	382	- 3,1	133	76	+ 75,0	3 302	2 763	+ 19,5
Lippe	811	568	+ 42,8	533	610	- 12,6	7	11	- 36,4	116	103	+ 12,6	34	23	+ 47,8	1 501	1 315	+ 14,1
Schaumburg-Lippe	230	179	+ 28,5	134	121	+ 10,7	2	2	—	32	42	- 23,8	17	10	+ 70,0	415	354	+ 17,2
Saarland	2 422	2 551	- 5,1	1 712	2 125	- 19,4	7	19	- 63,2	527	737	- 29,5	41	48	- 14,6	4 709	5 480	- 14,1
Deutsches Reich	234 639	175 898	+ 33,4	216 849	213 580	+ 1,5	1 998	2 117	- 5,6	57 659	56 941	+ 1,3	11 005	8 281	+ 32,9	522 150	456 817	+ 14,3

¹⁾ Soweit ganze Zulassungsbereiche in Frage kamen, sind bei den Zahlen für 1937 die auf Grund des am 1. April 1937 in Kraft getretenen Gesetzes über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen eingetretenen Gebietsänderungen auch für das 1. Vierteljahr berücksichtigt worden. Jedoch war dies bei Motorfahrzeugen und Zugmaschinen nicht möglich. Für 1936 wurde das ehemalige Land Lübeck mit 271 Krafträdern, 596 Personenkraftwagen, 9 Kraftomnibussen, 308 Lastkraftwagen, 13 Zugmaschinen, insgesamt 1 197 Kraftfahrzeugen der Provinz Schleswig-Holstein bzw. dem Land Preußen zugezählt.

Im einzelnen stieg die Zulassungsziffer bei den Dreiradfahrzeugen mit einem Hubraum über 200 ccm um 15,8 vH und bei den Lastwagen mit einer Nutzlast von 1 bis 2 t um 10,6 vH. Die Zahlen der neuzugelassenen Wagen mit einer Nutzlast von über 2 bis 3 t und über 5 bis 7½ t gingen um 28,6 vH und 27,8 vH zurück. Demgegenüber haben sich die Zulassungszahlen in den Größenklassen mit über 3 bis 4 t und über 4 bis 5 t Nutzlast um 60,3 vH und 45,2 vH erhöht.

Bei den Zugmaschinen setzte sich die bereits im Vorjahr beobachtete überdurchschnittliche Steigerung der Zulassungen fort. Sie betrug gegenüber dem Vorjahr ⅓. Dabei nahm die Zahl der erstmals in Betrieb gesetzten Kleinschlepper mit einer Maschinenleistung bis 25 PS, die fast die Hälfte der zugelassenen Schlepper ausmachten, allein um ⅗ zu, die der Schlepper mit 41 bis 60 PS Maschinenleistung verdoppelte sich sogar.

Die Gliederung der Neuzulassungen nach Antriebsarten hat ergeben, daß im Gegensatz zur bisherigen Entwicklung die Zulassungen an Lastkraftwagen mit Dieselantrieb im ganzen abgenommen haben. Dagegen haben die Zulassungen an Lastwagen, die mit heimischen Kraftstoffen betrieben werden, wie im Vorjahr wieder stark zugenommen, am stärksten bei den Fahrzeugen mit Antrieb durch Speichergas, für die seit April 1937 eine besondere Genehmigung erforderlich ist. 1400 neue Lastwagen wurden festgestellt, die mit Speichergas gefahren werden, im Vorjahr waren es nur 505. Anders als bei den Lastwagen war der Dieselmotor bei den Zugmaschinen der Stückzahl nach weiter

vorherrschend. Daneben waren bei den Zugmaschinen die Kleinschlepper bis 25 PS und die mittelschweren Schlepper mit 41 bis 60 PS in erhöhtem Maße mit Glühkopfmotor ausgerüstet.

Die Entwicklung in den einzelnen Reichsteilen verlief so, daß im allgemeinen die Zulassungszahlen für alle Fahrzeugarten im Vergleich zum Vorjahr vor allem in solchen Bezirken günstiger waren, die in der Dichte des Kraftfahrzeugbestandes gegenüber dem Reichsdurchschnitt zurückgeblieben sind, so in Niederschlesien, Hessen, Oberschlesien, Westfalen, Hessen-Nassau, in der Grenzmark Posen-Westpreußen und in der Rheinprovinz. Nicht so günstig war die Entwicklung in Bezirken mit stärkerem landwirtschaftlichen Einschlag, wie in Mecklenburg, Oldenburg, Ostpreußen und Pommern, ferner in Schleswig-Holstein und im Saarland. Jedoch lagen in diesen Gebieten außer im Saarland die Zulassungen an Personen- und Lastkraftwagen in den Vorjahren erheblich über dem Durchschnitt.

Die Auszählung der Neuzulassungen nach Käufergruppen¹⁾ für die beiden Halbjahre 1937 zeigt, daß die jahreszeitlichen Unterschiede beim Kraftfahrzeugaussatz an bestimmte Käuferkreise ziemlich erheblich sind, wenn auch dies im Berichtsjahr infolge der längeren Fristen zwischen dem Verkauf und der Auslieferung und der damit späteren Zulassung der Fahrzeuge nicht in vollem Umfange zum Ausdruck kam. Land- und Forstwirtschaft traten, wie zu erwarten war, in der zweiten Jahreshälfte

¹⁾ Vgl. »W. u. St.« 1937, S. 663.

Die Kraftfahrzeugkäufer im Jahre 1937 nach Hauptgruppen	Insgesamt				Personenwagen				Krafträder				Nutzfahrzeuge			
	1 Hj. 1937	vH	2 Hj. 1937	vH	1 Hj. 1937	vH	2 Hj. 1937	vH	1 Hj. 1937	vH	2 Hj. 1937	vH	1 Hj. 1937	vH	2 Hj. 1937	vH
	1937		1937		1937		1937		1937		1937		1937		1937	
Land- und Forstwirtschaft	20 429	7,56	23 727	9,42	7 088	6,50	7 763	7,21	9 966	7,76	10 753	10,13	3 375	10,30	5 211	13,75
Industrie und Handwerk ¹⁾	54 049	19,99	55 632	22,09	29 229	26,79	31 129	28,89	14 503	11,29	12 878	12,12	10 317	31,49	11 625	30,63
Handel und Verkehr ²⁾	60 455	22,36	59 861	23,77	33 306	30,53	32 876	30,51	9 606	7,48	8 088	7,62	17 543	53,44	18 897	49,87
Im freien Beruf Tätige	7 927	2,83	7 247	2,88	6 833	6,26	6 312	5,86	1 076	0,84	900	0,86	18	0,05	35	0,09
Behörden und Beamte	20 057	7,42	19 774	7,85	9 703	8,89	9 688	8,99	9 122	7,10	8 236	7,76	1 232	3,76	1 850	4,88
Arbeiter und Angestellte	93 889	34,74	73 395	29,15	16 261	14,90	13 754	12,77	77 566	60,39	59 575	56,09	62	0,19	66	0,17
Sonstige	13 515	5,00	12 193	4,84	6 692	6,13	6 215	5,77	6 604	5,14	5 766	5,43	219	0,67	212	0,56
Zusammen	270 321	100,00	251 829	100,00	109 112	100,00	107 737	100,00	128 443	100,00	106 196	100,00	32 766	100,00	37 896	100,00

¹⁾ Reichsgruppen, einschl. Energiewirtschaft, — ²⁾ Reichsgruppen, einschl. Banken und Versicherungen.

Die Käufer der im Jahre 1937 neuzugelassenen Kraftfahrzeuge nach Wirtschafts- und Berufsgruppen	Personenkraftwagen			Kraft- omni- busse	Lastkraftwagen (einschl. Sonder- fahrzeuge)			Krafträder (einschl. Motor- fahräder)			Zugmaschinen (einschl. Sattel- schlepper)			Kraft- fahr- zeuge ins- ge- samt
	Hubraum		Zus.		Nutzlast		Zus.	Hubraum		Zus.	Eigengewicht		Zus.	
	bis 2 l	über 2 l			bis 2 t	über 2 t		bis 200 ccm	über 200 ccm		bis 2,5 t	über 2,5 t		
Reichsgruppe Industrie	23 586	10 004	33 590	60	6 651	5 440	12 091	3 694	623	4 317	331	1 036	1 367	51 425
dar.: Bergbau, Eisen-, Stahl- und Metall- gewinnung	485	430	915	5	145	158	303	100	23	123	12	41	53	1 399
Stahl- u. Eisenbau, Maschinenbau	1 826	828	2 654	4	362	237	599	152	30	182	33	30	63	3 502
Fahrzeugindustrie einschl. Luftfahrt- industrie	3 392	1 959	5 351	27	276	130	406	216	231	447	6	32	38	6 269
Elektroindustrie, Feinmechanik, Optik	768	329	1 097	2	248	76	324	36	8	44	6	14	20	1 487
Eisen-, Blech- u. Metallwarenindustrie	1 821	889	2 710	2	408	204	612	131	34	165	11	17	28	3 517
Industrie der Steine u. Erden, Holz- industrie u. Baugewerbe	6 180	1 904	8 084	5	635	2 173	2 808	1 957	186	2 143	127	692	819	13 859
Chemische Industrie, Papier- u. papier- verarbeitende Industrie	3 361	1 185	4 546	4	1 180	582	1 762	437	65	502	26	67	93	6 907
Leder-, Textil- u. Bekleidungsindustrie	2 706	1 485	4 191	10	907	313	1 220	246	20	266	20	23	43	5 730
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	3 047	995	4 042	1	2 490	1 567	4 057	419	26	445	90	120	210	8 755
Reichsgruppe Handwerk	23 046	2 902	25 948	31	6 349	1 299	7 648	20 232	2 514	22 746	89	155	244	56 617
dar.: Nahrungs- u. Genußmittelhandwerk ..	7 422	1 287	8 709	1	4 139	317	4 456	3 186	376	3 562	39	16	55	16 783
Bauhandwerk	7 293	837	8 130	3	1 228	772	2 000	7 741	918	8 659	25	108	133	18 925
Metallhandwerk	4 225	397	4 622	24	295	141	436	3 655	592	4 247	19	22	41	9 370
Reichsgruppe Handel	49 389	9 303	58 692	66	14 419	5 662	20 081	14 944	1 540	16 484	740	574	1 314	96 637
dar.: Groß-, Ein- u. Ausführhandel	9 466	2 448	11 914	4	4 300	2 868	7 168	853	89	942	276	304	580	20 608
Einzelhandel ¹⁾	21 399	3 189	24 588	13	8 955	2 457	11 412	8 472	771	9 243	416	236	652	45 908
Kraftfahrzeug-Einzelhandel ²⁾	8 377	2 295	10 672	38	382	193	575	923	387	1 310	21	4	25	12 620
Vermittlergewerbe	7 601	989	8 590	1	240	29	269	1 970	120	2 090	5	1	6	10 956
Reichsgruppe Banken u. Versicherungen	846	326	1 172	1	41	20	61	250	23	273	3	20	23	1 530
Reichsgruppe Energiewirtschaft	648	172	820	19	347	121	468	237	81	318	2	12	14	1 639
Organisation des gewerblichen Verkehrs ..	5 199	1 119	6 318	1 621	1 876	9 506	11 382	770	167	937	535	1 356	1 891	22 149
dar.: Kraftfahrzeuggewerbe	4 312	858	5 170	1 438	1 443	7 802	9 245	564	139	703	287	1 041	1 328	17 884
Land-, Forst- u. Fischwirtschaft, Molkerei- betriebe	13 371	1 480	14 851	6	1 978	629	2 607	19 570	1 149	20 719	2 676	3 297	5 973	44 156
Kultur-, Gesundheitswesen, Rechtswesen u. Technik	14 608	2 669	17 277	16	289	80	369	3 613	386	3 999	13	19	32	21 693
dar.: Ärzte, Tierärzte, Hebammen	7 196	1 303	8 499	—	2	—	2	1 144	79	1 223	—	—	—	9 724
Rechtsanwälte, Patentanwälte, Wirt- schaftssachverständige	1 386	344	1 730	—	1	—	1	158	17	175	—	—	—	1 906
Techniker	2 525	391	2 916	—	25	25	50	478	100	578	—	—	—	3 544
Kirchen, kirchliche Einrichtungen u. kirchliche Beamte	935	33	968	—	25	6	31	1 564	44	1 608	2	7	9	2 616
Behörden, Partei u. Beamte	16 930	2 461	19 391	178	1 712	1 054	2 766	14 462	2 896	17 358	55	83	138	39 831
dar.: Beamte im öffentlichen Dienst	9 290	438	9 728	—	5	—	5	8 996	939	9 935	—	—	—	19 668
Angestellte	25 029	2 598	27 627	—	72	—	72	27 956	4 912	32 868	—	—	—	60 567
dar.: Leitende Angestellte	8 339	1 598	9 937	—	15	—	15	3 195	585	3 780	—	—	—	13 732
Kaufmännische oder Büroangestellte ..	4 932	260	5 192	—	13	—	13	10 504	1 900	12 404	—	—	—	17 609
Im Ein- u. Verkauf tätige Angestellte ..	3 429	215	3 644	—	15	—	15	2 333	284	2 617	—	—	—	6 276
Arbeiter	2 328	60	2 388	—	56	—	56	90 057	14 216	104 273	—	—	—	106 717
Berufslose ³⁾	6 839	968	7 807	—	27	—	27	8 011	728	8 739	—	—	—	16 573
Insgesamt	182 754	34 095	216 849	1 998	33 842	23 817	57 659	205 360	29 279	234 639	4 446	6 559	11 005	522 150

¹⁾ Im Einzelhandel sind für Januar auch die Zulassungen des Kraftfahrzeugeinzelhandels enthalten. — ²⁾ Ohne Januar. — ³⁾ Z. B. Studenten, Ehe-
frauen — darunter auch Käufer ohne Angabe des Berufs. — ⁴⁾ Dreiradfahrzeuge zur Feldbestellung.

nach der Ernte bei allen Fahrzeuggattungen stärker als Käufer auf. Demgegenüber lag das Schergewicht des Absatzes im 1. Halbjahr mehr bei solchen Käufergruppen, die das Kraftfahrzeug außer zu beruflichen oder gewerblichen besonders auch zu Erholungszwecken benutzen. Dies trifft insbesondere für den Personenwagen- und Krafttradabsatz an Angestellte und Arbeiter, ferner an im freien Beruf Tätige und an Beamte zu. Neben Land- und Forstwirtschaft waren im 2. Halbjahr am Nutzfahrzeugmarkt in stärkerem Maße Industrie und Handwerk, ferner Handel und Verkehr als Käufer vertreten, Industrie und Handwerk daneben auch noch am Personenwagenmarkt. In der Verteilung der im 2. Halbjahr neuzugelassenen Kraftfahrzeuge nach Größenklassen auf die einzelnen Käufergruppen haben sich gegenüber dem 1. Halbjahr im ganzen keine erheblichen Veränderungen ergeben.

Nach ersten Feststellungen auf Grund der bei der Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeuge eingetragenen Kraftfahrzeugbriefe wurden im 2. Halbjahr 1937 insgesamt 29 220 gebrauchte Nutzfahrzeuge auf andere Fahrzeughalter umgeschrieben, davon 14 210 im gleichen Zulassungsbezirk. Im einzelnen wurden 25 962 Umschreibungen (davon 13 151 im gleichen Zulassungsbezirk) für Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge gezählt, 697 (245) für Kraftomnibusse und 2 561 (814) für Zugmaschinen und Sattelschlepper. Die Zahl der Umschreibungen an Lastkraftwagen und Kraftomnibussen war also nicht viel geringer als die Zahl der Neuzulassungen.

Bestand

Ende 1937 waren nunmehr nach Feststellungen, die im Wege der Fortschreibung der für den 1. Juli 1937 ermittelten Bestands-

zahlen gemacht wurden, im Reich 3 027 547 Kraftfahrzeuge¹⁾ vorhanden. Davon waren 1 416 633 Kraftfahrzeuge, 1 194 472 Personenkraftwagen, 352 948 Lastkraftwagen, 46 145 zulassungspflichtige Zugmaschinen und Sattelschlepper und 17 349 Kraftomnibusse. Seit 1932, dem letzten Jahr vor der Machtübernahme, hat sich damit der Kraftfahrzeugbestand fast verdoppelt. Auf 1 000 Einwohner entfallen jetzt 45 Kraftfahrzeuge, dagegen 1932 nur 25.

Mit gewissen Unterschieden waren an den Fortschritten der Motorisierung in den letzten fünf Jahren alle Reichsteile beteiligt.

Im allgemeinen waren die Bestandszugänge an Kraftfahrzeugen in den Bezirken größer, die 1932 im Verhältnis zur Bevölkerungszahl einen geringeren Kraftfahrzeugbestand hatten. Die Entwicklung ist also in der Richtung einer Angleichung der Unterschiede in dem Stande der Motorisierung der verschiedenen Bezirke gegangen. In besonderem Maße trifft dies zu für den Bestand der Personenwagen und der Lastwagen in den Gebieten mit überwiegend landwirtschaftlichem Charakter. Dagegen waren in den Bezirken mit starkem industriellen Einschlag erhebliche Zugänge an Kraftfahrzeugen zu verzeichnen. Eine besondere Stellung nahmen bislang die Grenzgebiete ein, in denen die ungünstige neue Grenzziehung die Entwicklung hemmte.

Im Bestande an Kraftfahrzeugen hatten in den letzten fünf Jahren die stärksten Zugänge vor allem Hessen-Nassau, Anhalt, Württemberg, Braunschweig, Westfalen, Hessen, Baden und die

¹⁾ Ohne die nichtzulassungspflichtigen Zugmaschinen, deren Bestand am 1. Juli 1937 20 596 betrug. Schätzt man, daß auch deren Zahl im gleichen Maße zugenommen hat wie die Zahl der zulassungspflichtigen Zugmaschinen, dann würde sich ein Gesamtbestand von rd. 3 051 000 Kraftfahrzeugen am 31. 12. 1937 ergeben.

Rheinprovinz zu verzeichnen. Bei den Personenwagen waren die Zugänge überdurchschnittlich insbesondere in Ostpreußen, Pommern, Anhalt, Mecklenburg und den Provinzen Sachsen, Brandenburg und Hannover, bei den Lastkraftwagen in den meisten der obengenannten Gebiete und außerdem in der Grenzmark Posen-Westpreußen, in Oberschlesien, Westfalen und Thüringen.

Den größten Bestand an Kraftfahrzeugen im Verhältnis zur Bevölkerungszahl hatte Mitte 1937 Braunschweig aufzuweisen, wo auf 1000 Einwohner 53 Kraftfahrzeuge kamen (dagegen 1932 erst 29), es folgen das Land Sachsen (50 gegen 31),

Anhalt (49 gegen 26), Brandenburg (49 gegen 32), Bremen und Württemberg (49 gegen 28), die Provinz Sachsen (48 gegen 28) und dann Mecklenburg, das mit 48 Kraftfahrzeugen auf 1000 Einwohner als Bezirk mit überwiegend landwirtschaftlicher Bevölkerung ebenfalls eine überdurchschnittliche Bestandsdichte — wie schon 1932 (27) — zeigt. Unterdurchschnittlich war die Dichte trotz der im Verhältnis meist stärkeren Zugänge in Oberschlesien (20 gegen 12), im Saarland (28), in der Grenzmark Posen-Westpreußen (32 gegen 22), in Westfalen (32 gegen 18), in Ostpreußen (32 gegen 17), in der Rheinprovinz (36 gegen 21), in Pommern (38 gegen 21) und Hessen (39 gegen 23).

Fortgeschriebener Bestand an Kraftfahrzeugen am 31. 12. 1937	Kraft-räder	Per-sonen-kraft-wagen	Kraft-omni-busse	Lastkraft-wagen und Sonder-fahrzeuge	Zugmaschinen und Sattel-schlepper (zulassungs-pflichtige)	Kraft-fahr-zeuge ins-gesamt	Fortgeschriebener Bestand an Kraftfahrzeugen am 31. 12. 1937	Kraft-räder	Per-sonen-kraft-wagen	Kraft-omni-busse	Lastkraft-wagen und Sonder-fahrzeuge	Zugmaschinen und Sattel-schlepper (zulassungs-pflichtige)	Kraft-fahr-zeuge ins-gesamt
Preußen	769 985	700 241	7 254	202 345	27 897	1 707 722	Aachen	12 998	10 216	171	3 641	295	27 321
Reg.-Bez.							Sigmaringen	1 798	1 148	15	224	53	3 238
Königsberg	15 205	15 943	132	4 127	516	35 923	Bayern	212 995	129 843	1 548	34 183	5 764	384 333
Gumbinnen	10 174	8 001	42	1 356	297	19 870	Reg.-Bez.						
Allenstein	7 146	6 833	34	1 195	194	15 402	Oberbayern	62 197	45 871	534	12 316	1 857	122 775
Westpreußen	3 725	4 059	47	875	246	8 952	Niederbayern u. Ober-pfalz	32 457	15 677	140	3 351	823	52 448
Berlin	62 753	109 761	992	35 333	3 126	211 965	Pfalz	18 417	15 521	143	4 194	641	38 916
Potsdam	39 621	31 430	250	8 679	1 425	81 405	Ober- u. Mittelfranken	47 624	29 356	305	8 094	773	86 152
Frankfurt	35 416	20 133	164	4 484	1 015	61 212	Unterfranken	26 595	10 409	235	2 876	484	40 599
Stettin	24 253	21 860	140	5 512	967	52 732	Schwaben	25 705	13 009	191	3 352	1 186	43 443
Köslin	13 225	9 095	91	1 578	481	24 470	Sachsen	137 264	102 687	1 217	32 805	2 876	276 849
Grzm. Posen-Westpr.	5 882	4 601	28	867	251	11 629	Kreisbptmsch.						
Breslau	36 247	27 855	185	6 534	1 431	72 252	Chemnitz	25 507	19 193	169	6 378	246	51 493
Liegnitz	40 000	18 834	199	3 725	854	63 612	Dresden-Bautzen	60 509	37 917	785	12 726	1 259	113 196
Oppeln	17 860	11 488	107	3 220	548	33 223	Leipzig	32 913	29 245	158	8 945	1 147	72 408
Magdeburg	33 475	28 067	250	6 737	1 851	70 380	Zwickau	18 335	16 332	105	4 756	224	39 752
Merseburg	41 059	27 330	167	6 832	1 467	76 855	Württemberg	67 962	56 678	865	15 051	1 362	141 918
Erfurt	14 036	12 308	148	3 208	670	30 370	Baden	54 669	44 267	446	10 042	1 478	110 902
Schleswig	29 552	28 618	317	10 190	1 293	69 970	Hamburg	24 384	37 670	303	16 248	1 326	79 931
Hannover	19 810	22 571	207	5 737	990	49 315	Thüringen	41 133	29 534	347	7 424	1 242	79 680
Hildesheim	14 035	12 423	131	2 573	792	29 954	Hessen	29 847	23 091	252	6 496	829	60 515
Lüneburg	18 264	11 733	107	2 026	687	32 817	Mecklenburg	19 973	14 966	128	3 489	711	39 267
Stade	10 737	8 068	92	2 279	593	21 769	Braunschweig	13 893	11 443	164	2 964	696	29 160
Osnabrück	10 898	7 365	79	1 767	464	20 573	Oldenburg	10 781	8 564	127	1 895	408	21 775
Aurich	6 485	3 112	54	514	284	10 449	Bremen	5 134	9 904	51	3 350	523	18 962
Münster	22 759	17 452	294	5 985	987	47 477	Anhalt	10 270	7 029	102	1 855	410	19 666
Minden	21 630	16 795	218	3 966	909	43 518	Lippe	5 532	3 043	61	670	190	9 496
Arnsberg	38 625	33 651	586	14 310	954	88 126	Schaumburg-Lippe	1 173	761	16	188	58	2 196
Kassel	23 630	18 016	215	4 730	581	47 172	Saarland	10 768	9 671	90	3 980	148	24 557
Wiesbaden	30 086	31 224	398	7 617	635	69 960	Reichsbahn u. Reichs-post	870	5 080	4 378	9 963	227	20 518
Koblenz	15 536	12 192	209	3 484	317	31 738	Deutsches Reich	1 416 633	1 194 472	17 349	352 948	46 145	3 027 547
Düsseldorf	54 973	71 094	762	27 322	1 487	155 638	Bestand am 1. Juli 1937	1 327 189	1 108 433	17 294	334 717	40 237	2 827 870
Köln	31 086	32 698	358	10 121	980	75 243							
Trier	7 006	4 267	65	1 597	257	13 192							

Außenhandel mit Kraftfahrzeugen

Die Handelsbilanz

In der Ausfuhr von Kraftfahrzeugen hat sich der Auftrieb im Jahre 1937 noch verstärkt. Mit einem Wert von 146 Mill. *RM* lag die Ausfuhr 1937 um rund vier Fünftel über dem Vorjahrs-umfang. Der Stand der Jahre 1932 bis 1934 wurde um das Dreieinhalbfache überschritten. Dem Volumen nach war die Steigerung der Kraftfahrzeugausfuhr von 1936 zu 1937 sogar noch etwas stärker, da die Durchschnittswerte im ganzen noch gesunken sind. Infolge dieser günstigen Entwicklung hat sich auch die Bedeutung der Ausfuhr im Rahmen des Gesamtabsatzes der Kraftfahrzeugindustrie weiter stark erhöht.

Die Einfuhr von Kraftfahrzeugen war nach wie vor gering. Sie betrug 1937 rund 7 Mill. *RM* gegen rund 6 Mill. *RM* im Vorjahr. Die Ausfuhr übertraf 1937 die Einfuhr somit

Der Außenhandel mit Kraft-fahrzeugen ¹⁾	1929	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
	Mill. <i>RM</i>							
Einfuhr	62,0	18,5	9,1	7,3	10,2	9,6	6,1	6,9
Ausfuhr	75,4	55,3	33,9	32,9	32,8	54,1	81,8	146,4
Ausfuhrüberschuß	13,4	36,8	24,8	25,6	22,6	44,5	75,7	139,5

¹⁾ Ohne Teile, jedoch einschl. Untergestelle mit Motoren, Karosserien und Zugmaschinen; Ausfuhr ohne Elektrokarren.

um rund 140 Mill. *RM* gegenüber 76 Mill. *RM*. 1936 und 13 Mill. *RM* im Jahre 1929.

Einfuhr

Innerhalb der Gesamteinfuhr war in der Berichtszeit nur die Einfuhr von Personenkraftwagen und Untergestellen mit Motoren von Bedeutung.

Eine gewisse Zunahme zeigt 1937 die Einfuhr von Personenkraftwagen, die sich auf 2 837 Stück im Werte von 4,2 Mill. *RM* gegen 2 048 Stück im Werte von 3,3 Mill. *RM* im Vorjahr belief. An Untergestellen mit Motoren wurden 4 746 Stück im Werte von 2,4 Mill. *RM* im Jahre 1937 gegen 4 369 Stück im Werte von 2 Mill. *RM* im Vorjahre eingeführt. Zum überwiegenden Teil handelt es sich hierbei um italienische Erzeugnisse, die im Inland fertiggestellt werden. Wie aus dem durchschnittlichen Stückgewicht der eingeführten Personenkraftwagen (1936 rund 9 dz, 1937 rund 8 dz) sowie besonders der Untergestelle mit Motoren (1936 und 1937 etwas über 3 dz) zu ersehen ist, handelt es sich bei der Einfuhr überwiegend um Leichtkraftwagen. Die Durchschnittswerte der eingeführten Personenkraftwagen gingen von 1936 zu 1937 ebenfalls noch etwas zurück, während sie sich bei den Untergestellen leicht erhöhten.

Einfuhr von Kraftfahrzeugen aus den wichtigsten Ländern*)	1934	1935	1936	1937
	Stück			
Personenkraftwagen ¹⁾	2 809	3 144	2 048	2 837
dav. aus Italien	646	890	1 353	1 741
Großbritannien.....	40	85	164	471
Österreich	243	172	232	319
Ver. St. v. Amerika	1 628	1 785	242	203
Frankreich	225	181	34	84
Untergestelle	2 115	4 130	4 369	4 476
dav. aus Italien	1 500	3 455	4 114	4 473
Österreich	195	324	237	263
Ver. St. v. Amerika	368	342	3	3
Lastkraftwagen	477	16	6	5
dav. aus Ver. St. v. Amerika	467	8	4	—
Krafträder	355	148	227	309
dav. aus Großbritannien.....	200	105	192	245
Ver. St. v. Amerika	111	14	10	2
	dz			
Kraftfahrzeugteile ²⁾	8 548	10 001	3 078	2 023
dav. aus Italien	468	349	1 321	896
Ver. St. v. Amerika	4 474	3 609	1 022	500
Großbritannien.....	1 560	502	346	404
Österreich	100	142	114	119
Frankreich	1 746	5 074	205	68

*) Ohne Rückwaren. — ¹⁾ Ohne Omnibusse. — ²⁾ Stat. Nr. 915e.

Die Zunahme der Einfuhr ist vor allem auf erhöhte Bezüge aus Italien (Personenkraftwagen und Untergestelle), Großbritannien (Personenkraftwagen) und Österreich (Personenkraftwagen und Untergestelle) zurückzuführen, während die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika weiter zurückging.

An Krafträdern wurden 309 Stück im Werte von 221 000 *RM*, und zwar überwiegend aus Großbritannien, eingeführt (1936 227 Stück im Werte von 175 000 *RM*); die Einfuhr von Zugmaschinen und Kraftfahrzeugteilen ging auch 1937 weiter zurück.

Ausfuhr

Am besten schnitt 1937 die Ausfuhr von Lastkraftwagen ab. Insgesamt wurden für rund 54 Mill. *RM* Lastkraftwagen ausgeführt, d.h. für rund 33 Mill. *RM* oder 160 vH mehr als im Vorjahr. Der Stückzahl nach betrug

die Ausfuhr von	1936	1937	Zunahme in vH
	Stück		
Lastkraftwagen mit einer Tragfähigkeit von weniger als 2 t	1 945	2 538	+ 30,4
von 2 bis einschl. 5 t	3 957	8 695	+ 119,7
von mehr als 5 t	173	918	+ 430,6
Lastkraftwagen für Sonderzwecke ¹⁾	—	260	—
Insgesamt	6 075	12 411	+ 104,3

¹⁾ Seit 1937 erstmalig ausgegliedert, 1936 in den übrigen Gruppen enthalten.

Verhältnismäßig am stärksten ist hiernach die Ausfuhr bei den schweren Lastkraftwagen (mehr als 5 t) gestiegen. Sie war 1937 der Stückzahl nach mehr als 5 mal so hoch als 1936. In der Klasse von 2 bis 5 t, auf die der Hauptteil der Ausfuhr entfällt, hat sich der Absatz von 1936 zu 1937 mehr als verdoppelt. Bei den leichten Lastkraftwagen (unter 2 t) belief sich die Steigerung dagegen nur auf 30 vH. Im ganzen hat sich also der Anteil der schwereren Fahrzeuge weiter erhöht.

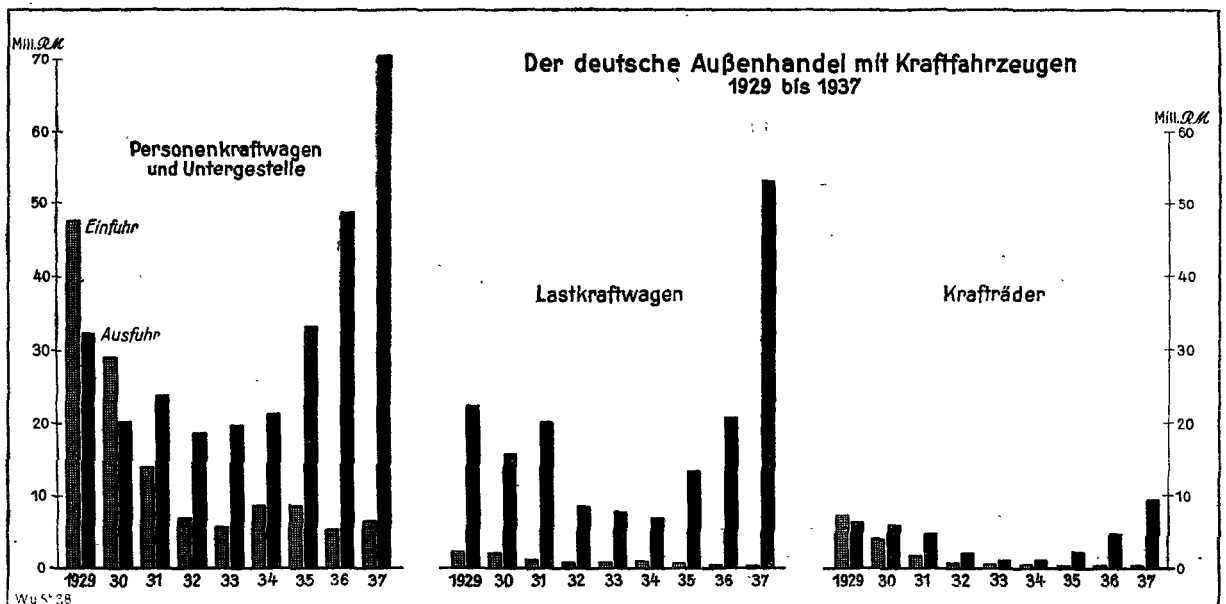
Bei den Zugmaschinen erhöhte sich die Ausfuhr der Menge nach von 1781 auf 3021 Stück (+ 70 vH) und dem Werte nach von rund 6 auf fast 11 Mill. *RM* (+ 71 vH).

Die Ausfuhr von Personenkraftwagen erhöhte sich 1937 um rund 22 Mill. *RM* (+ 50 vH) auf 66 Mill. *RM*. Der Stückzahl nach war die Zunahme noch höher. Es wurden 24 814 Personenkraftwagen mehr ausgeführt als 1936 (+ 92 vH). Erheblich weniger nahm die Ausfuhr von Omnibussen (Menge + 68 vH, Wert + 48 vH) und von Untergestellen mit Motoren (Menge + 38 vH, Wert + 4 vH) zu. Die Ausfuhr von Karosserien war weiter rückläufig.

Sehr erfreulich entwickelte sich die Ausfuhr von Krafträdern, die sich gegenüber 1936 mengen- wie wertmäßig mehr als verdoppelte. Von 14 612 Stück im Werte von 4,7 Mill. *RM* stieg sie auf 31 708 Stück im Werte von 9,5 Mill. *RM*. Die Durchschnittswerte gingen etwas zurück. Wie das Sinken des Durchschnittsgewichts von 0,94 auf 0,89 dz je Stück erkennen läßt, kommt der Ausfuhr von Motorfahrrädern und Kleinkrafträdern steigende Bedeutung zu.

Bei den Personenkraftwagen (einschl. Untergestelle) entfiel die Ausfuhrsteigerung zu rund 75 vH auf europäische Länder. Von einer Gesamtzunahme um 25 931 Stück gingen 19 461 Stück nach europäischen Ländern. Bemerkenswert ist die Zunahme der Bezüge Großbritanniens (von 476 auf 5 418 Stück). Großbritannien ist damit nach Schweden und Belgien drittbesten Abnehmer geworden. Von den übrigen Absatzländern haben Schweden, Norwegen und Jugoslawien ihre Käufe auf mehr als das Doppelte von 1936 gesteigert. Schweden ist damit der größte Abnehmer deutscher Personenkraftwagen geworden. Polen hat 1937 etwa das Zweieinhalbfache von 1936 abgenommen und zählt jetzt ebenfalls zu den Großabnehmern. Sehr vorteilhaft entwickelt hat sich 1937 auch der Absatz nach Belgien (zweitbesten Abnehmer), den Niederlanden, Irland, der Schweiz, Dänemark, Finnland, Ungarn und Rumänien. Die Ausfuhr von Personenkraftwagen nach Spanien, Frankreich und Estland hat dagegen abgenommen.

Die Ausfuhr nach den überseeischen Ländern entwickelte sich 1937 wie auch in den Vorjahren verhältnismäßig noch günstiger



Ausfuhr von Kraftfahrzeugen nach den wichtigsten Ländern	1934	1935	1936	1937
	Stück			
Personenkraftwagen ¹⁾	10 994	19 631	30 040	55 971
nach Europa.....	10 076	17 053	24 051	43 512
dav. nach Schweden.....	710	1 488	3 001	7 301
Belgien.....	1 993	2 948	3 850	6 770
Großbritannien.....	37	383	476	5 418
Dänemark.....	559	967	2 805	3 817
Schweiz.....	2 208	2 518	2 521	3 520
Niederlande.....	549	1 144	1 530	2 870
Norwegen.....	213	653	1 097	2 559
Ungarn.....	257	992	1 558	2 335
Polen.....	10	12	912	2 221
Jugoslawien.....	67	313	781	1 700
Rumänien.....	25	132	648	1 114
Portugal.....	426	461	461	694
Finnland.....	2	23	81	444
Frankreich.....	187	190	397	388
Danzig.....	51	32	318	367
Litauen o. M.....	34	4	32	227
Memelland.....				
Spanien.....	2 406	4 012	2 529	293
Bulgarien.....	6	72	201	229
Irischer Freistaat.....	24	100	73	228
Österreich.....	103	185	116	203
Estland.....	31	138	205	192
nach Übersee.....	918	2 578	5 989	12 459
dav. nach Union v. Südafrika.....	84	449	1 244	2 419
Brit.-Indien.....	100	348	786	1 948
Argentinien.....	76	228	798	1 662
Brasilien.....	94	521	1 124	1 591
Uruguay.....	—	19	265	748
Ägypten.....	106	145	281	501
Niederl.-Indien.....	217	155	173	376
Mexiko.....	—	12	171	345
Peru.....	—	68	201	297
Chile.....	5	213	158	246
Brit.-Malaya.....	3	3	8	222
China.....	31	168	164	205
M. Palästina.....	17	36	63	200
Japan.....	7	14	92	188
Übr. Brit.-Amerika.....	—	—	—	174
Ceylon.....	9	17	62	154
Goldküste.....	—	—	—	142
Moçambique.....	5	6	6	117
Siam.....	3	4	23	77
Lastkraftwagen.....	2 242	3 765	6 075	12 411
nach Europa.....	1 815	2 829	4 111	7 446
Übersee.....	427	936	1 964	4 965
Zugmaschinen.....	812	1 182	1 781	3 021
nach Europa.....	514	686	947	1 801
Übersee.....	298	496	834	1 220
Krafträder.....	1 804	5 702	14 612	31 708
nach Europa.....	1 469	4 399	10 521	20 744
Übersee.....	335	1 303	4 091	10 964

¹⁾ Einschl. Untergetstelle.

als die Ausfuhr nach den europäischen Ländern. Es wurden 1937 12 459 Personenkraftwagen nach Übersee ausgeführt (1936 5 989 Stück und 1935 2 578 Stück). Der Anteil der Überseerausfuhr an der Gesamtausfuhr von Personenkraftwagen beläuft sich damit auf 22,3 vH gegen 19,9 vH bzw. 13,1 vH in den beiden Vorjahren. Wie auch 1936 wiesen die Union von Südafrika und Argentinien dank günstiger Entwicklung des Verrechnungsverkehrs wiederum beachtliche Zunahmen ihrer Bezüge auf. Auch nach verschiedenen Gebieten des Britischen Reichs (Britisch-Indien, Ceylon, Britisch-Malaya, dem Mandatsgebiet Palästina, Übriges Britisches Amerika), nach Niederländisch-Indien, Siam, Japan sowie nach Mexiko und Uruguay wurde 1937 die Ausfuhr auf über das Doppelte gesteigert.

An Lastkraftwagen wurden 1937 6 336 Stück mehr ausgeführt als 1936. Von diesem Mehrabsatz entfielen 3 335 Stück oder 53 vH auf europäische Absatzländer. Diese bezogen damit rund 81 vH mehr als im Vorjahr. Stark gestiegen ist gegenüber 1936 die Ausfuhr nach Jugoslawien, Großbritannien, Italien, Frankreich und Ungarn. Rückgänge der Ausfuhr sind dagegen bei Dänemark und Griechenland, die in den Jahren 1935 bis 1936 eine erhebliche Zunahme ihrer Bezüge aufzuweisen hatten, sowie bei den Niederlanden festzustellen.

Überblickt man die Entwicklung der Lastkraftwagenausfuhr in dem Zeitraum 1934 bis 1937, so fällt vor allem die Ausdehnung der Ausfuhr nach den Südoststaaten¹⁾ auf. Nach diesen wurden 1934 nur 49, 1937 dagegen 2 010 Lastkraftwagen ausgeführt. Von

der Zunahme des Gesamteuropaabsatzes 1934 bis 1937 in Höhe von 5 631 Stück entfielen auf dieses Gebiet somit 1 961 Stück oder rund 35 vH. Besonders günstig entwickelte sich gegenüber 1934 weiter die Ausfuhr nach Großbritannien, Frankreich, Italien, Schweden und Norwegen.

Ebenso wie bei den Personenkraftwagen gestaltete sich auch bei den Lastkraftwagen die Überseerausfuhr noch günstiger als der Europaabsatz. Sie nahm um 3 001 Stück oder 153 vH zu. Bemerkenswert war die günstige Entwicklung der Ausfuhr nach den mittel- und südamerikanischen Ländern, nach denen 1 386 Lastkraftwagen gegen 626 Stück im Vorjahr ausgeführt wurden (+ 760 Stück). Von den Gebieten des Britischen Reichs nahmen Britisch-Indien, Britisch-Malaya, Ceylon sowie der Australische Bund mehr ab als im Vorjahr. Die Bezüge der Union von Südafrika gingen dagegen zurück.

Von dem Mehrabsatz des Jahres 1937 bei den Zugmaschinen (+ 1 240 Stück) entfielen 854 Stück auf europäische (Hauptabnehmer Frankreich, Rumänien, Türkei und Griechenland) und 386 Stück auf überseeische Gebiete (insbes. auf den Australischen Bund, Ägypten und Chile).

Von der Mehrausfuhr von Kraftträdern in Höhe von 17 096 Stück entfielen 10 223 auf europäische und 6 873 auf überseeische Länder. Die Niederlande bleiben mit einer Einfuhr von 5 639 Kraftträdern wiederum der beste Kunde Deutschlands. Die größte Zunahme jedoch hat Polen aufzuweisen, das 3 787 Kraftträder mehr als im Vorjahr gekauft hat. Nach Jugoslawien wurde 1937 etwa die vierfache Anzahl von Kraftträdern ausgeführt. Sehr beachtliche absolute wie auch verhältnismäßige Steigerungen sind weiter zu melden nach den nordischen Ländern (Schweden und Norwegen), Finnland, Danzig, Litauen, der Türkei sowie nach Großbritannien und Spanien. Der auf die überseeischen Länder entfallende Anteil des Absatzes an Kraftträdern hat sich seit 1934 ständig erhöht. Nach überseeischen Ländern wurden ausgeführt:

	in vH der Gesamtausfuhr
1934.....	18,6
1935.....	22,9
1936.....	28,0
1937.....	34,6

Der Mehrabsatz des Jahres 1937 in Höhe von 6 873 Kraftträdern entfiel zum größten Teil auf mittel- und südamerikanische Länder (Brasilien + 2 628 Stück, Mexiko + 1 154 Stück, Venezuela + 670 Stück, Guatemala + 144 Stück und El Salvador + 197 Stück). Erheblich zugenommen hat weiter noch die Ausfuhr nach Britisch-Indien, Niederländisch-Indien und Iran.

Weltausfuhr

Seit ihrem niedrigsten Stand im Jahre 1932 (654 Mill. *RM*) hat sich die Weltausfuhr von Kraftwagen erheblich gebessert. In Reichsmark gerechnet ergibt sich für das Jahr 1936 ein Wert von 1,1 Mrd. *RM*, der somit rund 70 vH über jenem Tiefpunkt liegt. Nach einer vorsichtigen Schätzung auf Grund des bisher vorliegenden Materials dürfte für 1937 mit einer Weltausfuhr in Höhe von etwa 1,5 Mrd. *RM* zu rechnen sein. Die wertmäßige Zunahme gegenüber 1932 würde danach etwa 120 vH betragen. Die mengenmäßige Entwicklung der Weltausfuhr kann noch beträchtlich günstiger angenommen werden. Seit 1929 ist allenthalben eine bedeutende Preissenkung für Kraftwagen eingetreten, die auf die weitere Verbreitung des Kraftwagens als Verkehrsmittel, entsprechend höhere Erzeugung sowie wichtige technische Neuerungen zurückzuführen ist. Überdies ist besonders seit den letzten Jahren in den meisten Ländern ein Hervortreten des Absatzes der leichteren und billigeren Kraftwagentypen festzustellen. Dem Werte und der Menge der ausgeführten Kraftwagen nach stehen die Vereinigten Staaten von Amerika an erster Stelle. Ihr Anteil an der gesamten Weltausfuhr, der 1936 mit 51 vH erheblich unter dem Anteil des Jahres 1929 (mit 69 vH) lag, dürfte 1937 wieder angestiegen sein (schätzungsweise auf rund 55 vH). Es kann nach den vorliegenden Zahlen mit einer Jahresausfuhr 1937 in Höhe von etwa 800 Mill. *RM* gerechnet werden. Der Menge nach erhöhte sich die Ausfuhr der Vereinigten Staaten von

¹⁾ Tschechoslowakei, Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien, Griechenland und Albanien.

220 000 auf 310 000 Kraftwagen (einschl. Untergestelle). Das zweitgrößte Ausfuhrland ist Großbritannien mit einer Ausfuhr von beinahe 200 Mill. *RM* im Jahre 1937. Sein Anteil am Welt-handel dürfte etwa auf der Vorjahreshöhe (rund 14 vH) verharren. Großbritannien führte 1937 98 509 Kraftwagen (einschl. Untergestelle) gegen 81 622 im Vorjahr aus. Zunehmende Bedeutung im Rahmen des gesamten Welthandels hatten 1937 vor allem Deutschland und Italien. Die Beteiligung dieser beiden Länder am Welt-handel ist für 1937 auf etwa 10 vH bei Deutschland und auf fast 7 vH bei Italien zu veranschlagen.

Die Weltausfuhr von Kraftwagen ¹⁾	1929		1932		1935		1936		1937
	Mill. <i>RM</i>	vH	Mill. <i>RM</i>	vH	Mill. <i>RM</i>	vH	Mill. <i>RM</i>	vH	Mill. <i>RM</i>
Ver. St. v. Amerika..	2219,5	68,5	307,5	47,0	553,3	54,7	579,7	51,1	668,5
Großbritannien	212,9	6,6	103,0	15,8	143,7	14,2	162,4	14,3	193,4
Deutsches Reich	68,1	2,1	36,4	5,6	54,5	5,4	79,7	7,0	141,5
Frankreich	263,7	8,1	89,0	13,6	83,7	8,3	79,2	7,0	72,1
Italien	78,6	2,4	20,8	3,2	31,9	3,2	80,1	7,1	98,4
Canada	195,9	6,0	26,3	4,0	64,1	6,3	57,3	5,1	63,0
Japan	15,8	0,5	5,6	0,9	15,7	1,6	21,6	1,9	8,3
Belgien-Luxemburg ..	72,0	2,2	25,1	3,8	18,2	1,8	19,0	1,7	26,4
Dänemark	43,7	1,3	8,4	1,3	11,3	1,1	14,4	1,3	..
Schweiz	10,8	0,3	10,8	1,6	7,9	0,8	7,4	0,7	6,1
Schweden	8,2	0,3	3,0	0,5	4,8	0,5	7,0	0,6	12,6
Sowjetrußland .....	..	..	..	..	5,1	0,5	6,6	0,6	..
Brit.-Malaya	3,1	0,1	2,5	0,4	3,1	0,3	3,8	0,3	6,4
Österreich	25,9	0,8	3,0	0,5	3,3	0,3	3,3	0,3	5,5
Tschechoslowakei ...	7,5	0,2	5,0	0,8	2,2	0,2	3,2	0,3	5,5
Union von Südafrika ..	5,0	0,2	0,2	0,0	2,3	0,2	3,1	0,3	..
Niederlande	1,6	0,1	0,9	0,1	1,6	0,2	1,6	0,1	3,1
Übrige Länder	10,0	0,3	6,0	0,9	4,1	0,4	4,4	0,4	..
Insgesamt	3242,3	100	653,5	100	1010,8	100	1133,8	100	..

¹⁾ Einschl. Untergestelle, Karosserien, Teile (ohne elektrotechnische). — ²⁾ Ohne die Ausfuhr Japans nach dem Ausland. — ³⁾ Jan./Okt. 1937. — ⁴⁾ Durch Schätzung ergänzt. — ⁵⁾ Jan./Okt. 1937 nur Ausfuhr nach dem Ausland (d. h. ohne Ausfuhr nach Korea und Formosa). — ⁶⁾ Jan./Nov. 1937.

Deutschland hat mit dieser Entwicklung seinen Anteil am Welthandel seit 1929 etwa vervielfacht, seit 1932 und 1935 etwa verdoppelt und ist jetzt an 3. Stelle aller Kraftwagen ausführenden Länder. Die italienische Ausfuhr hat 1937 wert- wie mengenmäßig die Ausfuhr Frankreichs überflügelt. Es betrug die Ausfuhr von

	Personen- und Lastkraftwagen (einschl. Untergestelle)		Kraftwagen (einschl. Teile)	
	Jan./Nov. 1936	Jan./Nov. 1937	Jan./Nov. 1936	Jan./Nov. 1937
	Stück		Mill. <i>RM</i>	
Frankreich ..	18 797	23 336	74,2	67,2
Italien	18 311	31 288	69,6	93,4

Auch die Ausfuhr Canadas hat sich 1937 vorteilhaft entwickelt. In den ersten 9 Monaten 1936 führte es 43 628 und in der gleichen Zeit 1937 55 221 Kraftwagen aus. Rückläufig war 1937, soweit jetzt schon festgestellt werden konnte, lediglich die Ausfuhr der Schweiz und Japans.

Die Weltausfuhr von Kraftträdern ¹⁾	1929		1932		1935		1936		1937
	Mill. <i>RM</i>	vH	Mill. <i>RM</i>	vH	Mill. <i>RM</i>	vH	Mill. <i>RM</i>	vH	Mill. <i>RM</i>
Deutsches Reich ²⁾ ..	6,4	5,1	2,0	7,0	2,2	10,1	4,7	18,3	9,5
Großbritannien	71,2	56,2	16,4	57,7	11,9	54,8	12,8	49,8	16,0
Frankreich	11,1	8,8	3,0	10,6	2,7	12,4	2,8	10,9	2,8
Belgien-Luxemburg ..	11,8	9,3	2,6	9,2	1,1	5,1	1,3	5,0	1,4
Ver. St. v. Amerika ..	20,3	16,0	3,1	10,9	3,1	14,3	3,3	12,8	2,7
Italien	0,2	0,2	0,1	0,4	0,3	1,4	0,4	1,6	0,4
Übrige Länder	5,6	4,4	1,2	4,2	0,4	1,9	0,4	1,6	..
Insgesamt	126,6	100	28,4	100	21,7	100	25,7	100	..

¹⁾ Einschl. Fahrräder mit Hilfsmotor, Beiwagen, Teile (ohne elektrotechnische). — ²⁾ Ohne Teile von Kraftträdern, die nicht gesondert nachgewiesen werden. — ³⁾ Einschl. Fahrradteile. — ⁴⁾ Ohne Teile. — ⁵⁾ Zum Teil geschätzt. — ⁶⁾ Jan./Okt. 1937. — ⁷⁾ Jan./Nov. 1937.

Deutschland verbesserte im Berichtsjahr seine Stellung in der Weltausfuhr von Kraftträdern bedeutend. Mit einer Ausfuhr im Werte von 9,5 Mill. *RM* ist sein Anteil an der Weltausfuhr, die sich 1937 schätzungsweise auf etwa 34 Mill. *RM* beläuft, auf rund 28 vH gestiegen, d. i. gegenüber dem Stand von 1929 fast auf das Sechsfache, gegenüber 1932 auf das Vierfache und gegenüber 1935 auf fast das Dreifache. Das größte Ausfuhrland ist nach wie vor Großbritannien. Seine Ausfuhr belief sich 1937 auf rund 16 Mill. *RM* (gegen 12,8 Mill. *RM* 1936). Sein Anteil an der Weltausfuhr, der 1934 noch fast 60 vH betrug, ging seitdem, hauptsächlich in-

folge des Aufrückens der deutschen Ausfuhr, auf etwa 47 vH im Jahre 1937 zurück. Der Zahl der ausgeführten Kraftträder nach steht Deutschland 1937 zum ersten Male an vorderster Stelle. Die deutsche Ausfuhr setzt sich jedoch zu einem größer werdenden Anteil aus leichteren Typen zusammen, während bei der britischen Ausfuhr die schwereren Kraftträder überwiegen. Die Ausfuhr von Kraftträdern betrug

	1936	1937
aus Großbritannien	20 460 Stück	25 351 Stück
„ Deutschland	14 612 „	31 708 „

Größere Bedeutung kommt weiter noch der Ausfuhr der Vereinigten Staaten und Frankreichs zu.

Absatzgebiete des Welthandels

Die Ausfuhr an Kraftwagen des größten Erzeuger- und Ausfuhrlandes, der Vereinigten Staaten von Amerika, geht zu etwa 40 vH nach den anderen amerikanischen Ländern. Von der Gesamtausfuhr entfallen nämlich 13—14 vH auf das benachbarte Canada und rund 25 vH auf Mittel- und Südamerika. Die europäischen Länder nahmen in den Jahren 1935 und 1936 rund 25 bzw. 22 vH der Ausfuhr ab. Die Europaausfuhr liegt wertmäßig mit rund 145 Mill. *RM* in den ersten 9 Monaten 1937 wieder etwas höher (27 vH). Die Ausfuhr nach Frankreich, Belgien, Niederlande, den nordischen Ländern, Finnland, Portugal, Polen, Rumänien und der Türkei nahm gegenüber 1936, wie schon jetzt festgestellt werden kann, erheblich zu. Rückgänge der Ausfuhr sind zu verzeichnen nach Großbritannien, Irland, Italien, Österreich und der Sowjetunion. Nach afrikanischen Ländern gingen etwa 12—15 vH der Gesamtausfuhr der Vereinigten Staaten von Amerika (insbes. Union von Südafrika). Bei den anderen großen Kraftwagen-Ausfuhrländern (ohne Deutschland) spielt der Absatz nach den überseeischen Gebieten bzw. Kolonien der einzelnen Länder eine hervorragende Rolle. So ging die Kraftwagenausfuhr Italiens in steigendem Umfang nach den afrikanischen Kolonien (1935: 35 vH und 1937 rund 75 vH der Gesamtausfuhr). Frankreich sandte über 40 vH seiner Ausfuhr¹⁾ insbesondere nach seinen nordafrikanischen Gebieten (Algerien, Franz. Marokko und Tunesien). Steigende Mengen gingen auch nach Französisch-Westafrika, Madagaskar und Indochina. Die Ausfuhr Großbritanniens dient zu etwa $\frac{3}{4}$ der Versorgung seiner überseeischen Gebiete. Über $\frac{1}{4}$ der Gesamtausfuhr nahm allein der Australische Bund und Neuseeland ab. Britisch-Indien, Ceylon und Britisch-Malaya bezogen 1935 etwa $\frac{1}{6}$ der Gesamtausfuhr Großbritanniens. Dieser Anteil hat sich 1937 auf etwa $\frac{1}{6}$ gesenkt (geringere Bezüge Britisch-Indiens). An dritter Stelle folgt die Union von Südafrika, deren Käufe wertmäßig jedoch 1937 ebenfalls gegen das Vorjahr zurückgingen. Canadas Ausfuhr an Kraftwagen bleibt bis auf geringe Mengen innerhalb des britischen Weltreichs (1935: rund 91 vH, 1936: rund 96 vH und Jan.—Sept. 1937: über 96 vH). Das Hauptabsatzgebiet bilden der Australische Bund und Neuseeland, die ungefähr die Hälfte der canadischen Ausfuhr aufnehmen. Sodann folgen die Union von Südafrika sowie verschiedene britische afrikanische Kolonialgebiete. Sehr günstig entwickelte sich gegen das Vorjahr die canadische Ausfuhr nach dem drittgrößten Gebiet Britisch-Indien und Britisch-Malaya. Die Bezüge Großbritanniens selbst, die noch 1935 sehr beachtlich waren, sind seitdem ziemlich zurückgegangen.

Bei den Kraftträdern bilden für Großbritannien ebenfalls die Länder des Britischen Reichs das Hauptabsatzgebiet. Der Stückzahl nach gingen in den Jahren 1935 bis 1937 über 60 vH der Gesamtausfuhr dorthin. Größte Abnehmer sind Australien und die Union von Südafrika. Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten²⁾ ging 1935 zu etwa einem Drittel nach europäischen Ländern. Nächste Kunden waren Australien und verschiedene asiatische Länder. Frankreichs Ausfuhr richtet sich mit 70 bis 80 vH der Gesamtmenge nach den eigenen Kolonialbesitzungen. Mehr als die Hälfte der Gesamtausfuhr nahm in den Jahren 1936 und 1937 allein Algerien ab.

¹⁾ Die übrige Ausfuhr richtet sich ganz überwiegend nach Europa. Belgien, Spanien, Großbritannien, die Niederlande und Rumänien sind die größten Abnehmer. — ²⁾ Neuere Angaben liegen in länderspezifischer Ausgliederung nicht vor.

Kraftwagenindustrie im Ausland

Im Jahre 1937 wurden in der Welt im ganzen 6,3 Mill. Kraftwagen hergestellt. Die Kraftwagenindustrie der Welt hat damit zum ersten Male wieder das Rekordergebnis des letzten Vorkrisenjahres 1929 erreicht. Sie kann heute auf einen fünfjährigen Wiederanstieg zurückblicken. Ausgehend von einer auf nur 2,0 Mill. Wagen gesunkenen Produktion im Krisentief (1932), hat sie Jahr für Jahr ihre Erzeugung erst rasch, zuletzt langsamer steigern können. Von der Weltproduktion des vergangenen Jahres entfielen auf die Vereinigten Staaten mehr als drei Viertel, 1929 war ihr Anteil (84,9 vH) noch höher gewesen. Seitdem haben vor allem Deutschland und England ihre Produktion stark erhöht.

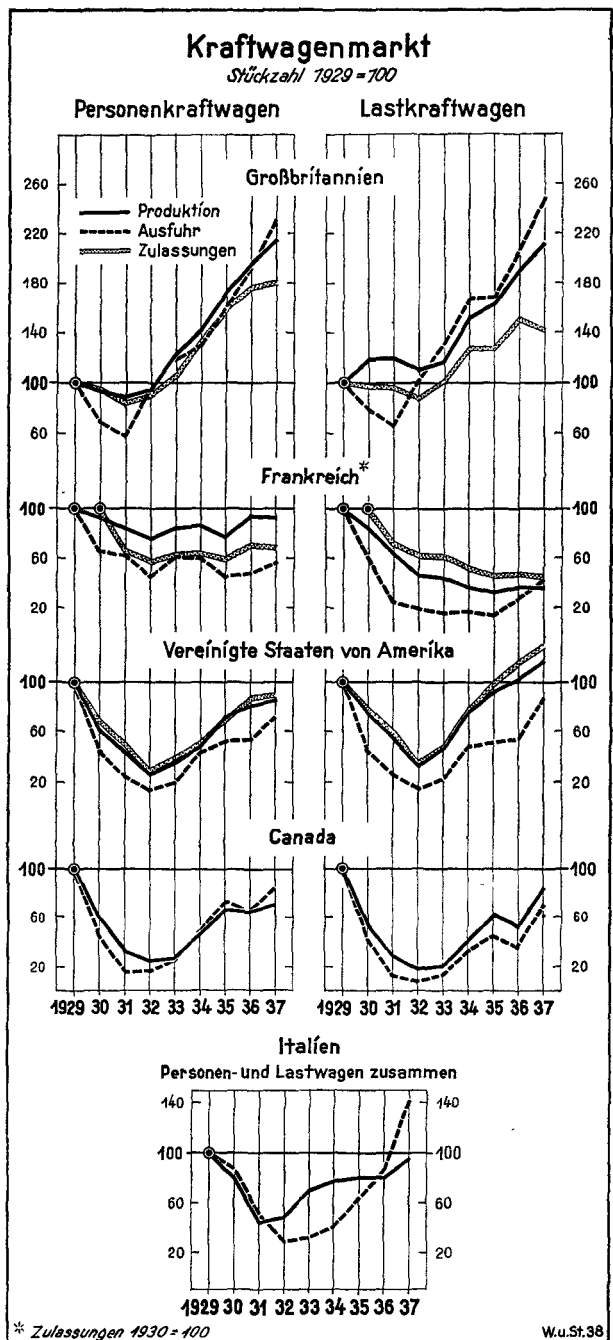
Anteil der wichtigsten Länder an der Erzeugung von Kraftwagen ¹⁾	Welt-erzeugung	Deut-sches Reich	Groß-britan-nien	Frank-reich	Ita-lien	Ver. St. v. Ame-rika	Ca-nada
	1000 Stück	vH der Welterzeugung					
1929.....	6 310	1,5	3,8	4,0	1,0	84,9	4,2
1932.....	1 979	2,5	12,5	8,8	1,5	69,3	3,1
1933.....	2 681	3,7	11,0	7,0	1,6	71,6	2,5
1934.....	3 721	4,6	9,5	5,0	1,2	74,0	3,1
1935.....	5 114	4,8	8,2	3,2	0,9	77,2	3,4
1936.....	5 809	5,1	8,3	3,6	0,8	76,7	2,8
1937 ²⁾	6 340	5,2	8,1	3,2	0,9	76,0	3,2

¹⁾ Personen- und Lastkraftwagen. — ²⁾ Teilweise geschätzt.

Die Angaben über den Kraftwagenbestand zeigen ein ähnliches Bild. Von den nicht ganz 40 Mill. Kraftwagen, die Anfang 1937 in der Welt zugelassen waren, stellten die Vereinigten Staaten allein 28,2 Mill., an zweiter und dritter Stelle kamen Großbritannien mit 2,24 Mill. und Frankreich mit 2,17 Mill. Deutschland nahm mit einem Bestand von 1,45 Mill. Kraftwagen die vierte Stelle ein. Auch im Verhältnis zur Einwohnerzahl haben die Vereinigten Staaten von Amerika den größten Kraftwagenbestand, dort kommt auf 4,5 Einwohner ein Kraftwagen. Die dünnbesiedelten Dominions Neuseeland, Canada und Australien nehmen mit je einem Kraftwagen auf 7, auf 9 und 10 Bewohner den zweiten bis vierten Platz des relativen Kraftwagenbestandes ein. Frankreich und Großbritannien mit je einem Kraftwagen auf 19 und 21 Einwohner stehen an fünfter und sechster Stelle. Deutschland, das 1936 erst an 13. Stelle stand, hat weiter aufgeholt und liegt jetzt mit je einem Kraftwagen auf 47 Einwohner an 11. Stelle. Es rückt damit immer näher an die Gruppe der vier relativ stark motorisierten Länder Dänemark, Südafrika, Schweden und Belgien heran, die augenblicklich noch den 7. bis 10. Platz des relativen Kraftwagenbestandes einnehmen. Von 1936 bis 1937 hat Deutschland Argentinien und die Schweiz im relativen Kraftwagenbestand überflügelt.

Bestand an Kraftwagen	Zeit-punkt	Zahl der Kraft-wagen in 1000	auf 1 Kraft-w. entfallen Einw.	Bestand an Kraftwagen	Zeit-punkt	Zahl der Kraft-wagen in 1000	auf 1 Kraft-w. entfallen Einw.
V. St. v. Amer.	1. 1. 1937	28 221	4,5	Belgien.....	1. 1. 1937	202	41
Neuseeland...	1. 1. 1937	215	7	Deutsches Reich...	1. 7. 1937	1 447	47
Canada.....	1. 1. 1937	1 234	9	Argentinien...	1. 1. 1937	248	50
Austral. Bund	1. 1. 1937	690	10	Schweiz.....	1. 1. 1937	80	51
Frankreich...	1. 1. 1937	2 167	19	Niederlande...	1. 8. 1937	144	60
Großbritan-nien und Nordirland	1. 1. 1937	2 242	21	Italien.....	1. 1. 1937	411	105
Dänemark... 30. 9. 1937		143	26	Tschecho-slowakei...	1. 1. 1937	108	141
Union von Südafrika...	1. 1. 1937	282	31	Spanien.....	1. 1. 1936	194	148
Schweden...	1. 1. 1937	168	37	Brasilien....	1. 1. 1937	144	332
				Japan.....	1. 1. 1937	147	472

In den Vereinigten Staaten von Amerika, dem bei weitem bedeutendsten Produktionsland der Welt, wurden im Jahre 1937 etwa 3,9 Mill. Personenwagen und 894 000 Lastwagen hergestellt. Das sind 245 000 Personenwagen (= 6,7 vH) und 111 000 Lastwagen (= 14,2 vH) mehr als im Jahre 1936. Wie schon 1936 wurden auch 1937 mehr Lastwagen hergestellt als 1929. Dagegen erreichte die Erzeugung von Personenwagen auch im vergangenen Jahr noch nicht wieder das Ergebnis des Rekordjahres 1929; sie blieb dahinter um 654 000 Personenwagen (= 14,3 vH) zurück. Diese rein quantitative Betrachtung, die Kraftwagen gleich Kraft-



wagen setzt, wird der Leistung der amerikanischen Automobilindustrie jedoch nicht voll gerecht. Die Qualität der amerikanischen Kraftwagen ist seit 1929 bedeutend verbessert worden, Größe und Gewicht der Wagen wurden erhöht, zahlreiche konstruktive Verbesserungen wurden an ihnen vorgenommen, und ihre Herstellung erfolgt heute mit größerer Präzision.

Das Tempo des technischen Fortschritts und die günstigen Aussichten, die in der ersten Hälfte des Jahres 1937 auf dem Kraftwagenmarkt bestanden, haben die amerikanischen Produzenten dazu angeregt, ihre Anlagen beträchtlich auszubauen. 1937 wurden allein in der Umgebung von Detroit mehr als 100 Mill. Dollars für Anlageinvestitionen aufgewendet. Dadurch ist die Kapazität der Kraftwagenindustrie, die vor diesen Erweiterungen mit jährlich 5,7 Mill. Wagen angegeben wurde, noch weiter erhöht worden.

Der deutsche Kraftwagenmarkt	Pro- duktion	Zulas- sungen	Aus- fuhr ¹⁾	Ein- fuhr ²⁾	Be- stand	Preise
	1 000 Stück					1925 = 100
Personenkraftwagen						
1928.....	108,1	.	³⁾ 4,6	⁴⁾ 18,3	351	63,9
1929.....	96,2	95,5	³⁾ 4,8	⁴⁾ 14,5	433	62,2
1930.....	77,3	82,1	3,7	11,0	501	60,2
1931.....	62,6	56,7	8,0	3,3	523	57,1
1932.....	43,4	41,1	8,9	2,6	497	54,1
1933.....	92,2	82,0	10,9	2,3	522	51,1
1934.....	147,4	130,9	11,0	5,1	608	48,7
1935.....	205,6	180,3	19,6	7,4	⁵⁾ 810	48,1
1936.....	244,3	213,6	30,1	6,6	⁵⁾ 961	46,1
1937 ⁶⁾	264,4	216,8	56,1	7,6	⁵⁾ 1126	44,2
Lastkraftwagen						
1928.....	29,8	.	3,4	0,2	122	74,9
1929.....	31,6	26,8	3,0	0,4	144	75,0
1930.....	18,7	16,1	1,9	0,4	157	75,0
1931.....	15,0	12,7	3,2	0,1	161	72,9
1932.....	8,2	7,0	2,2	0,2	152	69,8
1933.....	13,3	11,6	2,5	0,3	155	66,8
1934.....	27,3	23,6	2,2	0,5	169	64,2
1935.....	⁵⁾ 53,6	⁵⁾ 45,8	3,8	0,1	⁵⁾ 244	63,2
1936.....	⁵⁾ 71,6	⁵⁾ 59,1	6,1	0,1	⁵⁾ 271	62,9
1937 ⁶⁾	⁵⁾ 76,3	⁵⁾ 59,7	12,4	0,0	⁵⁾ 322	62,8

¹⁾ Personenkraftwagen einschl. Fahrgestelle. — ²⁾ Einschl. Karosserien. — ³⁾ Einschl. vorübergehend abgemeldete Wagen. — ⁴⁾ Vorläufige Zahlen. — ⁵⁾ Seit 1935 auch Dreiradkraftfahrzeuge.

Im Ausfuhrgeschäft hat die amerikanische Kraftwagenindustrie 1937 sehr günstig abgeschnitten. Die Ausfuhr von Personenkraftwagen lag mit schätzungsweise 240 000 Stück um ein Drittel über dem Ergebnis von 1936. Noch stärker ist die prozentuale Steigerung bei der Lastwagenausfuhr gewesen; 1937 wurden schätzungsweise 160 000 Stück ausgeführt gegen 106 200 im Vorjahr (Zunahme um 51 vH).

Der Kraftwagenmarkt der Vereinigten Staaten von Amerika	Personenkraftwagen				Lastkraftwagen			
	Pro- duktion	Zu- las- sungen	Aus- fuhr	Be- stand ¹⁾	Pro- duktion	Zu- las- sungen	Aus- fuhr	Be- stand ¹⁾
in 1 000 Stück								
1929.....	4 570	3 880	339,4	23 121	771	527	196,8	3 380
1930.....	2 776	2 626	153,1	23 059	571	410	84,5	3 486
1931.....	1 967	1 908	82,2	22 348	417	314	48,1	3 466
1932.....	1 134	1 097	41,4	20 884	235	180	25,0	3 231
1933.....	1 569	1 494	64,5	20 610	347	246	43,5	3 217
1934.....	2 175	1 889	145,2	21 200	574	404	92,7	3 370
1935.....	3 258	2 744	173,7	22 571	699	517	99,1	3 650
1936.....	3 671	3 405	181,6	24 219	783	612	106,2	4 003
1937 ²⁾	3 916	3 475	240	³⁾	894	630	160	³⁾

¹⁾ Jahresende. — ²⁾ Zum Teil Schätzungen. — ³⁾ Personen- und Lastwagen zusammen 29 650.

Das vergangene Jahr war das fünfte in der 1933 begonnenen Aufschwungsperiode der amerikanischen Kraftwagenindustrie. Man hatte daher bereits zu Beginn des Jahres mit einer gewissen Verlangsamung im Aufwuchstempo gerechnet. In Wirklichkeit ist das Jahresergebnis aber auch hinter dieser vorsichtigen Erwartung zurückgeblieben. Denn ganz unerwartet ging im Herbst 1937 die Wirtschaftstätigkeit in den Vereinigten Staaten zurück¹⁾, und dieser Rückschlag traf auch die Kraftwagenindustrie empfindlich. Im November und Dezember 1937 wurden weniger Kraftwagen hergestellt und bedeutend weniger zugelassen als in den gleichen Vorjahrsmonaten. Die Händlerbestände an neuen Wagen nahmen daher im letzten Vierteljahr 1937 beträchtlich zu.

Die Aussichten der amerikanischen Kraftwagenindustrie für 1938 sind recht ungewiß. In den ersten drei Wochen des neuen Jahres erreichte die amerikanische Kraftwagenerzeugung (Vereinigte Staaten und Canada) nur 185 000 Wagen gegen 251 000 im gleichen Vorjahrsabschnitt. Da die Zukunftsentwicklung der Automobilindustrie in erster Linie von der allgemeinen Wirtschaftslage abhängt, gehen auch bei den Branchensachverständigen die Schätzungen sehr weit auseinander. Während die Pessimisten nur mit einer Jahresproduktion von 2,5 Mill. Wagen rechnen, glauben die Optimisten, zu denen auch das Statistische Büro von Chrysler gehört, daß trotz des flauen Jahresbeginns im ganzen doch noch eine Jahreserzeugung von 4,5 Mill. Wagen erreicht werden wird. Auch das würde bedeuten, daß die amerikanische Kraftwagenerzeugung unter dem Ergebnis von 1937 bleibt und etwa wieder auf den Stand von 1936 zurückgeht.

¹⁾ Vgl. »Die Weltwirtschaft Ende 1937«, Sonderbeilage zu »Wirtschaft und Statistik«, 17. Jg. 1937, Nr. 24, S. 3—6.

Natürlich macht die amerikanische Kraftwagenindustrie besondere Anstrengungen, um den bestehenden Schwierigkeiten zu begegnen. Die einzelnen Firmen bemühen sich eifriger um technische Verbesserungen und geschmackliche Neuerungen, mit denen sie die Käufer anziehen wollen. Die Industrie im ganzen beschäftigt sich mit der Frage, wie man den sehr lästigen Wettbewerb der 600 000 — 800 000 gebrauchten Wagen, die bei den Händlern liegen, einschränken könnte. Verschiedene Vorschläge sind ausgearbeitet worden, die eine Durchhaltefinanzierung der Händlerbestände durch die Produzenten oder ihren Einkauf durch die Regierung vorsehen. In diesem Zusammenhang haben Produzenten und Regierung neuerdings auch die Frage erörtert, wie die Finanzierungsmethoden des Wagenkaufs verbessert werden könnten.

Die mit den Vereinigten Staaten in engem organisatorischen Zusammenhang stehende Kraftwagenindustrie Canadas hat im vergangenen Jahr den Rückschlag des Jahres 1936 wieder aufgeholt. In Canada sind 1937 schätzungsweise 155 000 Personenkraftwagen (um 18 vH mehr als 1936) und 50 000 Lastwagen (um 61 vH mehr als 1936) hergestellt worden. Ebenso wie in den Vereinigten Staaten wurde aber auch in Canada das Ergebnis des Jahres 1929 noch nicht wieder erreicht. Das gilt sowohl für die Erzeugung als auch für die Ausfuhr, die für die canadische Kraftwagenindustrie eine besonders große Bedeutung hat.

Der Kraftwagenmarkt Canadas	Produktion		Be- schäfti- gung	Ausfuhr	
	Personen- kraftwagen	Lastkraft- wagen		Personen- kraftwagen	Lastkraft- wagen
	in 1 000		1926 = 100	in 1 000	
1929.....	203,3	59,3	..	64,9	36,9
1930.....	121,3	32,0	116,6	28,8	15,7
1931.....	65,1	17,5	77,3	9,3	4,5
1932.....	50,7	10,1	67,3	9,8	2,7
1933.....	53,8	12,0	68,7	15,8	4,6
1934.....	92,6	24,2	90,6	31,3	12,1
1935.....	135,6	37,3	127,6	47,6	16,7
1936.....	131,3	31,0	127,6	42,4	13,2
1937 ¹⁾	155	50	150,0	55	26

¹⁾ Zum Teil Schätzungen.

Bei einem Vergleich mit 1929 schneidet die Kraftwagenindustrie Großbritanniens besonders günstig ab. Sie konnte die Erzeugung von Personenkraftwagen seit 1931, die von Lastwagen seit 1932 Jahr für Jahr erhöhen. 1937 wurden in Großbritannien schätzungsweise 390 000 Personenkraftwagen hergestellt, das sind um 10 vH mehr als 1936 und um 114 vH mehr als 1929. An Lastwagen wurden im letzten Jahr rund 120 000, um 12 vH mehr als 1936 und um 112 vH mehr als 1929 erzeugt. Ähnlich haben sich die Zulassungen von Kraftwagen entwickelt.

Die Betrachtung der Jahresergebnisse allein ergibt jedoch ein etwas zu günstiges Bild. Die in diesen Jahreszahlen zum Ausdruck kommende Aufwuchsbewegung ist nämlich inzwischen abgeflaut. Die monatlichen Zulassungen blieben bei den Personenkraftwagen seit September 1937, bei den Lastwagen seit Juli 1937 Monat für Monat hinter den Vorjahrszahlen zurück. Dieser Rückgang betrug bei den Personenkraftwagen 10,2 vH (September—November 1937 gegen September—November 1936), bei den Lastwagen 8,4 vH (Juli—November 1937 gegen Juli—November 1936). Drei Gründe lassen sich für diesen Rückschlag anführen. Erstens ist der allgemeine Geschäftsgang in Großbritannien seit dem letzten Herbst zögernder geworden, zum mindesten sind die Wirtschaftskreise weniger optimistisch gestimmt¹⁾. Zweitens hatte nach dem etwa sechs Jahre langen Aufschwung der britischen Kraftwagenindustrie (vom Herbst 1931 bis zum Herbst 1937) die Aufnahmefähigkeit des britischen Marktes einen hohen Grad der Sättigung erreicht. Und drittens war im Bereich der Kraftwagenindustrie selbst eine bedeutsame Wandlung eingetreten. Während die britische Kraftwagenindustrie die Erfolge der letzten Jahre nicht zum wenigsten der anhaltenden Verbilligung ihrer Erzeugnisse verdankte — von 1929 bis 1936 waren die Preise der Personenkraftwagen um 34,7 vH, die der Lastwagen um 28,6 vH gesenkt worden —, wurden Mitte 1937 unter dem Eindruck der vorausgegangenen internationalen Rohstoffhausse die Kraftwagenpreise

¹⁾ Vgl. »Die Weltwirtschaft Ende 1937«, Sonderbeilage zu »Wirtschaft und Statistik«, 17. Jg. 1937, Nr. 24, S. 11.

zum ersten Male seit dem Weltkrieg erhöht. Diese im Durchschnitt auf 5 vH geschätzte Verteuerung erschwerte zum mindesten die Heranziehung neuer Käuferschichten an den Kraftwagenmarkt. Nachdem inzwischen der von der Rohstoffseite ausgehende Ansporn zu Preiserhöhungen fortgefallen ist, dürfte die zukünftige Entwicklung des englischen Kraftwagenmarktes in erster Linie vom allgemeinen Geschäftsgang abhängig sein. Zwar haben neuerdings auch auf dem Kraftwagenmarkt die Regierungskäufe zugenommen; für sich allein genommen ist diese erwünschte Stütze für den Markt jedoch zu schwach, um den Ausschlag zu geben.

Der Kraftwagenmarkt Großbritanniens	Produktion ¹⁾	Zulassungen	Ausfuhr	Einfuhr	Bestand ²⁾	Preise
	1 000 Stück					1924 = 100

Personenkraftwagen						
1929.....	182,3	176,1	33,8	21,5	1 098,1	75,0
1930.....	169,7	165,6	23,2	9,8	1 177,9	68,1
1931.....	159,0	147,4	19,0	2,1	1 192,9	60,8
1932.....	171,2	158,1	31,8	2,8	1 236,0	59,6
1933.....	220,8	187,1	40,0	3,6	1 333,3	61,4
1934.....	256,9	232,0	43,9	10,9	1 420,5	51,8
1935.....	311,5	282,9	54,5	13,6	1 592,4	49,8
1936.....	353,7	312,1	64,8	12,1	1 762,9	49,0
1937.....	389,7	320,5	78,1	*)	.	.

Lastkraftwagen ²⁾						
1929.....	56,5	53,5	8,2	16,3	336,1	84,3
1930.....	66,9	51,7	6,5	1,5	354,9	79,3
1931.....	67,3	51,4	5,3	1,5	367,5	75,5
1932.....	61,5	44,8	8,4	0,3	377,1	73,1
1933.....	65,5	53,8	10,7	0,4	394,8	69,5
1934.....	85,6	68,2	13,7	1,6	420,8	62,4
1935.....	92,2	67,9	13,7	1,8	442,2	61,6
1936.....	107,6	81,0	16,9	2,7	467,6	60,2
1937.....	118,1	76,6	20,4	*)	.	.

¹⁾ Jahre endend im September des angegebenen Kalenderjahres. — ²⁾ Ende September. — ³⁾ 1937 Personen- und Lastkraftwagen zusammen 23 829 Stück. — ⁴⁾ Einschl. Spezialfahrzeuge.

Obwohl die britische Kraftwagenausfuhr in den letzten Monaten keinen so eindeutigen Rückschlag zeigt wie der Absatz auf dem heimischen Markt, so ist auch ihre Entwicklung in letzter Zeit etwas unsicherer geworden. 1937 wurden im ganzen 78 100 Personenwagen (12,1 vH mehr als 1936 und 131,1 vH mehr als 1929) und 20 400 Lastwagen (20,7 vH mehr als 1936 und 148,8 vH mehr als 1929) ausgeführt. Davon nahm das Empire allein 68 000 Personen- und 15 300 Lastwagen auf (gegen 52 600 Personen- und 12 560 Lastwagen im Vorjahr). Die große wirtschaftliche Bedeutung der überseeischen Besitzungen für das britische Mutterland kommt hierin zum Ausdruck.

Die Kraftwagenindustrie Frankreichs hat sich in den letzten Jahren weniger günstig entwickelt als die der übrigen wichtigen Produktionsländer. Während in der übrigen Welt die Kraftwagenindustrie sich seit 1933 in einem mehr oder weniger ausgeprägten Aufschwung befand, hält die Depression auf dem französischen Kraftwagenmarkt nun schon sechs Jahre an. Für die augenblick-

Der Kraftwagenmarkt Frankreichs	Personenkraftwagen				Lastkraftwagen			
	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand ¹⁾	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand ¹⁾
	in 1 000 Stück							
1929.....	191	.	39,1	930	63	.	9,9	365
1930.....	178	239,5	25,4	1 109	53	45,9	5,8	411
1931.....	161	155,5	23,9	1 252	40	32,9	2,4	438
1932.....	143	137,8	17,4	1 279	29	28,3	1,8	434
1933.....	161	149,0	24,0	1 397	28	28,2	1,5	458
1934.....	164	152,6	23,4	1 447	23	24,1	1,6	456
1935.....	146	141,3	17,6	1 603	20	21,1	1,3	462
1936.....	180	168,6	18,8	1 687	23	21,5	2,6	480
1937 ²⁾	178	164,0	22	.	22	21,0	4,2	.

¹⁾ Jahresende. — ²⁾ Zum Teil Schätzungen.

liche Lage ist allerdings nicht ein Mangel an Nachfrage, sondern die Beeinträchtigung der Produktionsmöglichkeiten durch soziale Unruhe und Verkürzung der Arbeitszeit kennzeichnend. Die Produktion des Jahres 1937 ist dementsprechend wieder etwas hinter dem Ergebnis von 1936 zurückgeblieben. Dabei konnte die Ausfuhr sowohl nach dem Ausland wie nach den französischen Kolonialgebieten lebhaft werden, wogegen die Zulassungen auf dem Inlandmarkt — die Einfuhr ist nur unbedeutend — etwas stärker zurückgingen.

Der Kraftwagenmarkt Italiens	Personenkraftwagen				Lastkraftwagen ²⁾			
	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand ¹⁾	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand ¹⁾
	in 1 000 Stück							
1929.....	*) 60	.	*) 23,7	.	.	.	.	.
1932.....	25	19,3	6,2	227	4	3,4	0,4	90
1933.....	37	27,9	6,8	248	5	4,1	0,7	99
1934.....	41	30,2	8,9	267	5	4,0	0,7	109
1935.....	41	25,2	13,7	282	7	4,3	1,2	115
1936.....	36	21,2	15,0	295	12	3,4	5,4	116
1937 ²⁾	43	32	25,8	.	14	5	7,7	.

¹⁾ Jahresende. — ²⁾ Einschl. Omnibusse. — ³⁾ Einschl. Lastkraftwagen und Omnibusse. — ⁴⁾ Zum Teil Schätzungen.

Die Kraftwagenindustrie Italiens hat im vergangenen Jahr den 1933 begonnenen und 1935—36 wegen des Abessinienkrieges unterbrochenen Aufschwung wieder fortgesetzt. Man nimmt an, daß 1937 in Italien etwa um 20 vH mehr Kraftwagen hergestellt worden sind als 1936. Damit ist die Erzeugung des Vorkrisenjahres 1929 nahezu wieder erreicht worden. Besonders kräftig belebt sich 1937 die italienische Kraftwagenausfuhr, die 1936 durch die Sanktionen beeinträchtigt worden war. Von dieser stark erhöhten Ausfuhr des letzten Jahres haben die italienischen Kolonien allein etwa 5 000 Personen- und 7 300 Lastwagen, also etwa 27 vH der Stückzahl, wertmäßig sogar rund 75 vH aufgenommen.

Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen von Januar bis Oktober 1937

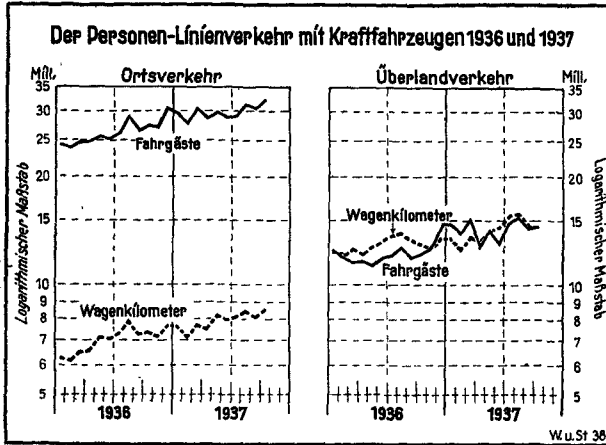
Der Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen¹⁾, der seit dem 1. Januar 1936 statistisch beobachtet wird, hat sich seit dem Bestehen dieser Statistik erheblich ausgedehnt. Beim Ortsverkehr, bei dem das Schwergewicht der Personenbeförderung auf Kraftfahrlinien liegt, haben sich im Vergleich zwischen Januar bis Oktober 1936 und Januar bis Oktober 1937 die Länge der Linien um 19 vH, die Zahl der Fahrzeuge um 13 vH und die gefahrenen Wagenkilometer um 14 vH erhöht; dabei ist die Zahl der Fahrgäste um 16 vH gestiegen. Beim Überlandverkehr, bei dem wohl nur halb soviel Fahrgäste wie im Ortsverkehr befördert werden, der jedoch im Vergleich zum Ortsverkehr ein erheblich umfangreicheres Liniennetz unterhalten muß, sind die Betriebs-einrichtungen nicht im gleichen Ausmaße ausgedehnt worden wie

¹⁾ Vgl. a. »Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen im 1. Vj. 1937« im vorliegenden Heft (»W. u. St.« 1938, Heft 3), S. 102.

beim Ortsverkehr; dagegen hat sich der Umfang der Personenbeförderung günstiger entfaltet. Insgesamt ist hier die Linienlänge um 7 vH erweitert und die Zahl der Fahrzeuge um 10 vH vermehrt worden, an Wagenkilometern wurden 9 vH mehr erzielt; die Zahl der Fahrgäste erhöhte sich dabei um 20 vH. Ein (wenn auch verhältnismäßig kleiner) Teil der Zunahme beim Orts- und Überlandverkehr beruht darauf, daß eine Anzahl von Linien, die im Jahre 1936 schon bestanden, erst im Laufe des Jahres 1937 in die Statistik einbezogen worden ist.

Der Verkehr der privaten Unternehmen, der beim Ortsverkehr weitaus überwiegt und beim Überlandverkehr wenigstens hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen an erster Stelle steht, zeigt beim Ortsverkehr eine der Gesamtentwicklung entsprechende Zunahme (Fahrgastzahl + 16 vH); dagegen bleibt seine Entwicklung im Überlandverkehr etwas hinter den für den

Gesamtverkehr festgestellten Zunahmeziffern zurück (Fahrgastzahl + 17 vH). Beim Überlandverkehr der Reichspost ist die Zunahme der Betriebseinrichtungen ebenfalls weniger umfangreich als bei der Gesamtheit des Überlandverkehrs; doch hat sich die Personenbeförderung (+ 23 vH) günstig entwickelt. Die verhältnismäßig stärkste Ausweitung hat der Überlandverkehr der Reichsbahn — insbesondere infolge der Einführung neuer Linien auf den Reichsautobahnen — erfahren, bei dem die Fahrgastzahl um 80 vH zugenommen hat.



Bei der Aufteilung des Personen-Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen auf die Länder und Landesteile zeigt sich sowohl bei der Betriebsleistung als auch beim Personenverkehr ein besonders starkes Hervortreten von Berlin, auf das im Jahre 1937 allein rd. 20 vH der von sämtlichen Privatunternehmen geleisteten Wagenkilometer und rd. 40 vH der von allen Privatunternehmen beförderten Personen entfallen; zumeist handelt es sich dabei um die Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG). Außer in Berlin ist die Personenbeförderung der privaten Unternehmen vor allem im Land Sachsen sehr lebhaft, wo der Ortsverkehr (1937 22 Mill. Fahrgäste) und der Überlandverkehr (1937 20 Mill. Fahrgäste) zusammen etwa 13 vH der Wagenkilometer und 11 vH der Fahrgastzahl der Privatunternehmen im ganzen Reich ausmachen. Auch die westlichen Industrieprovinzen Rheinland, Westfalen und

Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen Januar—Oktober 1937	Linien ¹⁾		Kraft- omnibusse ¹⁾		Fahrten		Fahr- gäste
	Zahl	Länge (km)	Zahl	Sitz- plätze ²⁾	Zahl	Wagen- kilometer ³⁾	in 1000
	in 1000						
	Ende Oktober						
Januar—Oktober							
Ortsverkehr							
Reichspost	39	156,0	51	1 378	264	1 086	3 236
Reichsbahn	1	2,2	2	56	10	26	103
Private Unternehmen ⁴⁾	651	3 956,2	2 082	70 784	12 282	78 711	295 841
Zusammen	691	4 114,4	2 135	72 218	12 556	79 823	299 180
1936	566	3 455,2	1 885	65 031	10 693	69 981	257 390
Überlandverkehr							
Reichspost	2 237	48 579,0	3 757	95 159	4 435	72 310	63 355
Reichsbahn	52	3 808,2	116	3 160	121	5 312	811
Private Unternehmen ⁴⁾	1 718	33 401,0	2 483	74 159	4 552	64 447	78 060
Zusammen	4 007	85 788,2	6 356	172 478	9 108	142 070	143 226
1936	3 864	80 251,3	5 920	157 104	8 783	129 987	119 588

¹⁾ Es sind nur die in Betrieb befindlichen Linien und Fahrzeuge erfaßt worden. — ²⁾ Einschl. der Sitzplätze in Anhängern. — ³⁾ Unterschiede zwischen den Aufrechnungen der Einzelzahlen und den Gesamtzahlen ergeben sich durch Auf- und Abrundungen. — ⁴⁾ Einschl. der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe.

Hessen-Nassau, ferner Schleswig-Holstein und Bayern rechts des Rheins weisen großen Verkehr auf privaten Kraftfahrlinien auf. Der Verkehr der Reichspost verteilt sich etwas gleichmäßiger über die Länder und Landesteile. Doch tritt hier auch Sachsen stärker hervor, auf das 10 vH der Wagenkilometer und 15 vH der beförderten Personen entfallen. Ferner ist beim Personenverkehr der Reichspost noch die Rheinprovinz hervorzuheben sowie Bayern rechts des Rheins, dessen Kraftfahrlinienverkehr sehr stark durch die Urlaubsreisen beeinflusst wird.

Mit geringfügigen Ausnahmen sind in allen Ländern und Landesteilen die Betriebsleistung und die Personenbeförderung in der Zeit von 1936 bis 1937 gestiegen. Der Rückgang der Wagenkilometer in Schleswig-Holstein und die sehr starke Zunahme des Verkehrs in Hamburg hängt insbesondere mit der Bildung der Hansestadt Hamburg zusammen, derzufolge einige bisher zu Schleswig-Holstein gerechnete Linien nach Hamburg einbezogen werden mußten. Der Rückgang der Verkehrsleistungen bei den Privatunternehmen im Saarland beruht darauf, daß eine Anzahl privater und kommunaler Linienbetriebe nach und nach durch Ankauf auf die Reichspost übergegangen ist.

Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach Ländern und Landesteilen	Privatunternehmen*)						Reichspost							
	Zahl der Linien ¹⁾	Länge (km)	Zahl der Omnibusse ¹⁾	Wagenkilometer in 1000 ²⁾		Zahl d. beförderten Personen in 1000 ³⁾		Zahl der Linien ¹⁾	Länge (km)	Zahl der Omnibusse ¹⁾	Wagenkilometer in 1000 ²⁾		Zahl d. beförderten Personen in 1000 ³⁾	
				Januar—Oktober							Januar—Oktober			
				Ende Oktober 1937							Ende Oktober 1937			
			1936	1937	1936	1937				1936	1937	1936	1937	
Ostpreußen	83	1 700,2	109	2 457,3	2 995,7	2 853	4 362	77	1 829,0	97	2 190,8	2 286,5	912	1 052
Berlin	56	644,5	616	28 782,4	29 313,0	140 449	146 986	—	—	—	—	—	—	—
Brandenburg	107	1 203,2	158	2 351,2	3 133,5	3 452	5 804	124	2 449,0	190	4 621,6	4 802,0	4 298	5 148
Pommern	77	1 225,9	97	1 945,9	2 627,4	2 599	4 590	62	1 639,0	73	1 455,2	1 561,4	513	601
Grenz- u. Posen-Westp.	8	166,5	12	553,7	520,4	1 133	988	—	—	—	—	—	—	—
Niederschlesien	52	817,2	82	2 028,4	2 333,2	4 654	5 800	165	3 489,0	220	3 716,8	3 739,3	2 956	3 412
Oberschlesien	26	261,5	48	1 482,5	1 537,3	3 563	3 928	78	1 436,0	107	2 196,2	2 171,4	1 908	2 159
Land Sachsen	199	4 047,5	445	17 134,9	18 636,9	36 970	41 959	160	3 439,0	387	6 818,3	7 205,8	8 444	9 787
Prov. Sachsen	136	2 206,1	186	3 911,0	4 276,2	4 687	6 047	—	—	—	—	—	—	—
Thüringen	77	996,9	109	1 820,9	2 146,8	2 876	4 098	174	3 245,0	187	4 133,7	4 257,0	4 422	5 133
Anhalt	34	388,6	39	677,0	1 041,2	1 195	2 034	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburg	29	357,2	59	1 536,4	1 766,1	4 069	5 326	56	1 310,0	66	1 297,2	1 357,2	736	940
Schleswig-Holstein	95	2 017,9	174	8 500,4	7 642,3	14 633	14 690	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg	48	560,6	156	2 544,6	4 760,8	4 047	8 609	—	—	—	—	—	—	—
Hannover	119	1 932,3	179	4 878,8	4 942,8	9 030	10 312	—	—	—	—	—	—	—
Oldenburg	15	154,9	20	320,0	419,2	328	496	279	6 702,0	395	9 015,7	9 547,1	5 788	6 932
Braunschweig	45	552,7	86	1 066,5	1 344,8	1 943	2 798	—	—	—	—	—	—	—
Bremen	10	55,4	30	224,8	243,4	672	784	—	—	—	—	—	—	—
Westfalen	184	2 492,1	310	8 941,6	9 979,4	14 639	19 082	—	—	—	—	—	—	—
Lippe	12	206,1	14	530,6	549,6	653	801	103	2 126,0	155	3 210,0	3 304,8	2 455	2 800
Schaumburg-Lippe	3	19,0	3	41,7	41,0	65	71	—	—	—	—	—	—	—
Hessen-Nassau	65	877,5	198	5 462,6	5 940,9	17 506	19 656	177	3 726,0	313	4 991,8	5 449,8	4 409	5 393
Land Hessen	56	1 230,9	107	2 671,1	3 162,7	3 860	4 551	179	4 436,0	309	7 512,8	7 818,3	5 554	6 298
Rheinprovinz	228	3 828,1	395	13 556,1	16 888,0	20 899	29 483	40	636,0	60	1 141,8	1 141,8	1 799	1 799
Saarland	30	357,0	44	1 400,8	1 107,2	2 388	2 194	66	1 331,0	137	1 914,1	2 113,5	1 991	2 333
Bayern links des Rh.	38	516,1	54	936,7	1 004,4	2 164	2 576	121	2 364,0	297	3 551,2	3 874,3	2 859	3 445
Baden	65	814,7	116	1 908,7	2 238,6	2 816	3 999	140	2 291,0	194	3 291,2	3 500,4	2 358	2 860
Hohenzoller. Lande	6	151,1	10	88,7	136,0	51	104	275	6 287,0	621	8 374,7	9 266,8	5 109	6 500
Württemberg	271	3 973,4	388	5 267,3	5 609,8	6 533	7 660	—	—	—	—	—	—	—
Bayern rechts d. Rh.	195	3 602,1	321	5 904,2	6 818,9	10 442	14 113	—	—	—	—	—	—	—
Deutsches Reich	2 369	37 357,2	4 565	128 926,8	143 157,5	321 168	373 900	2 276	48 735,0	3 808	68 291,3	73 396,2	54 712	66 591

¹⁾ Einschl. der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe. — ²⁾ Es wurden nur die in Betrieb befindlichen Linien und Fahrzeuge erfaßt. — ³⁾ Unterschiede zwischen den Aufrechnungen der Einzelzahlen und den Gesamtzahlen ergeben sich durch Auf- und Abrundungen.

Reichsautobahnen und Reichsstraßen

Der Bau der deutschen Reichsautobahnen*), die sich in wenigen Jahren in einer Länge von etwa 10 000 km über das Reichsgebiet erstrecken werden, ist im Jahre 1937 erfolgreich fortgeführt worden. Im Laufe des Jahres wurden nicht weniger als 35 neue Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 940,5 km fertiggestellt und eröffnet, so daß die Länge der dem Verkehr übergebenen Autobahnstrecken bis zum 31. Dezember 1937 auf 2 026,4 km angewachsen ist. Das Bauziel des Jahres 1937, die Fertigstellung des 2 000. Kilometers der Reichsautobahnen, ist demnach erreicht worden. Gegenwärtig sind folgende Autobahnstrecken fertiggestellt und zusammenhängend befahrbar:

Schkeuditz (Halle-Leipzig)—Nürnberg	262,8 km
Werder-Brandenburger Dreieck-Hannover	225,3 „
Gießen-Frankfurt a. M.—Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe ..	192,7 „
Dresden-Meerane-Jena	168,2 „
Sagan-Kreibitz-Breslau	141,6 „
Schwanebeck-Stettin-Hornskrug	140,9 „
Buisdorf-Siegburg-Köln-Düsseldorf-Recklinghausen	126,1 „
München-Landesgrenze (Piding)	122,2 „
Stuttgart-West-Ulm-Limbach	111,7 „
Maschen-Bremen-Burgdamm	110,8 „
Schwanebeck-Friedersdorf-Frankfurt a. O.	96,5 „
Elbing-Ost-Königsberg	92,6 „
Göttingen-Kassel-Remsfeld	76,8 „
Hamburg-Lübeck	57,5 „
Halle-Leipzig	38,4 „
Kaiserslautern-Wattenheim	29,7 „
Brandenburger Dreieck-Michendorf einschl. Leipziger Dreieck bis Anschlußstelle Beelitz	20,6 „
Gleiwitz-Beuthen	12,0 „
Zusammen	2 026,4 km

Um Plankreuzungen mit Eisenbahnen und Landstraßen zu vermeiden, mußten im Zuge der fertiggestellten Autobahnstrecken im Jahre 1937 gleichzeitig 1 260 Brückenbauwerke fertiggestellt werden, darunter 31 größere Bauwerke mit einer Auftragssumme von mehr als 500 000 *R.M.* Die Gesamtzahl der bisher fertiggestellten Brücken und Durchlässe betrug am 31. Dezember 1937 3 920. Ferner wurden an den fertiggestellten Strecken im Jahre 1937 zahlreiche Tankstellen neu eröffnet, Rast- und Parkplätze angelegt und andere der Bequemlichkeit des Kraftfahrers und der Verkehrssicherheit dienende Nebenanlagen geschaffen.

Die Reichsautobahnen in den Baujahren 1936 und 1937	Einheit	1936	1937	Stand Ende 1937
Streckenlängen				
Zum Bau freigegebene Strecken	km	942	1 165,5	5 567,5
In Bau genommene Strecken	km	755,9	816,5	3 485,4
Dem Verkehr übergebene Strecken ...	km	973,9	940,5	2 026,4
Arbeitsleistungen				
Geleistete Tagewerke	in 1000	28 283	25 850	92 049
Gerodete Flächen	1000 qm	8 707	11 403	45 778
Abgetragener Mutterboden	1000 qm	26 052	25 252	115 265
Bewegte Erd- und Felsmassen ¹⁾	1000 cbm	52 359	57 568	211 224
Verlegte Fahrbahndecken	1000 qm	17 653	12 450	37 790
Baustoffmengen ²⁾				
Zement	1000 t	1 368	1 194	3 449
Kies und Sand	1000 cbm	6 115	5 866	16 049
Schotter	1000 t	1 986	1 440	4 448
Pflastersteine	1000 t	487	492	1 234
Packlage und Bruchsteine	1000 t	1 232	972	2 977
Stahlkonstruktionen	t	97 585	45 470	208 495
Sonstiges Eisen	t	72 901	48 338	213 110
Durchschnittliche Beschäftigtenzahl				
Arbeiter der Obersten Bauleitungen ..	Anzahl	1 880	2 409	.
Arbeitsdienstmänner	Anzahl	878	668	.
Arbeiter bei Unternehmern	Anzahl	95 770	81 761	.
Auftragssummen	Mill. RM	581	³⁾ 610	⁴⁾ 1 934

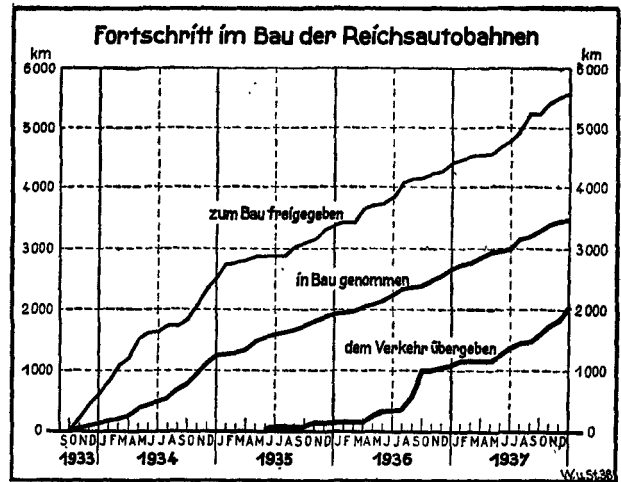
*) Ohne Mutterbodenabtrag. — *) Bei Stahl und Eisen eingebaute Mengen, im übrigen gelieferte Mengen einschl. Vorratsbeschaffung. — *) Bis 30. November 1937. — *) Stand am 1. Dezember 1937.

Zum Bau freigegeben wurden vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen im Jahre 1937 im ganzen 1 165,5 km Autobahnlinien gegenüber 942 km im Vorjahr, in Bau genommen

*) Vgl. den Aufsatz »Vier Jahre Bau der Reichsautobahnen« in »W.u.St.« Nr. 18, Jahrg. 1937, ferner die laufend in »W.u.St.« erschienenen Monatsberichte über Reichsautobahnen und Reichsstraßen.

816,5 km gegenüber 755,9 km im Jahre 1936. Vom Baubeginn bis Ende 1937 waren damit im ganzen 5 567,5 km Reichsautobahnstrecken zum Bau freigegeben und hiervon 3 485,9 km in Baugenommen.

Bei den Arbeitsleistungen im einzelnen und bei den gelieferten oder eingebauten Baustoffmengen zeigen sich 1937 bemerkenswerte Abweichungen gegenüber dem Vorjahr. Die durchschnittliche Zahl der unmittelbar an den Baustellen der Reichsautobahnen beschäftigten Unternehmerarbeiter betrug 1937 81 761 gegenüber 95 770 im Vorjahr; sie war daher um rd. 14 000 geringer als 1936. Aus diesem Grunde ist auch die Zahl der Tagewerke, die 1937 geleistet worden sind, erheblich geringer als im Vorjahr. Wenn trotzdem im Jahre 1937 Leistungssteigerungen beim Bau der Reichsautobahnen zu verzeichnen sind (57,6 Mill. cbm bewegte Erd- und Felsmassen gegenüber 52,4 Mill. cbm im Vorjahr), so beweist dies, daß man der Verknappung der verfügbaren Arbeitskräfte einen verstärkten Einsatz mechanischer Hilfsmittel, vor allem von Straßenmaschinen, entgegengestellt hat. Bemerkenswert ist ferner der erhebliche Rückgang der eingebauten Stahl- und Eisenmengen. Angesichts des zur Zeit noch bestehenden Eisenmangels wurden die beim Bau der Brücken und Durchlässe üblichen Stahlkonstruktionen weitgehend durch Naturstein- oder Betonbauten ersetzt. Auch im übrigen wurde die Verwendung von Eisen beim Autobahnbau eingeschränkt. Auf diese Weise konnte im Jahre 1937 die Menge der eingebauten Stahlkonstruktionen um 52 115 t = 53,4 vH und die Menge des eingebauten sonstigen Eisens um 34 563 t = 33,7 vH geringer gehalten werden als im Vorjahr.



Zu erwähnen sind an dieser Stelle auch die Ergebnisse der Vergleichsfahrten, die der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen im Jahre 1937 auf verschiedenen Reichsautobahn- und Reichsstraßenstrecken durchführen ließ. Zu diesen Fahrten wurden Personen- und Lastkraftwagen verschiedener Stärke benutzt, die mit Spezialmeßgeräten ausgerüstet waren. Die im folgenden angeführten Zahlen sind Ergebnisse des Betriebskostenvergleichs auf der Reichsautobahn Bruchsal-Bad Nauheim (147 km) und der gleichlaufenden Reichsstraße (161 km). Bei gleichen Durchschnittsgeschwindigkeiten ergab sich folgender Kraftstoffverbrauch:

Kraftwagen	Durchschnitts- geschwindigkeit km/h	Kraftstoff- verbrauch auf 100 km in l		Kraftstoff- ersparnis auf Reichs- autobahn	
		Reichs- straße	Reichs- autobahn	in l	in vH
Kleinkraftwagen (DKW-Reichsklasse)	53	7	5,8	1,2	17,1
Mittlerer Kraftwagen (Opel-Olympia)	64	9	8	1	11,1
Schwerer Kraftwagen (Mercedes 3,2 l)	71	16,67	10,60	6,07	36,4
Lastzug (Daimler-Benz-Diesel 8 ³ / ₄ t) ..	44	37,40	26,10	11,30	30,2

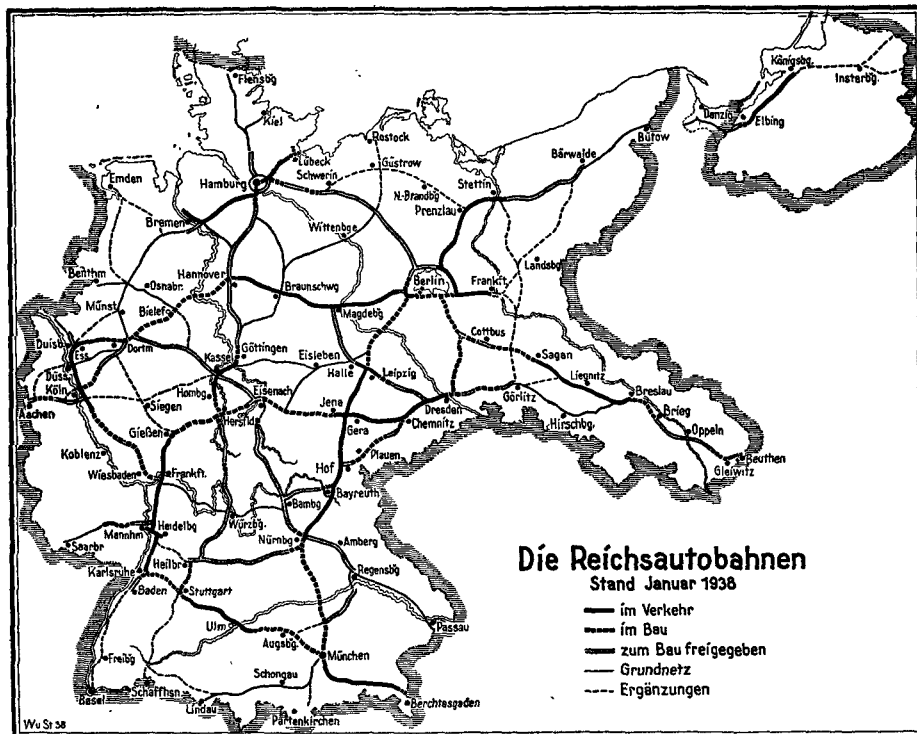
Auf der Autobahn wurden demnach Kraftstoffersparnisse zwischen 11,1 und 36,4 vH erzielt. Diese Ersparnisse erklären sich vor allem daraus, daß die Reichsautobahnen das Fahren einer gleichmäßigen Geschwindigkeit gestatten, während auf den Landstraßen infolge der sehr häufig auftretenden Hindernisse und Gefahrenstellen ein dauernder Geschwindigkeitswechsel erforderlich ist. Gegenüber 8 Zubringereinmündungen auf 100 km der benutzten Autobahnstrecke wurden auf 100 km der benutzten Reichsstraße gezählt: 22 Ortsdurchfahrten, 136 Wegekrenzungen, 7 schienenartige Bahnübergänge und 463 Abzweigungen. Die Vermeidung des dadurch bedingten häufigen Geschwindigkeitswechsels führte auf der Reichsautobahn zu einer Schaltersparnis von 96 vH, Ersparnis an Kuppelungsarbeit von 96 vH, an Bremsarbeit von 99 vH, an Gashebelweg von 99 vH. Bei Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Reichsautobahn wurde mit dem schweren Personenkraftwagen bei einem Kraftstoffverbrauch von 16,67 l je 100 km eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 119 km erzielt. Demnach wurde bei gleichem Kraftstoffverbrauch auf der Reichsautobahn gegenüber der Reichsstraße eine Geschwindigkeitssteigerung um 65 % erreicht und die Fahrtdauer von Bruchsal bis Bad Nauheim von 2,16 Stunden auf 1,14 Stunden verkürzt. Zu berücksichtigen ist außerdem, daß auf der Reichsautobahn die Reifen- und Federabnutzung und auch die Fahrerbeanspruchung erheblich geringer ist als auf sonstigen Straßen. Es steht daher außer Zweifel, daß das Fahren auf der Reichsautobahn wirtschaftlicher ist als das Fahren auf sonstigen Straßen.

Auch in den kommenden Jahren ist beim Bau der Reichsautobahnen mit annähernd gleichen Bau- und Arbeitsleistungen wie im Jahre 1937 zu rechnen. Vorgesehen ist die jährliche Fertigstellung von 1000 km. Ende 1938 werden daher im ganzen 3000 km Reichsautobahnen eröffnet sein. Zu erwarten ist im Jahre 1938 vor allem die Fertigstellung der Strecke Berliner Ring-Scheuditz (Halle-Leipzig) und der Strecke Nürnberg-München, so daß die Linie Berlin-Nürnberg-München-deutschösterreichische Landesgrenze durchgehend befahrbar wird. Ebenso werden voraussichtlich die auf der Linie Karlsruhe-Stuttgart-München noch fehlenden Teilstrecken eröffnet, ferner die Teilstücke Gießen-Hersfeld, Remsfeld-Rhina und Göttingen-Nörten. Es wird daher noch in diesem Jahr möglich werden, auf der Autobahn von München über Stuttgart, Karlsruhe, Frankfurt a. M.,

Gießen, Kassel, Göttingen bis nach Nörten (Harz) zu fahren. Weitere Teilstücke werden im Rheinland, in der Pfalz, in Schlesien, in Ostpreußen und in verschiedenen anderen Gebieten des Reichs dem Verkehr übergeben werden.

Auch der seit 1934 im Gang befindliche Ausbau der Reichsstraßen¹⁾, die eine Länge von rd. 41 000 km aufweisen, hat im Jahre 1937 weitere Fortschritte gemacht. Da das Baujahr bei den Landstraßen nicht wie bei den Reichsautobahnen mit dem Kalenderjahr zusammenfällt, sondern jeweils vom 1. April bis zum 31. März des folgenden Jahres läuft, konnten die 1937 zu verzeichnenden Bauleistungen usw. nur für die Zeit vom 1. April 1937 bis zum 31. Dezember 1937 zusammengestellt und den Angaben für die gleiche Zeit des Vorjahres gegenübergestellt werden. Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich, daß die Länge der fertiggestellten Ausbaustrecken auf Reichsstraßen und auch die Fläche der eingebauten Fahrbahndecken im Jahre 1937 etwas geringer waren als im Vorjahr, obwohl für den Um- und Ausbau vom 1. April bis zum 31. Dezember 1937 bereits 17,3 Mill. RM mehr ausgegeben waren als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Dies erklärt sich daraus, daß im Jahre 1937 auf den Reichsstraßen in größerem Ausmaß als bisher schwere Fahrbahndecken eingebaut worden sind. Der geringeren Länge der fertiggestellten

Die Reichsstraßen in den Baujahren 1936 und 1937	Einheit	1. April bis 31. Dez. 1936	1. April bis 31. Dez. 1937
Bauleistungen			
Fertiggestellte Ausbaustrecken	km	2 700,9	2 232,0
Eingebaute Fahrbahndecken	Mill. qm	13,6	12,7
Durchschnittliche Beschäftigtenzahl			
Straßenwärter	Anzahl	5 793	5 792
Hilfsarbeiter der Bauverwaltungen	Anzahl	5 657	4 243
Arbeiter bei Unternehmern	Anzahl	23 014	22 230
Baustofflieferungen			
Pflaster	1000 t	324	217
Bruchsteine, Schotter u. dgl.	1000 t	3 616	3 582
Kunststeine	1000 t	14	34
Teer	1000 t	50	46
Bitumen	1000 t	49	57
Zement	1000 t	22	32
Ausgaben			
Unterhaltung und Instandsetzung	Mill. RM	26,2	26,1
Umbau und Ausbau	Mill. RM	107,2	124,5



Ausbaustrecken und der geringeren Fläche der eingebauten Fahrbahndecken steht daher die stärkere Vermehrung der qualitativ hochwertigen Fahrbahndecken gegenüber. Wie sich aus den vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen genehmigten Voranschlägen ergibt, dürfte sich die Länge der mit schweren Fahrbahndecken versehenen Reichsstraßen im Baujahr 1937 um rd. 1550 km erhöhen gegenüber 323 km im vergangenen Baujahr. Mittelbar läßt sich die stärkere Berücksichtigung der schweren Bauweisen im Jahre 1937 auch aus den Zahlen über die Baustofflieferungen erkennen; mehr geliefert wurden Kunststeine (+ 20 000 t), Bitumen (+ 8 000 t) und Zement (+ 10 000 t), während bei den übrigen Baustoffen Rückgänge zu verzeichnen sind.

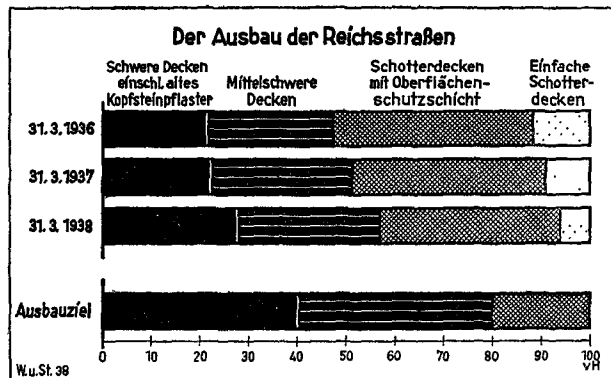
¹⁾ Als Fernverkehrsstraßen vom Reich übernommene frühere Staats-, Provinzial-, Kreis- und Gemeindestraßen.

Neben dem Umbau der Fahrbahndecken wurden auf Reichsstraßen im Jahre 1937 noch zahlreiche andere Arbeiten durchgeführt, über deren Umfang gegenwärtig noch keine genauen Unterlagen vorliegen. Etwa 2 000 km Reichsstraßen wurden auf 6 m Fahrbahn- und 8—10 m Kronenbreite verbreitert, zahlreiche Ortsumgehungsstrecken wurden gebaut, Begradigungen durchgeführt, Brücken erneuert oder neu hergestellt, schienengleiche Eisenbahnübergänge beseitigt u. a. m. Ferner wurde die Anpassung der Reichsstraßen an das Landschaftsbild gefördert und auch Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Zu erwähnen sind hier auch die großen Umbau- und Neubauarbeiten an verschiedenen Straßen, die gegenwärtig noch nicht Reichsstraßen sind, die aber nach ihrer Fertigstellung voraussichtlich als Reichsstraßen übernommen werden; es sind dies die deutsche Alpenstraße, die Ostmarkenstraße und die Sudetenstraße.

In der gleichen Weise wie bisher wird der Um- und Ausbau der Reichsstraßen auch in den kommenden Jahren fortgeführt werden. Es besteht die Absicht, die Reichsstraßen so auszubauen, daß sie zu je 40 vH der Gesamtlänge mittelschwere und schwere Decken und nur zu 20 vH Schotterdecken mit Oberflächenschutzschichten aufweisen. Aus der folgenden Übersicht ergibt sich, wie weit sich der Ausbauzustand der Reichsstraßen bis zum 31. März 1938 diesem Ziel bereits genähert haben wird.

Ausbauzustand der Reichsstraßen ¹⁾	31. 3. 1936 ²⁾		31. 3. 1937 ²⁾		31. 3. 1938 ²⁾		Ausbauziel	
	km	vH	km	vH	km	vH	km	vH
Einfache Schotterdecken	4 352,3	11,7	3 380,4	9,0	2 256	6,0	—	—
Schotterdecken mit Oberflächenschutzschicht	15 285,6	41,1	14 847,9	39,8	13 851	37,1	7 469	20,0
Mittelschwere Decken	9 584,5	25,7	10 777,1	28,9	10 848	29,1	14 937	40,0
Schwere Decken ⁴⁾ ...	8 014,9	21,5	8 338,0	22,3	10 389	27,8	14 937	40,0
Zusammen	37 237,4	100	37 343,2	100	37 344	100	37 343	100

¹⁾ Ohne Ortsdurchfahrten. — ²⁾ Nach den Ergebnissen der Straßenbau- statistiken. — ³⁾ Berechnet auf Grund der genehmigten Voranschläge. — ⁴⁾ Einschließlich altes Kopfsteinpflaster.



Am Ende des Baujahres 1937 werden daher noch etwa 2 250 km Reichsstraßen vorhanden sein, die einfache Schotterdecken aufweisen. Diese Strecken sind künftig mindestens mit einer Oberflächenschutzschicht zu versehen. Die Gesamtlänge der Schotterdecken wird am 31. März 1938 voraussichtlich noch rd. 16 000 km betragen, davon müssen, wenn das Ausbauziel erreicht werden soll, in den nächsten Jahren noch rd. 8 600 km mit anderen Decken versehen werden, und zwar etwa 4 100 km mit mittelschweren Decken (hauptsächlich Teer- oder Asphaltmakadamdecken) und etwa 4 500 km mit schweren Decken (hauptsächlich Pflasterdecken). Die zu leistenden Um- und Ausbauarbeiten beschränken sich aber keineswegs auf den Ersatz von Schotterdecken durch mittelschwere und schwere Decken. Von den bereits in früherer Zeit mit mittelschweren und schweren Decken versehenen Reichsstraßen ist ebenfalls ein erheblicher Teil erneuerungsbedürftig, und der Ausbauplan sieht vor, daß sämtliche Reichsstraßen auf eine Fahrbahnbreite von 6 m und

eine Kronenbreite von 8—10 m gebracht werden. Im Zusammenhang hiernit, teils auch unabhängig hiervon, sind ferner Brücken und Ortsumgehungsstraßen in größerer Zahl zu bauen, Plankreuzungen und schienengleiche Übergänge zu beseitigen u. a. m. Nach dem Stand vom 31. März 1937 waren noch 15 325 km Reichsstraßen mit unzulänglicher Fahrbahnbreite vorhanden, darunter 4 739 km mit einer Fahrbahnbreite von weniger als 4,5 m.

Neben den Reichsstraßen sind auch die übrigen Landstraßen (Landstraßen I. und II. Ordnung) und die Gemeindestraßen im Jahre 1937 weiter ausgebaut und in verkehrstechnischer Hinsicht verbessert worden. Der seit 1933 auf dem Gebiet des Straßenwesens zu verzeichnende Aufschwung der Bautätigkeit hat sich demnach 1937 allgemein fortgesetzt, so daß sich für die vergangenen Jahre eine ununterbrochene Aufwärtsentwicklung feststellen läßt.

Ausgaben für Bau und Unterhaltung der Straßen (einschl. Gemeindestraßen)	Rechnungs-jahre			Ausgaben für Bau und Unterhaltung der Straßen (einschl. Gemeindestraßen)	Rechnungs-jahre	
	1932	1936			1932	1936
Insgesamt					42 701	95 216
a) in 1000 RM	439 757	1 480 661		Rheinprovinz ...	a	5,60 12,48
b) RM je Einw.	6,66	22,42			b	100 223,0
c) in vH v. 1932	100	336,7		Bayern	a	57 996 114 630
					b	7,55 14,92
Preußen	a	259 380 448 871			c	100 197,7
	b	6,50 11,24		Sachsen	a	30 388 44 809
	c	100 173,1			b	5,85 8,62
Ostpreußen	a	21 751 41 083			c	100 147,6
	b	9,32 17,61		Württemberg ...	a	32 985 47 830
	c	100 188,9			b	12,23 17,74
Brandenburg ...	a	18 464 35 105			c	100 145,0
	b	6,77 12,88		Baden	a	18 877 30 278
	c	100 190,1			b	7,82 12,55
Pommern	a	13 530 26 462			c	100 160,4
	b	7,04 13,78		Thüringen	a	9 870 21 340
	c	100 195,6			b	5,95 12,86
Grenzmark	a	2 201 5 761			c	100 216,8
Posen-Westpr.	b	6,52 17,07		Hessen	a	9 304 14 653
	c	100 261,7			b	6,51 10,25
Niederschlesien	a	16 178 33 358			c	100 167,6
	b	5,05 10,41		Mecklenburg ...	a	5 325 14 824
	c	100 206,2			b	6,61 18,41
Oberschlesien ...	a	9 423 14 057			c	100 278,4
	b	6,35 9,48		Oldenburg	a	3 374 7 744
	c	100 149,2			b	5,88 13,49
Sachsen	a	18 260 34 347			c	100 229,6
	b	5,37 10,10		Saarland	a	— 21 026
	c	100 188,1			b	— 25,93
Schleswig-Holst.	a	8 973 16 891			c	—
	b	5,64 10,63		Übrige Länder ..	a	6 482 13 064
	c	100 188,2			b	5,88 11,85
Hannover	a	24 502 48 397			c	100 201,6
	b	7,28 14,37		Hansestädte ...	a	5 776 10 974
	c	100 197,6			b	3,35 6,36
Westfalen	a	24 713 46 527			c	100 190,0
	b	4,90 9,23		Zusammen ¹⁾ ...	a	439 757 790 043
	c	100 188,3			b	6,66 11,97
Hessen-Nassau ...	a	12 928 32 863			c	100 179,7
	b	5,00 12,71		Reichsautobahnen	a	— 690 618
	c	100 254,2				

¹⁾ 1937: Zusammen = 820 Mill. RM, je Einwohner = 12,42 RM und in vH von 1932 = 186,5.

Unterlagen über die im einzelnen zu verzeichnenden unmittelbaren Fortschritte auf dem Gebiet des Straßenbaues in den vergangenen fünf Jahren liegen nicht für sämtliche Straßengruppen vor. Ein verhältnismäßig umfassender Überblick über die Leistungen auf dem Gebiet des Straßenbaues ergibt sich mittelbar aus der Zusammenstellung über die Ausgaben für Bau und Unterhaltung der deutschen Straßen in den Rechnungsjahren 1932 bis 1937. Für die laufende Unterhaltung und Instandsetzung, den Umbau, Ausbau und Neubau der deutschen Straßen wurden aufgewendet:

	ohne Reichsautobahnen	Zunahme gegen 1932 in Mill. RM	mit Reichsautobahnen	Zunahme gegen 1932
1932	439,8	—	439,8	—
1933	693,2	+ 253,4	707,7	+ 267,9
1934	767,1	+ 327,3	1 027,7	+ 587,9
1935	774,7	+ 334,9	1 324,9	+ 885,1
1936	790,0	+ 350,2	1 480,7	+ 1 040,9
1937	820,0	+ 380,2		

Bereits im Jahre 1933 waren die Ausgaben für den allgemeinen Straßenbau um 253,4 Mill. *RM* höher als im letzten Jahr vor der Machtübernahme. In den folgenden Jahren wurden die Gesamtaufwendungen von Jahr zu Jahr vermehrt, so daß 1937 etwa 380 Mill. *RM* mehr für Straßenbauzwecke ausgegeben werden konnten als 1932. Im ganzen betrugen die Mehraufwendungen gegenüber 1932 in den vergangenen fünf Jahren (ohne Reichsautobahnen) 1,6 Mrd. *RM*.

Die Aufwendungen für den allgemeinen Straßenbau (ohne Reichsautobahnen) haben sich in allen deutschen Ländern und Provinzen im grundsätzlichen gleichartig entwickelt. In allen Gebieten waren in den Jahren nach der Machtübernahme die jährlichen Aufwendungen für den Straßenbau erheblich größer als im Rechnungsjahr 1932. Die Zunahme beträgt im Rechnungsjahr 1936 zwischen 45 vH (Württemberg) und 178 vH (Mecklenburg). Bei Vergleichen im einzelnen muß allerdings beachtet werden, daß die Ausgabenentwicklung in den verschiedenen Gebieten vielfach durch Besonderheiten bestimmt ist, die mehr

oder weniger zufälliger Art sein können (Neubau besonderer Straßen, wie z. B. der Alpenstraße, der Sudetenstraße, des Rügendammes, Gewährung von Bauzuschüssen aus besonderen Gründen, Besonderheit der Auswahl der auf das Reich übernommenen Straßen, Änderungen im Verteilungsmodus der für Straßenbauzwecke bestimmten Kraftfahrzeugsteuer u. a.). Grundsätzliche, in der verschiedenartigen Struktur der Gebiete begründete Regelmäßigkeiten der Ausgabenentwicklung lassen sich schon aus diesem Grunde kaum erkennen. Auffallend ist lediglich, daß in einigen dünn besiedelten Gebieten ein stärkeres Anwachsen der Ausgaben festzustellen ist als z. B. in den dichter besiedelten Ländern Sachsen und Hessen und den Provinzen Oberschlesien und Westfalen. Das hierin zum Ausdruck kommende stärkere Vordringen des Straßenbaues in ländliche Gegenden dürfte sich daraus erklären, daß hier auf dem Gebiet des Straßenbaues vielfach größere Versäumnisse aufzuholen waren als in dichter besiedelten Gebieten, in denen sich bereits früher die Notwendigkeit ergab, die Straßen in einem besseren Ausbauzustand zu halten.

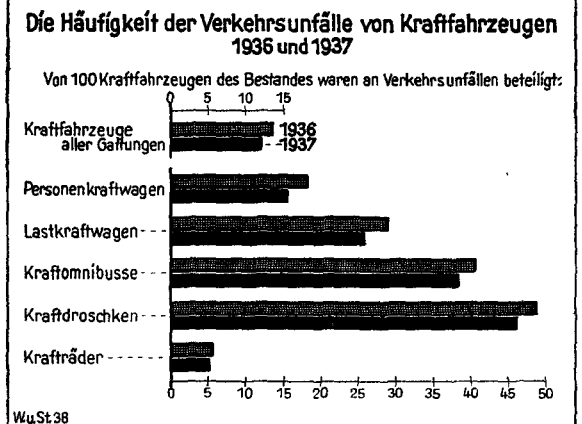
Kraftfahrzeugunfälle

Mit der Intensivierung des Straßenverkehrs, die insbesondere in der Zunahme des Kraftfahrzeug- und Radfahrverkehrs zum Ausdruck kommt, ist die Zahl der Unfälle auf den Straßen in Stadt und Land in den letzten Jahren gestiegen. Im Jahre 1937¹⁾ ist jedoch erstmals nach langer Zeit die Zahl der Straßenverkehrsunfälle nicht mehr gestiegen, sondern sogar gesunken. Während im Jahre 1936 nach der Reichsstatistik der Straßenverkehrsunfälle noch 267 444 Straßenverkehrsunfälle festgestellt wurden, bei denen 8 388 Personen getötet und 173 826 Personen verletzt wurden, ereigneten sich im Jahre 1937 nach vorläufigen Angaben insgesamt 266 394 Straßenverkehrsunfälle mit 7 635 getöteten und 174 209 verletzten Personen. Das bedeutet gegenüber dem Jahre 1936 eine Abnahme der Unfälle um 0,4 vH, der getöteten Personen um 9,0 vH und eine Zunahme der verletzten Personen um 0,2 vH. Diese erfreuliche Entwicklung in der Zahl der Unfälle und insgesamt verunglückten Personen fällt umsomehr ins Gewicht, als gleichzeitig die allgemeine Verkehrsstärke auf den Straßen in Auswirkung des wirtschaftlichen Aufstieges weiter erheblich an Umfang gewonnen hat.

Weitaus die Mehrzahl der Unfälle ereignet sich unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen. Im Jahre 1937, für das erstmals wieder Unterlagen über die Zahl der Kraftfahrzeugunfälle vorliegen, waren Kraftfahrzeugunfälle zu rd. 85 vH an allen Arten von Straßenverkehrsunfällen beteiligt. Verkehrsunfälle ohne Beteiligung von Kraftfahrzeugen sind dagegen entsprechend der allgemeinen Strukturwandlung im Straßenverkehr immer mehr in den Hintergrund getreten. Trotz dieser Wandlung hat die relative Unfallhäufigkeit von Kraftfahrzeugen in dem letzten Vierteljahrhundert sich im ganzen kaum verändert. Nach der früheren Statistik der »schädigenden Ereignisse beim Betrieb mit Kraftfahrzeugen« waren in der Zeit vom 1. Oktober 1912 bis zum 30. September 1913 von 100 Kraftfahrzeugen des Bestandes 13 Kraftfahrzeuge Straßenverkehrsunfällen ausgesetzt gewesen, nach der neuen Reichsstatistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1937 12 Kraftfahrzeuge.

Bei einem Vergleich der Unfallhäufigkeit der einzelnen Kraftfahrzeuggattungen ergeben sich allerdings gewisse Verschiebungen. So wurden im Jahre 1912/13 von 100 Personenkraftwagen des Bestandes 18 Fahrzeuge von Straßenverkehrsunfällen betroffen, 1937 dagegen 16. Gegenüber dieser erstaunlich geringen Veränderung in der Unfallhäufigkeit der Personenkraftwagen ist die Verschiebung in der Unfallhäufigkeit der Last- und Lieferkraftwagen allerdings von größerem Umfang. Im Jahre 1912/13 erlitten 17 vH aller Liefer- und Lastkraftwagen Unfälle im Straßenverkehr, im

Jahre 1937 dagegen 26 vH. Die erhöhte Unfallhäufigkeit dieser Kraftfahrzeuggattung dürfte zum großen Teil darauf zurückzuführen sein, daß Liefer- und Lastkraftwagen nunmehr erheblich ausgiebiger und längere Zeit im Straßenverkehr benutzt werden als ehemals. Ähnliches dürfte auch für Krafträder gelten, denn von 100 Kraftködern des Bestandes waren im Jahre 1937 5 Unfällen ausgesetzt, im Jahre 1912/13 dagegen nur 1 Krafttrad. Eine verhältnismäßig starke Abnahme der Unfallhäufigkeit ist bei Kraftfahrzeugen des öffentlichen Fahrverkehrs zu verzeichnen. Im Jahre 1937 wurden von 100 Kraftdroschken des Bestandes 46 von Straßenverkehrsunfällen betroffen, im Jahre 1912/13 dagegen 66. Noch günstiger hat sich die Unfallhäufigkeit von Kraftomnibussen gestaltet; 1912/13 waren von 100 Kraftomnibussen des Bestandes 79 an Unfällen beteiligt, 1937 dagegen nur 38.



Bei einer Betrachtung der Art der Kraftfahrzeugunfälle in den genannten beiden Jahren ergeben sich zum Teil beträchtliche Unterschiede. So setzten sich 1912/13 nur rd. 8 vH aller Kraftfahrzeugunfälle aus Zusammenstößen zwischen Kraftfahrzeugen zusammen, dagegen 18 vH aus Zusammenstößen von Kraftfahrzeugen mit Pferdefuhrwerken, 16 vH mit Radfahrern, 14 vH mit Schienenbahnen und 25 vH aus Überfahren oder Anfahren von Fußgängern. In der Gegenwart ereignen sich dagegen die Kraftfahrzeugunfälle meist in Form von Zusammenstößen zwischen Kraftfahrzeugen. Während an den im Jahre 1912/13 festgestellten 11 785 Kraftfahrzeugunfällen nur 12 772 Kraftfahrzeuge beteiligt waren, d. h. je Unfall 1,1 Kraftfahrzeug, wurden im Jahre 1937 an den 228 551 gezählten Kraftfahrzeugunfällen 346 077 Kraftfahrzeuge oder durchschnittlich 1,5 Kraftfahrzeuge je Kraftfahr-

¹⁾ Vgl. a. »Die Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1937« im vorliegenden Heft (»W. u. St.« 1938, Heft 3), S. 120.

zeugunfall festgestellt (in den Stadtkreisen 1,5 Kraftfahrzeuge, in den Landkreisen 1,6 Kraftfahrzeuge je Unfall). Das Überwiegen der Zusammenstöße von Kraftfahrzeugen bei Kraftfahrzeugunfällen in der Gegenwart hatte zur Folge, daß in der Zeit vom 1. Januar 1937 bis zum 31. Dezember 1937 u. a. von den im Straßenverkehr getöteten Personen rd. 42 vH Fahrer oder Insassen von Kraftfahrzeugen waren, 1912/13 dagegen nur 19 vH. Der im allgemeinen hohen Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge auf den Landstraßen ist es in der Hauptsache zuzuschreiben, daß im Jahre 1937 in den Landkreisen rd. 48 vH aller Getöteten auf Fahrer und Insassen von Kraftfahrzeugen entfielen gegen 31 vH in den Stadtkreisen.

Aus der Art der Kraftfahrzeugunfälle erklärt es sich, daß von den im Jahre 1937 festgestellten Unfallursachen bei Kraftfahrzeugen 26 vH auf Nichtbeachten der Vorfahrt entfallen, 15 vH auf falsches Überholen, 12 vH auf falsches Einbiegen und

An Straßenverkehrs- unfällen beteiligte Kraftfahrzeuge im Jahre 1936 ¹⁾	Kraftfahrzeuge			Unfälle auf		Getötete und verletzte Per- sonen auf		Von 1 000 Kraftfahrzeugen des Bestandes waren an Straßen- verkehrsunfällen beteiligt			
	ins- gesamt	darunter		100 000 Ein- wohner	1000 Kraft- fahr- zeuge	100 Unfälle	100 000 Ein- wohner	Kraft- fahr- zeuge aller Art	Per- sonen- kraft- wagen ²⁾	Liefer- und Last- kraft- wagen ³⁾	Kraft- räder ⁴⁾
		Per- sonen- kraft- wagen	Liefer- u. Last- kraft- wagen ¹⁾								
Ostpreußen	8 525	4 520	2 204	296	105	68	200	131	175	403	45
Berlin	43 834	23 840	9 796	763	187	45	340	256	324	361	96
Brandenburg	10 946	5 695	2 311	309	69	79	244	90	143	236	35
Pommern	6 001	3 220	1 437	243	73	69	167	94	137	283	33
Grzm. Pos.-Westpr.	782	401	197	206	66	71	145	75	113	313	26
Niederschlesien	11 191	6 053	1 956	305	84	71	218	97	163	280	40
Oberschlesien	3 484	1 776	802	212	113	73	156	127	187	353	50
Sachsen	14 954	7 559	3 511	343	79	71	244	102	147	284	40
Schleswig-Holstein	9 076	4 402	2 608	427	106	60	258	143	189	277	55
Hannover	14 559	7 540	3 426	336	83	66	222	108	148	297	39
Westfalen	22 105	10 938	5 660	350	124	68	239	156	205	302	65
Hessen-Nassau	10 623	5 787	2 323	315	85	74	233	113	146	247	48
Rheinprovinz	35 965	18 228	9 280	368	116	69	257	149	183	263	69
Hohenzoll. Lande	236	117	55	234	66	87	206	91	136	268	41
Preußen	192 281	100 076	45 566	375	106	64	241	137	190	295	52
Bayern	39 185	19 310	8 106	426	106	80	342	128	191	317	57
Sachsen	28 892	14 541	6 316	461	101	77	355	123	176	244	56
Württemberg	17 780	8 751	4 118	487	112	71	347	152	199	337	73
Baden	13 657	6 845	2 719	444	116	72	320	150	191	341	77
Thüringen	8 706	4 305	2 130	411	104	72	297	133	187	379	55
Hessen	5 587	2 880	1 258	305	90	72	219	116	160	247	50
Hamburg	12 355	6 005	3 578	879	212	57	501	247	273	353	125
Mecklenburg	2 717	1 382	615	250	57	62	154	77	115	233	29
Oldenburg	2 132	1 051	447	274	80	73	201	109	145	293	44
Braunschweig	3 089	1 611	657	481	103	63	303	131	183	293	50
Bremen	4 361	2 311	1 100	1 075	255	49	524	283	302	398	155
Anhalt	1 824	806	419	393	92	69	272	117	162	345	54
Lippe	635	347	118	265	58	80	211	80	140	222	29
Lübeck	1 156	518	395	629	162	51	323	219	236	354	95
Schaumburg-Lippe	214	97	54	312	95	74	230	130	185	346	53
Saarland	2 744	1 321	630	278	111	87	243	136	145	213	94
Deutsches Reich	337 315	172 157	78 226	405	108	68	276	137	189	299	56

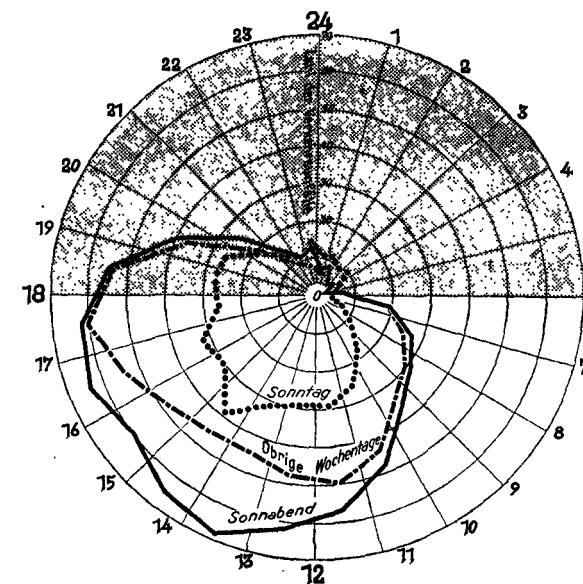
¹⁾ Auch mit Anhängern. — ²⁾ Einschl. Kraftdroschken. — ³⁾ Auch mit Beiwagen. — ⁴⁾ Angaben dieser Art für das Jahr 1937 liegen noch nicht vor.

Bei Straßen- verkehrsunfällen getötete Personen	Deutsches Reich			Stadtkreise			Landkreise		
	ins- ge- samt	dar. auf Kraft- fahr- zeugen getötete Personen	in vH sämt- licher Ge- töteten	ins- ge- samt	dar. auf Kraft- fahr- zeugen getötete Personen	in vH sämt- licher Ge- töteten	ins- ge- samt	dar. auf Kraft- fahr- zeugen getötete Personen	in vH sämt- licher Ge- töteten
1936 1. Vj.	1 496	557	37,2	627	168	26,8	869	389	44,8
2. „	2 383	1 004	42,1	738	243	32,9	1 645	761	46,3
3. „	2 726	1 247	45,7	833	320	38,4	1 893	927	49,0
4. „	1 783	696	39,0	583	168	28,8	1 200	528	44,0
1937 1. Vj.	1 310	482	36,8	439	116	26,4	871	366	42,0
2. „	2 138	933	43,6	630	218	34,6	1 508	715	47,4
3. „	2 352	1 080	45,9	686	238	34,7	1 666	842	50,5
4. „	1 835	757	41,3	609	165	27,1	1 226	592	48,3

14 vH auf übermäßige Geschwindigkeit. Bei 6 vH aller bei Kraftfahrzeugen feststellbaren Unfallursachen standen die Fahrer unter Alkoholeinfluß. Als Beweis für die Güte der heutigen Kraftfahr-

zeuge kann u. a. gelten, daß auf technische Mängel der Kraftfahrzeuge, wie fehlerhafte Bremsen, Steuerungen, Achsbruch, Gabelbruch, Reifenschaden u. ä., nur 4 vH aller der bei Kraftfahrzeugen festgestellten Unfallursachen kamen.

Eine Auszählung der Verkehrsunfälle nach Tagesstunden hat ergeben, daß die Unfälle mit dem Anschwellen des Verkehrs an sämtlichen Werktagen der Woche im Laufe des Tages stark zunehmen und in den Nachmittagsstunden den Höhepunkt erreichen, wobei bemerkenswert ist, daß die größte Zahl der Unfälle an den Sonnabenden bereits in den ersten Nachmittagsstunden infolge des überwiegend früheren Arbeitsschlusses liegt im Gegensatz zu den anderen Werktagen, an denen sie meist erst in den späten Nachmittagsstunden fällt. An den Sonntagen verläuft die Unfallkurve erheblich flacher als an den Werktagen. (Vgl. den laufenden Vierteljahrsbericht S. 120 des vorliegenden Heftes.)



Stößenverkehrsunfälle nach Tagesstunden
4 Vj. 1937 im Tagesdurchschnitt