

**Sonderbeilage zu „Wirtschaft und Statistik“**

**herausgegeben vom Statistischen Reichsamt**

**19. Jahrg. 1939, Nr. 3**

---

# **Die Kraftverkehrswirtschaft im Jahre 1938**

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

## Inhalt

Gesamtüberblick .....	S. 3
Produktion und Absatz von Kraftfahrzeugen .....	S. 4
Kraftfahrzeuganhänger- und Kraftfahrzeugaufbauten-Industrie .....	S. 6
Beschäftigung, Arbeitszeit und Lohneinkommen in der Kraftfahrzeugindustrie .....	S. 7
Bilanzen und Geschäftsergebnisse in der Kraftfahrzeugindustrie .....	S. 9
Betriebsstruktur und Kostengestaltung im Kraftfahrzeuggewerbe .....	S. 10
Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer .....	S. 12
Die Preise der Kraftfahrzeuge .....	S. 14
Die Veränderungen im Bestand an Kraftfahrzeugen .....	S. 15
Außenhandel mit Kraftfahrzeugen .....	S. 20
Die Kraftwagenindustrie im Ausland .....	S. 25
Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen .....	S. 28
Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen .....	S. 30
Reichsautobahnen und Reichsstraßen .....	S. 32
Kraftfahrzeugunfälle .....	S. 35

# Die Kraftverkehrswirtschaft im Jahre 1938

Die deutsche Kraftverkehrswirtschaft kann, ihrem volks- und wehrwirtschaftlich gleich bedeutsamen Auftrage gemäß, wieder über ein auf allen Gebieten erfolgreiches Arbeitsjahr berichten.

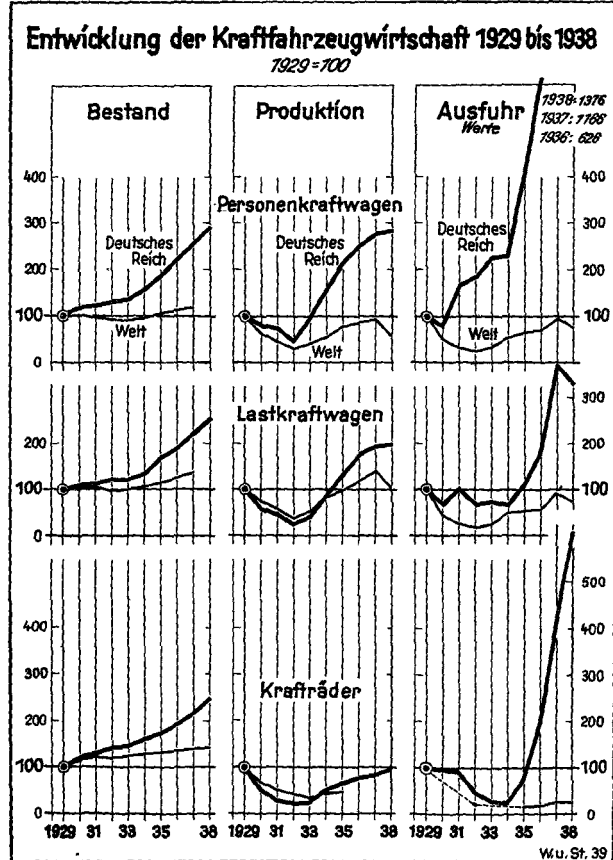
Als Hauptträger der Motorisierung hat die Kraftfahrzeugindustrie nochmals ihre Gefolgschaft (Arbeiter und Angestellte) um 10 000 auf 139 000 Ende 1938 und die Summe der geleisteten Arbeiterstunden im Jahre 1938 um 24,8 Mill. auf 273,1 Mill. gesteigert. Mit dem erhöhten Arbeitsinsatz hat die Produktion in allen Kraftfahrzeugarten neue Höchstzahlen erreicht. Insgesamt wurden im Jahre 1938 571 929 Kraftfahrzeuge erzeugt; das sind 47 200 oder 9 vH mehr als im Jahre 1937<sup>1)</sup>. Dabei mußten noch Aufträge zum Teil in Höhe einer Jahreserzeugung unerledigt bleiben. Den Bruttoproduktionswert der Kraftfahrzeugindustrie kann man für 1938 auf 1,7 gegen 1,5 Mrd. *RM* und die Wertschöpfung auf 773 gegen 750 Mill. *RM* im Jahre 1937 schätzen.

Der Absatz an Kraftfahrzeugen (einschl. Fahrgestelle) hat im Jahre 1938 mit 1,26 Mrd. *RM* gegen 1,18 Mrd. *RM* im Vorjahre ebenfalls einen neuen Höchststand erreicht. Dabei hat das Inland allein für 1,10 Mrd. *RM* gegen 1,03 Mrd. *RM* im Vorjahre aufgenommen. Auch die Ausfuhr der deutschen Kraftfahrzeugindustrie hat trotz der geschwächten Aufnahmefähigkeit der Auslandsmärkte im Jahre 1938 (nach der Außenhandelsstatistik) noch um 15 Mill. *RM* oder um rd. 10 vH auf 161 Mill. *RM* zugenommen. Damit ist der Ausfuhrüberschuß wiederum erheblich gewachsen; er deckt allein 66,3 vH der deutschen Einfuhr von Kraftstoffen und Schmieröl.

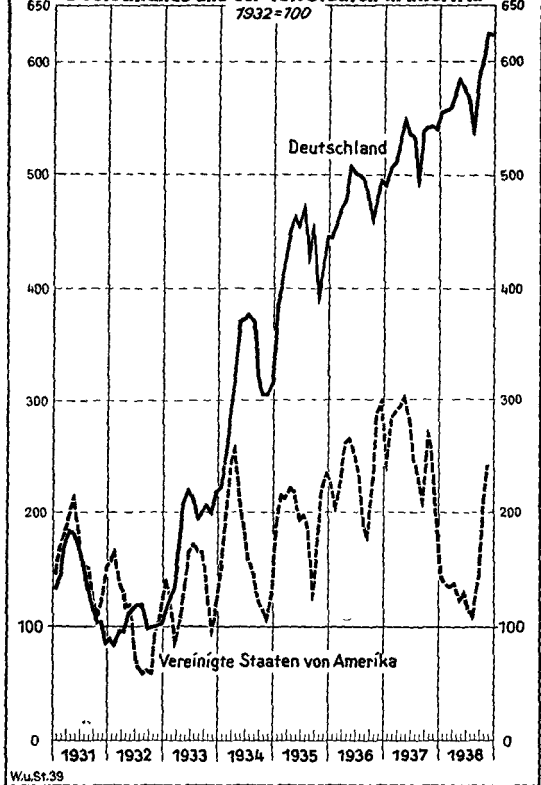
Im großdeutschen Reich (ohne Sudetengau) wurden im Jahre 1938 insgesamt 583 142 Kraftfahrzeuge zugelassen, im alten Reichsgebiet allein 560 302, das sind 38 152 oder 7,3 vH

mehr als im Vorjahre. Ende 1938 erreichte der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen in Großdeutschland (ohne Sudetengau) eine Höhe von annähernd 3,6 Mill., im alten Reichsgebiet allein eine solche von fast 3,46 Mill. Kraftfahrzeugen gegen 3,03 Mill. Ende 1937. Damit hat sich die Häufigkeitsziffer im letzten Jahre von 45 auf 51 Kraftfahrzeuge je 1000 Einwohner gehoben.

Im Autobahnbau wurde trotz der neuen Aufgaben, die ihm in Österreich erwachsen sind, und trotz der besonderen Schwierigkeiten, die sich für alle Straßenbauarbeiten aus dem Bau der Westbefestigungen ergeben haben, das Bauziel des Jahres 1938, die Fertigstellung des 3000. km erreicht. Im Laufe des Jahres 1938 sind insgesamt 1 038,6 km fertiggestellt und eröffnet worden. Ende 1938 waren insgesamt 3 065 km Autobahnen dem Verkehr übergeben.



**Geleistete Arbeiterstunden in der Kraftwagenindustrie Deutschlands und der Ver. Staaten v. Amerika**



Diese Bilanz der Motorisierung Deutschlands ist besonders geeignet, das Wesen der nationalsozialistischen, auf Vollbeschäftigung und Leistungssteigerung gerichteten Arbeits- und Produktionspolitik zu beleuchten; denn in der gleichen Zeit, in der die zielklare Motorisierungspolitik der nationalsozialistischen Wirtschaftsführung trotz der bekannten »Engpässe« diese Fortschritte zu erzielen vermochte, ist in der weder durch Rohstoffmangel noch durch Knappheit an Arbeitskräften behinderten Wirtschaft der Vereinigten Staaten von Amerika ein seit 5 Jahren andauernder Aufschwung der Kraftfahrzeugindustrie jäh zusammengebrochen. Im Jahre 1938 ist die Jahreserzeugung in den Vereinigten Staaten von Amerika von 4 809 000 auf 2 691 000 Wagen (Personen- und Lastkraftwagen) gesunken. Damit ist der Anteil der Vereinigten Staaten von Amerika an der Weiterzeugung von 82,6 vH auf 63,9 vH zurückgegangen, während die Kraftwagenerzeugung des Deutschen Reichs ihren Anteil von 5,2 vH auf 8,5 vH erhöhen konnte.

<sup>1)</sup> Vgl. Sonderbeilage zu »W. u. St.«, Jg. 1938, Heft 3.

# Produktion und Absatz von Kraftfahrzeugen

## Die Produktion im Jahre 1938

Obwohl auch das Jahr 1938 im Zeichen erheblicher Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung und in der Frage des Arbeits-einsatzes stand, ist es der Kraftfahrzeugindustrie doch gelungen, mit der weiteren Entfaltung anderer Wirtschaftszweige Schritt zu halten. Die laufende Beobachtung des In- und Auslands-marktes im vergangenen Jahr konnte diesen Erfolg bereits ver-buchen; durch die vorliegenden Produktions- und Absatzzahlen der Kraftfahrzeugindustrie wird dieses Ergebnis bestätigt. Zwar ist die Berichtszeit für einzelne Fahrzeugarten ein Jahr mit nie vorher festgestellten Lieferfristen geworden, jedoch kommt darin keineswegs ein Nachlassen der Produktion zum Ausdruck, viel-mehr ein außerordentlich gesteigerter Bedarf, dem die vor-handenen Kapazitäten nicht gerecht zu werden vermochten. Diese Tatsache trifft in erster Linie für die Gattung der Nutzfahrzeuge zu, während bei den Personenkraftwagen teilweise durch ein stärkeres Angebot von Fahrzeugen größeren Hub-

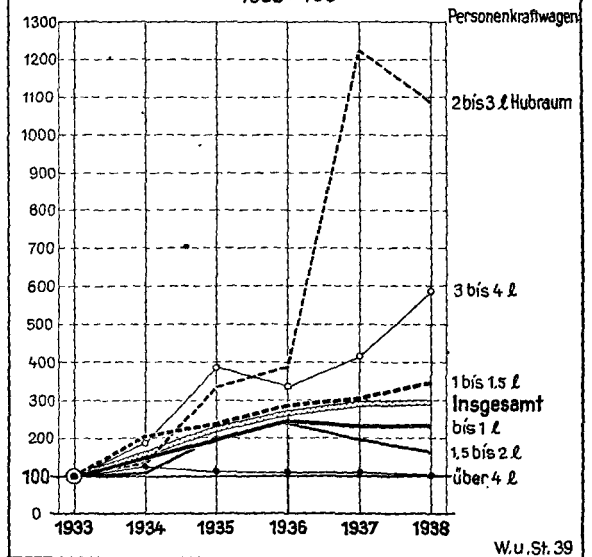
raums auch eine gewisse Verkaufs- und darauf ausgerichtete Fabrikationspolitik der Werke deutlich wurde.

Mit der Eingliederung Österreichs und des Sudetenlandes sind der Kraftfahrzeugindustrie neue Kapazitäten erwachsen. Diese allein werden auch in den nächsten Jahren nicht einmal dafür ausreichen, den Stand der Motorisierung in den neuen Gebieten auf die gleiche Höhe wie im alten Reichsgebiet zu bringen, die in sechs Jahren nationalsozialistischer Wirtschafts-führung in sprunghafter Entwicklung unter anfänglich günstigeren Bedingungen erreicht werden konnte. Es ist jedoch zu erwarten, daß die vom Generalbevollmächtigten für die Kraftverkehrs-wirtschaft eingeleiteten Maßnahmen zur weitestgehenden Ratio-nalisierung des Produktionsprozesses in der Kraftfahrzeug-industrie bereits im kommenden Jahr ihre Ergebnisse zeitigen.

Erzeugung und Absatz von Kraftfahrzeugen	Stück				Veränderung in vH 1938 gegen	
	1929	1932	1937	1938 <sup>1)</sup>	1937	1932
<b>Personenkraftwagen</b>						
Erzeugung .....	96 161	43 430	269 005	276 592	+ 2,8	+ 536,9
Inlandabsatz .....	92 047	38 207	210 021	211 430	+ 0,7	+ 453,4
Auslandabsatz .....	3 973	7 588	57 889	64 260	+ 11,0	+ 748,9
<b>Lastkraftwagen u. Kraftomn.</b>						
Erzeugung .....	31 577	8 234	62 404	64 127	+ 2,8	+ 673,8
Inlandabsatz .....	28 230	6 877	48 565	49 966	+ 2,9	+ 626,6
Auslandabsatz .....	2 806	1 739	13 780	13 230	- 4,0	+ 660,8
<b>Schlepper</b>						
Erzeugung .....	5 928	1 593	18 025	24 636	+ 36,7	+ 1 446,5
Inlandabsatz .....	3 795	1 195	14 870	20 591	+ 38,5	+ 1 623,1
Auslandabsatz .....	2 348	683	3 089	3 557	+ 15,2	+ 420,8
<b>Krafträder</b>						
Erzeugung .....	195 686	36 262	159 815	190 018	+ 18,9	+ 424,0
Inlandabsatz <sup>2)</sup> .....	188 789	36 706	148 266	154 132	+ 4,0	+ 319,9
Auslandabsatz <sup>2)</sup> .....	7 577	2 694	22 973	34 394	+ 49,7	+ 1 176,7
<b>Dreiradkraftfahrzeuge</b>						
Erzeugung .....	5 361	10 939	14 116	14 906	+ 5,6	+ 36,3
Gesamtabsatz <sup>2)</sup> .....		10 940	14 655	14 781	+ 0,9	+ 35,1
<b>Sonderfahrzeuge</b>						
Erzeugung .....	842	181	1 364	1 650	+ 21,0	+ 811,6
Inlandabsatz .....	724	123	1 039	1 323	+ 27,3	+ 975,6
Auslandabsatz .....	165	66	357	520	+ 45,7	+ 687,9

<sup>1)</sup> Vorläufige Ergebnisse. — <sup>2)</sup> 1929 einschl. Dreiradkraftfahrzeuge. — <sup>3)</sup> 1929 bei den Krafträdern mitgezählt.

## Veränderung der Erzeugung von Personenkraftwagen 1933 = 100



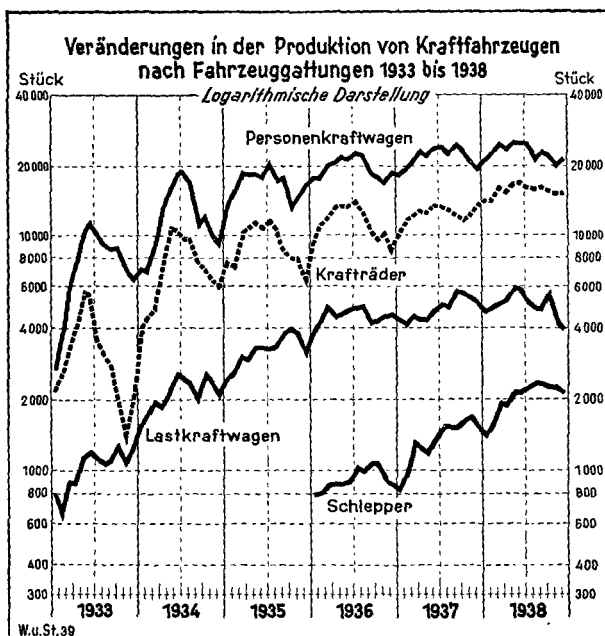
W.u.St. 39

Nach den monatlichen Meldungen der Kraftfahrzeugindustrie im alten Reichsgebiet hat die Produktion im Jahre 1938 das Vorjahrsergebnis zum Teil beträchtlich übertroffen. Für keine Fahrzeugart ist ein Rückgang zu verzeichnen, wie dies im Vorjahr bei den Sonderfahrzeugen und Dreiradkraftwagen der Fall war. Weitaus am stärksten, um 36,7 vH, hat die Fabrikation von Schleppern gegenüber 1937 zugenommen. Aber auch bei den Krafträdern wurde mit insgesamt 190 018 Fahrzeugen eine Steigerung um fast ein Fünftel der Produktion von 1937 erzielt und damit nahezu der Stand des Jahres 1929 erreicht, der von sämtlichen anderen Fahrzeugarten bereits im Jahre 1935, von Personenkraftwagen sogar schon im Jahre 1934, überschritten worden war. Die Produktion von Personenkraftwagen sowie die der Lastkraftwagen einschließlich Kraftomnibusse, deren Trennung in der Produktionsstatistik zu ungenauen Einzel-ergebnissen führen würde, ist um 2,8 vH gestiegen. Die Zunahme der Produktion von Dreiradkraftwagen und Sonderfahrzeugen<sup>1)</sup> war verhältnismäßig noch höher als die der Personen- und Lastkraftwagen, wenn sie auch absolut genommen nur von geringer Bedeutung war.

## Absatzentwicklung

Der Gesamtabsatz der Kraftfahrzeugindustrie wurde bei weiter wachsendem Bedarf im Jahre 1938 wie im Vorjahr durch die Erzeugungsmöglichkeiten bestimmt. Produktion und Absatz

<sup>1)</sup> Elektrofahrzeuge einschl. Elektrokarren sind unter den Sonderfahrzeugen nur soweit enthalten, als sie in Kraftfahrzeugfabriken hergestellt wurden.

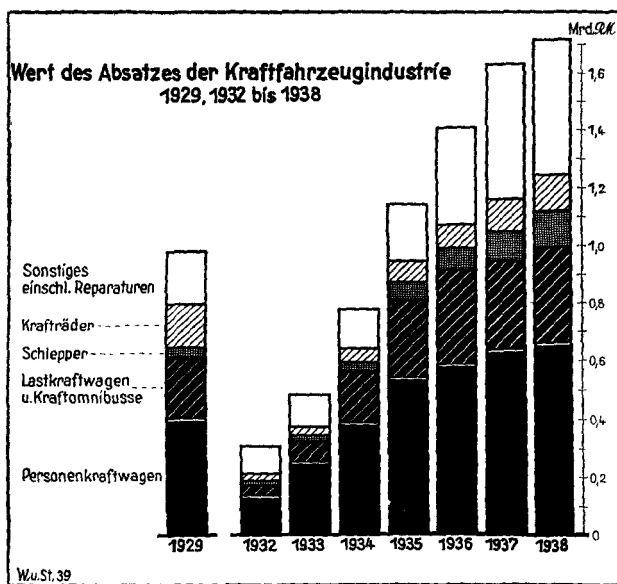


W.u.St. 39

haben daher in gleichem Umfang zugenommen. Indes gestaltete sich der Absatz der einzelnen Fahrzeugarten auf dem Inlands- und Auslandsmarkt recht verschieden. Wenn auch im Inland der Absatz des Vorjahres in sämtlichen Fahrzeugarten übertroffen wurde, so nahm doch der Auslandsabsatz von Lastkraftwagen und Schleppern im Vergleich zu anderen Fahrzeugen eine Sonderstellung ein. Der Bedarf des Binnenmarktes für diese beiden war so stark, daß der Schlepperexport zwar das Vorjahr um 15,2 vH übertraf, damit aber weit unter der Absatzsteigerung im Inland (+ 38,5 vH) blieb, während bei der Ausfuhr von Lastkraftwagen nicht einmal das vorjährige Ergebnis erreicht werden konnte. Umgekehrt war bei den Personenkraftwagen und Kraftfahrzeugen der Binnenmarkt etwas stärker versorgt als im Jahre 1937, jedoch nicht entfernt in dem Maße wie der Auslandsmarkt, der 11,0 vH mehr Personenkraftwagen und nahezu die Hälfte mehr an Kraftfahrzeugen aufnahm. So bilden die Personenkraftwagen — abgesehen von den Sonderfahrzeugen — wieder die Fahrzeugart mit dem der Stückzahl nach stärksten Ausfuhranteil (23,3 vH) am Gesamtabsatz ihrer Gattung, während im Jahre vorher dieser Rang den Lastkraftwagen mit 22,1 vH vor den Personenkraftwagen (21,6 vH) zukam.

Absatzwerte nach Fahrzeuggattungen im Jahre 1938 <sup>1)</sup>	Insgesamt		davon Auslandsabsatz		
	in 1 000 RM	vH des Gesamt- absatzes	in 1 000 RM	Auslandsabsatz in vH	
				des Gesamt- Auslandsabsatzes	des Gesamt- absatzes je Fahrzeugart
Personenkraftwagen.....	654 884	51,9	80 304	50,3	12,3
Lastkraftwagen einschl. Kraftomnibusse.....	344 139	27,3	45 137	28,8	13,1
Schlepper.....	125 678	10,0	13 391	8,5	10,7
Kraftfahrzeuge.....	94 568	7,5	11 896	7,5	12,6
Dreiradkraftfahrzeuge.....	18 856	1,5	209	0,1	1,1
Sonderfahrzeuge.....	22 786	1,8	7 078	4,5	32,2
Gesamtwert.....	1 260 911	100	158 015	100	12,5

<sup>1)</sup> Vorläufige Ergebnisse.



Für das Berichtsjahr liegen erstmals aus der Monatsstatistik vorläufige Ergebnisse für die aus dem Absatz erzielten Verkaufserlöse für jede Fahrzeugart gesondert vor. Aus dem Absatz von Kraftfahrzeugen einschließlich Fahrgestellen wurde im Berichtsjahr eine Einnahme von insgesamt 1 261 Mill. RM erzielt; damit wurde das Jahr 1937 (1 180 Mill. RM) um 6,9 vH übertroffen. Das Ausland war daran mit 158 Mill. RM oder 12,5 vH gegen 12,8 vH im Vorjahr beteiligt. Im In- und Auslandsabsatz lag das Schwergewicht nach wie vor bei den Personenkraftwagen, auf die mehr als die Hälfte sämtlicher Verkaufserlöse fiel. Es folgten die Lastkraftwagen einschließlich Kraftomnibusse, die sowohl im Inland als auch im Ausland etwas mehr als ein Viertel der Werte

Absatzwerte nach Fahrzeuggattungen	1933		1936		1937		1938 <sup>1)</sup>	
	1 000 RM	vH	1 000 RM	vH	1 000 RM	vH	1 000 RM	vH
Personenkraftwagen	250 165	64,5	583 662	52,4	631 842	53,6	654 884	51,9
Lastkraftwagen einschl. Kraft- omnibusse.....	72 255	18,6	333 281	29,9	320 366	27,2	344 139	27,3
Kraftfahrzeuge.....	28 069	7,2	82 124	7,4	94 387	8,0	94 568	7,5
Sonderfahrzeuge <sup>2)</sup> .....	2 803	0,7	19 893	1,8	16 054	1,3	22 786	1,8
Schlepper.....	19 978	5,2	78 099	7,0	99 244	8,4	125 678	10,0
Dreiradkraftfahr- zeuge.....	14 638	3,8	16 445	1,5	17 843	1,5	18 856	1,5
Insgesamt	387 908	100	1 113 504	100	1 179 736	100	1 260 911	100

<sup>1)</sup> Vorläufige Ergebnisse. — <sup>2)</sup> Einschl. Elektrofahrzeuge, soweit in Kraftfahrzeugfabriken hergestellt.

des jeweiligen Gesamtabsatzes erreichten, und schließlich die Schlepper und Kraftfahrzeuge. Die Veränderungen der Auslandsabsatzwerte zum Vorjahr entsprachen im großen und ganzen bei den Personenkraftwagen, Schleppern und Kraftfahrzeugen dem mengenmäßigen Anstieg. Der Exportwert von Lastkraftwagen blieb jedoch stärker als die Stückzahl hinter dem Vorjahr zurück. Dies beruht darauf, daß an der Ausfuhr des Jahres 1938 Fahrzeuge niedrigerer Preislage in stärkerem Maße beteiligt waren; auch kann das Verhältnis der Fahrgestelle zu den fertig karossierten und damit zum Teil erheblich teureren Fahrzeugen größer geworden sein. Im Inland erbrachte der Absatz von Kraftfahrzeugen je Fahrzeug einen um rd. 45 RM (— 7,7 vH) geringeren Durchschnittserlös als im Vorjahr und damit einen Rückgang des Absatzwertes um 4,3 vH trotz Zunahme der Stückzahl nach um 4,0 vH. Auch bei den Schleppern zeigte sich eine Verlagerung des Inlandsbedarfs auf Fahrzeuge niedrigerer Preisstufe, während bei Personen- und Lastkraftwagen eine Entwicklung in umgekehrtem Sinne festzustellen war.

### Jahresergebnisse 1937

Den vorstehenden Angaben für das Jahr 1938 liegen die Ergebnisse der monatlichen Erhebungen über Produktion und Absatz der einzelnen Fahrzeugarten zugrunde, die nur vorläufigen Charakter tragen und sich erfahrungsgemäß bei der abschließenden Jahreserhebung um ein geringes erhöhen. Für das Jahr 1937 stehen nunmehr die endgültigen Ergebnisse zur Verfügung. Danach waren in der Kraftfahrzeugindustrie Mitte 1937 insgesamt 123 092 Personen beschäftigt und Ende des Jahres 128 730 Personen gegen 112 375 zum gleichen Zeitpunkt des Jahres 1936. Die Aufwärtsbewegung hat sich im Laufe des Jahres 1938 fortgesetzt<sup>1)</sup>. Der Aufwand an Löhnen und Gehältern stieg von 264 Mill. RM im Jahre 1936 auf 312 Mill. RM und machte nahezu ein Fünftel des Erzeugungswertes aus. Dieser belief sich auf 1 649 Mill. RM; die Steigerung gegenüber 1936 um 15,2 vH entspricht dem erhöhten Absatz. An dessen Anstieg um 222 auf 1 636 Mill. RM war das Ausland als Abnehmer mit nahezu 30 vH beteiligt. Während der Inlandsabsatz wertmäßig nur um 11,9 vH über dem Jahre 1936 lag, stieg der Auslandsabsatz um 62,2 vH und erreichte damit einen Anteil von 10,3 vH am Gesamtabsatz. Dieser Ausfuhranteil wurde bisher nur im Tiefpunkt der Krisis 1932 (11,6 vH) übertroffen; allerdings betrug damals die Ausfuhr mit 35,8 Mill. RM fast nur ein Fünftel des Auslandsabsatzes im Jahre 1937.

Wert der Erzeugung und des Absatzes der Kraftfahrzeug- industrie	Er- zeugung	Gesamt- absatz <sup>1)</sup>	Auslandsabsatz		Gesamtwert der verbrauchten Rohstoffe, Halb- und Ganz- fabrikate <sup>2)</sup> 1 000 RM
	1 000 RM	1 000 RM	1 000 RM	in vH des Gesamt- absatzes	
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
1934.....	807 366	779 991	43 768	5,6	386 377
1935.....	1 163 101	1 148 494	80 861	7,0	625 384
1936.....	1 430 972	1 414 682	104 392	7,4	773 622
1937.....	1 648 815	1 636 485	169 375	10,3	912 696

<sup>1)</sup> Einschl. Reparaturarbeiten und Lieferung von Einzel-, Ersatz- und Zubehörteilen. — <sup>2)</sup> Einschl. der von anderen Betrieben fakturierten Hilfsarbeiten.

<sup>3)</sup> Vgl. den Abschnitt über Beschäftigung, Arbeitszeit und Lohneinkommen in der Kraftfahrzeugindustrie auf S. 7 dieser Beilage.

Bleiben die aus dem Absatz von Motoren und Ersatzteilen erzielten Werte sowie die Einnahmen aus Reparaturen, Lohn- und Hilfsarbeiten unberücksichtigt, so ergaben die ins Ausland abgesetzten fertigen Fahrzeuge mit 150,7 Mill. *RM* einen Anteil von 12,8 vH. Mit 560,8 Mill. *RM* im Inlandsabsatz und 71 Mill. *RM* im Auslandsabsatz stellten die Personenkraftwagen

Erzeugung und Absatz der Kraftfahrzeugindustrie 1937	Er- zeugung	Gesamt- absatz	davon Aus- lands- absatz	Anteil des Auslands- absatzes am Gesamtabsatz
	Stück	Stück	Stück	vH
Personenkraftwagen insgesamt.....	269 005	267 910	57 889	21,6
davon mit einem Hubraum:				
bis 1 l.....	62 539	63 025	13 453	21,3
über 1 l bis 1,5 l.....	109 983	108 475	26 267	24,2
» 1,5 » 2 l.....	47 026	47 818	7 124	14,9
» 2 » 2,5 l.....	37 167	36 355	9 840	27,1
» 2,5 » 3 l.....	4 399	4 859	487	10,0
» 3 » 4 l.....	7 115	6 657	573	8,6
» 4 l.....	776	721	145	20,1
Lastkraftwagen einschl. Kraftomnibusse insgesamt.....	62 404	62 345	13 780	22,1
davon mit einer Tragfähigkeit des Fahrgestells:				
bis 1 000 kg.....	13 014	12 987	2 027	15,6
über 1 000 bis 2 000 kg.....	12 006	11 760	2 906	24,7
» 2 000 » 3 000 ».....	5 481	5 400	1 379	25,5
» 3 000 » 4 000 ».....	25 061	24 932	5 366	21,5
» 4 000 » 4 500 ».....	2 939	3 444	1 255	36,4
» 4 500 » 5 000 ».....	501	485	29	6,0
» 5 000 » 6 000 ».....	1 428	1 429	627	43,9
» 6 000 » 8 500 ».....	1 803	1 757	188	10,7
» 8 500 kg.....	171	151	3	2,0
Schlepper.....	18 025	17 959	3 089	17,2
Kraftträder insgesamt.....	159 815	171 239	22 973	13,4
davon mit einem Hubraum:				
bis 100 ccm.....	20 219	19 833	9 041	45,6
über 100 bis 200 ccm.....	97 488	104 998	5 087	4,8
» 200 » 250 ».....	5 045	5 350	2 438	45,6
» 250 » 350 ».....	16 944	18 964	2 780	14,7
» 350 » 500 ».....	10 969	13 027	2 431	18,7
» 500 ccm.....	9 150	9 067	1 196	13,2
Dreiradkraftfahrzeuge insgesamt.....	14 116	14 655	244	1,7
davon mit einem Hubraum:				
bis 250 ccm.....	8 872	9 210	22	0,2
über 250 ccm.....	5 244	5 445	222	4,1
Sonderfahrzeuge insgesamt.....	1 364	1 396	357	25,6
davon:				
für Krankentransport.....	391	432	126	29,2
Feuerlöschzwecke.....	326	320	30	9,4
Straßenreinigung.....	73	74	10	13,5
Sonstige.....	574	570	191	33,5
Fahrzeuge insgesamt.....	524 729	535 504	98 332	18,4

noch immer den Hauptposten des Absatzes der Kraftfahrzeugindustrie. Ihr wertmäßiger Anteil am Gesamtauslandsabsatz ging jedoch zugunsten der Lastkraftwagen, deren Exporterlöse gegenüber 1936 sich mehr als verdoppelten, beträchtlich zurück. Im Gesamtabsatz kommt die wachsende Bedeutung des Schleppers in dem Aufücken an die dritte Stelle der wertmäßigen Rangordnung zum Ausdruck, die im Auslandsabsatz allerdings schon immer gehalten wurde.

Absatz der Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1937	Insgesamt			davon an das Ausland		
	Stück	1 000 <i>RM</i>	vH des Gesamt- absatzes	Stück	1 000 <i>RM</i>	vH des Ges.- Auslands- absatzes
Personenkraftwagen.....	267 910	631 842	38,6	57 889	71 006	41,9
Lastkraftwagen und Kraft- omnibusse.....	62 345	320 366	19,6	13 780	56 116	33,1
Schlepper.....	17 959	99 244	6,0	3 089	11 445	6,8
Kraftträder.....	171 239	94 387	6,8	22 973	8 033	4,7
Dreiradkraftfahrzeuge.....	14 655	17 843	1,1	244	217	0,2
Sonstige Kraftfahrzeuge.....	1 396	16 054	1,0	357	3 916	2,3
Motoren, Seitenwagen, selbst- hergestellte Einzel-, Ersatz- und Zubehörteile sowie Re- paraturen.....	—	456 749	27,9	—	18 642	11,0
Gesamtabsatzwert <sup>1)</sup> .....	—	1 636 485	100,0	—	169 375	100,0

<sup>1)</sup> Außerdem Absatz von Handelsware im Werte von 29,5 Mill. *RM*, davon an das Ausland 2,7 Mill. *RM*.

Die Ausgaben der Kraftfahrzeugindustrie für verbrauchte Rohstoffe betrugen im Jahre 1937 295,3 Mill. *RM*, worunter folgende Hauptposten zu nennen sind:

Eisen und Stahl.....	200,6 Mill. <i>RM</i>
Rohmetalle, Metallhalbzeug und -guß.....	37,3 „
Holz.....	9,3 „
Leder und Kunstleder.....	5,7 „
Textilien und Polstermaterial.....	14,0 „
Glas.....	3,4 „
Anstrichmaterial.....	12,0 „

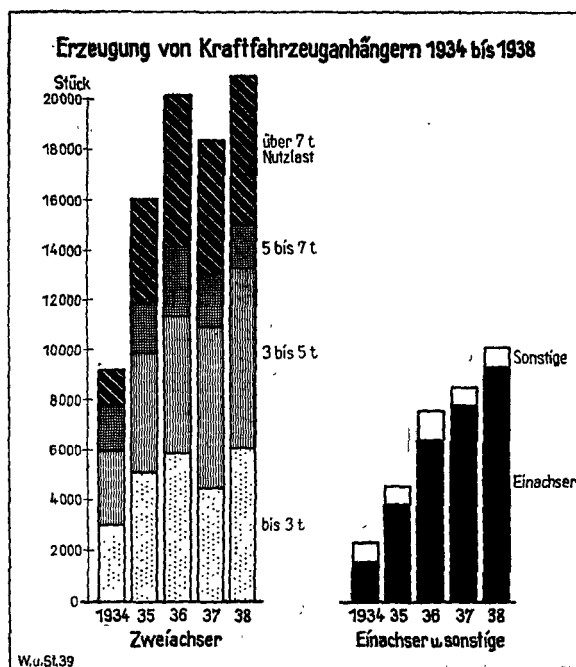
Der Verbrauch von Holz hat sich gegenüber dem Jahre 1936 um 1,3 Mill. *RM* verringert. Für einbaufertig bezogene Teile wurden insgesamt 576,3 Mill. *RM* ausgegeben, davon allein für Bereifungen rd. 87 Mill. *RM*. Für unmittelbar aus dem Ausland bezogene Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate wurden 0,8 Mill. *RM* verausgabt; dieser Posten verliert von Jahr zu Jahr an Bedeutung.

## Kraftfahrzeuganhänger- und Kraftfahrzeugaufbauten-Industrie

### Produktion und Absatz im Jahre 1938

Der im vergangenen Jahr besonders augenfällig gewordene Bedarf an Transportmitteln hat durch die Anhängerindustrie nur soweit befriedigt werden können, als dies die Rohstofflieferungen zuließen. Infolge der besonderen Dringlichkeit der Nachfrage im Jahre 1938 erreichte die Produktion von Kraftfahrzeuganhängern einen bisher in keinem Jahr erreichten Höchststand. Welche Bedeutung dieser Fahrzeugart für die Zukunft in verkehrspolitischer Hinsicht beizumessen ist, zeigt sich darin, daß der Zulassungszwang nunmehr auch auf Kraftfahrzeuganhänger ausgedehnt ist;

Erzeugung und Absatz von Kraftfahrzeuganhängern (einschl. Untergestelle)	Erzeugung 1938		Verän- derung gegen 1937 vH	Gesamt- absatz 1938		Auslands- absatz 1938	
	Stück	vH		Stück	vH	Stück	vH
Lastanhänger:							
einachsige.....	9 372	30,1	+ 19,4	9 316	30,1	159	18,2
zweiachsige.....	20 954	67,3	+ 14,2	20 883	67,3	685	78,4
dav. mit einer Nutzlast							
bis 3 t.....	6 087	19,5	+ 35,8	6 043	19,5	149	17,1
über 3 t bis 5 t.....	7 214	23,2	+ 10,9	7 155	23,1	471	53,9
» 5 t » 7 t.....	1 741	5,6	+ 16,8	1 785	5,7	37	4,2
» 7 t.....	5 912	19,0	+ 12,1	5 900	19,0	28	3,2
drei- und mehrachsige	616	2,0	+ 31,3	619	2,0	3	0,3
Lastanhänger zu Sattelschlep- pern.....	115	0,4	+ 48,4	115	0,4	26	3,0
Personenanhänger.....	54	0,2	+ 53,8	53	0,2	1	0,1
Insgesamt.....	31 111	100,0	+ 15,5	30 986	100,0	874	100,0



ferner wird die Einbeziehung der Anhängerindustrie in die vom Generalbevollmächtigten für die Kraftverkehrswirtschaft angeordneten Rationalisierungsmaßnahmen auch für diesen Industriezweig eine weitgehende Bereinigung des bisher in einer Unzahl von Typen verzettelten Fabrikationsprogramms mit sich bringen.

Die Gesamtproduktion von Kraftfahrzeuganhängern lag nach den Ergebnissen der monatlichen Erhebungen um 15,5 vH über dem Vorjahr. Während bei fast allen Anhängerarten die Erzeugung zunahm, ging sie bei den Anhängern zu Sattelschleppern und den Zweiachsern mit 5 bis 7 t Nutzlast weiter zurück. Absolut und verhältnismäßig am stärksten hat die Produktion von Zweiachsern bis zu 3 t Nutzlast (+ 35,8 vH) zugenommen. Überdurchschnittlich war daneben die Zunahme der Drei- und Mehrachser sowie der Anhänger für Personenbeförderung, die zahlenmäßig jedoch nicht von Bedeutung sind. Eine stetig wachsende Produktion (+ 19,4 vH) der einachsigen Lastanhänger verdeutlicht die zunehmende Verwendung dieser in erster Linie der Beförderung kleiner Gütermengen dienenden Fahrzeuge. Ihr Anteil an der Gesamtproduktion macht nahezu ein Drittel aus, wenn er auch dem Werte nach nicht besonders ins Gewicht fällt.

Wie in der Kraftfahrzeugindustrie entsprach auch der Absatz von Anhängern den Produktionsmöglichkeiten. Der ohnehin unbedeutende Auslandsabsatz ging gegenüber dem Vorjahr zurück. Den größten Ausfuhranteil stellten wiederum die Zweiachser von 3 bis 5 t Nutzlast mit mehr als der Hälfte des Gesamt-Auslandsabsatzes, aber mit nur 6,6 vH des Gesamtabsatzes dieser Größenklasse. An Werten erbrachten die Verkäufe ins Ausland nur 1,9 Mill. RM gegenüber einem Gesamterlös von 93,8 Mill. RM.

### Jahresergebnisse 1937

Während vorstehende Angaben für das Jahr 1938 aus der monatlichen Erhebung nur als vorläufige Zahlen zu werten sind, stehen für 1937 nunmehr die endgültigen Ergebnisse der auch die Aufbautenindustrie umfassenden Jahreserhebung zur Verfügung. In diese Erhebung ist außerdem eine Vielzahl kleiner und kleinster Betriebe einbezogen, deren Produktionsleistungen 1937 wertmäßig rd. 15 vH des Gesamtabsatzes ausmachten; sie blieben in der monatlichen Statistik unberücksichtigt.

Absatz von Kraftfahrzeuganhängern 1937 (einschl. Untergestellte)	Gesamtabsatz				Auslandsabsatz			
	Menge		Wert		Menge		Wert	
	Stek.	vH	RM	vH	Stek.	vH	RM	vH
Lastanhänger:								
einachsige .....	10 760	32,2	7 953 967	9,5	127	11,7	152 041	5,5
zweiachsige .....	21 903	65,6	69 851 084	83,1	900	82,7	2 474 224	90,0
dav. mit einer Nutzlast								
bis 3 t .....	6 944	20,3	14 745 034	17,5	126	11,6	246 578	9,0
über 3 t bis 5 t	7 413	22,2	21 965 110	26,1	679	62,4	1 912 817	69,5
" 5 t " 7 t	1 793	5,4	6 957 600	8,3	24	2,2	43 019	1,6
" 7 t .....	5 753	17,2	26 183 340	31,2	71	6,5	271 810	9,9
drei- und mehrachsige .....	489	1,5	4 882 566	5,8	3	0,3	15 112	0,5
Lastanhänger zu Sattelschleppern .....	232	0,6	815 295	1,0	58	5,3	112 209	4,0
Personenanhänger ..	47	0,1	495 198	0,6	—	—	—	—
Insgesamt	33 431	100	83 998 110	100	1 088	100	2 753 586	100

Nach dieser Jahreserhebung betrug der Gesamtabsatz in der Kraftfahrzeuganhänger-Industrie im Jahre 1937 rd.

84 Mill. RM; davon entfielen 2,8 Mill. RM auf den Auslandsabsatz. Von den insgesamt abgesetzten 33 431 Anhängern waren rund ein Drittel einachsige Lastanhänger, die wertmäßig allerdings nicht ganz ein Zehntel ausmachten. Das Schergewicht lag bei den zweiachsigen Lastanhängern und innerhalb dieser Gruppe bei der Klasse von 3 bis 5 t Nutzlast; diese Klasse umfaßte ein Drittel aller Zweiachser und stand damit stückmäßig an erster Stelle dieser Anhängerart, dem Werte nach aber mußte sie den ersten Platz der schwersten Kategorie mit einer Nutzlast von mehr als 7 t einräumen.

Aus dem Absatz von Aufbauten für Kraftfahrzeuge wurde mehr als das Doppelte der Einnahmen aus dem Anhängerverkauf erzielt. Der Gesamtwert in Höhe von 168,1 Mill. RM übertraf das vorjährige Ergebnis um rd. 12 vH, die im ganzen geringen Direktlieferungen an das Ausland erhöhten sich der Menge und dem Werte nach um über 50 vH. Der wertmäßige Ausfuhranteil stieg damit von 1,4 auf 2,6 vH.

Absatz von Kraftfahrzeugaufbauten 1937	Gesamtabsatz				Auslandsabsatz			
	Menge		Wert		Menge		Wert	
	Stek.	vH	RM	vH	Stek.	vH	RM	vH
Aufbauten für:								
Personenkraftwagen	88 560	69,0	90 840 813	64,0	2 336	73,8	2 402 385	55,7
Kraftomnibusse ...	2 129	1,7	17 530 122	10,4	102	3,2	695 073	16,1
Liefer- und Lastkraftwagen .....	24 955	19,4	31 742 114	18,9	538	17,0	515 475	12,0
Sonstige Kraftfahrzeuge .....	12 679	9,9	28 029 800	16,7	188	6,0	700 074	16,2
davon Krankenkraftwagen .....	924	0,7	2 579 404	1,5	118	3,7	369 634	8,6
Insgesamt	128 323	100	168 142 849	100	3 164	100	4 313 007	100

Neben diesen beiden Haupterzeugnissen wurden von der Anhänger- und Aufbautenindustrie noch Gespannwagen mit Luft-, Vollgummi- und Eisenreifen für insgesamt 20,3 Mill. RM sowie Kraffrad-Seitenwagen für 3,0 Mill. RM abgesetzt. So ergab sich für das Jahr 1937 unter Einbeziehung der Erlöse aus Reparatur- und Hilfsarbeiten und aus Ersatz- und Zubehöerteillieferungen ein Gesamtabsatz von 333,3 Mill. RM, wovon allerdings 4,3 Mill. RM auf reine Handelsware entfielen.

In den hier erfaßten 381 Betrieben waren Ende des Jahres 1937 insgesamt 43 158 Personen beschäftigt. Die in starkem Maße handwerklich durchgesetzte Fabrikation kommt in einem hohen Anteil der Löhne und Gehälter am Erzeugungswert zum Ausdruck. Er betrug mit einer Lohnsumme von 87,7 Mill. RM 26,4 vH gegenüber 18,9 vH bei der kapitalintensiven Kraftfahrzeugindustrie.

Die Ausgaben für Rohstoffe sowie zugelieferte Halb- und Fertigfabrikate in Höhe von 146,6 Mill. RM erstreckten sich in erster Linie auf den Verbrauch von Eisen und Stahl mit 34 Mill. RM, Holz mit 13 Mill. RM, Textilien, Polstermaterial, Glas und Leder mit 19 Mill. RM und auf die einbaufertig gelieferten Teile mit insgesamt 63 Mill. RM, unter denen allein die Bereifungen einen Betrag von 17 Mill. RM ausmachten.

## Beschäftigung, Arbeitszeit und Lohneinkommen in der Kraftfahrzeugindustrie

### Ergebnisse der Industrieberichterstattung

Die Kraftfahrzeugindustrie im alten Reichsgebiet blickt wiederum auf ein erfolgreiches Arbeitsjahr zurück. Die erneute Aufwärtsentwicklung im Jahre 1938 kommt in der Zunahme der Gefolgschaften zum Ausdruck; dies ist um so beachtlicher, als auch die technische Rationalisierung weiter bedeutend fortgeschritten ist. Bis zum Juli 1938 erhöhte sich die Zahl der beschäftigten Personen gegenüber dem gleichem Monat des Vorjahrs nach vorläufiger Berechnung um rd. 13 000 auf 136 000. Die Aufwärtsbewegung hielt auch im 2. Halbjahr 1938 an; die Zahl der

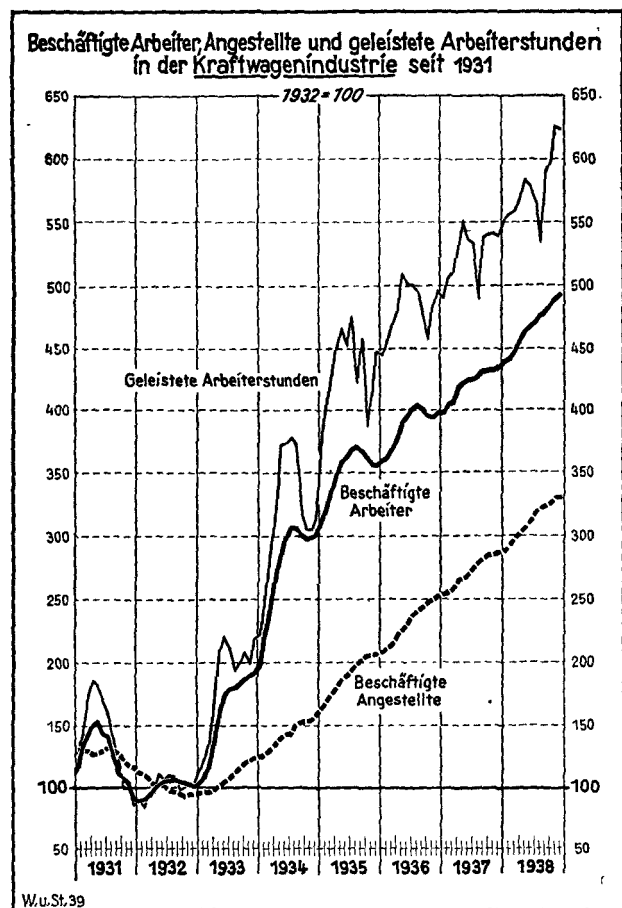
in der Kraftfahrzeugindustrie beschäftigten Personen dürfte bis Jahresende im alten Reichsgebiet auf rd. 139 000 gestiegen sein.

Im einzelnen geht aus den folgenden Übersichten hervor, daß sowohl in der Kraftwagen- als auch in der Kraffradindustrie die Zahl der Angestellten 1938 verhältnismäßig stärker zugenommen hat als die Zahl der beschäftigten Arbeiter. Der Anteil der Angestellten an der Gesamtgefolgschaft ist also größer geworden. Diese Entwicklung kann nicht überraschen, denn die deutsche Kraftfahrzeugindustrie sah sich 1938 in steigendem Maße vor neue

wirtschaftliche und vor allem technische Planungsaufgaben gestellt. Im übrigen war der Rückgriff auf noch vorhandene Arbeitsreserven bei den Angestellten eher möglich als bei den Arbeitern.

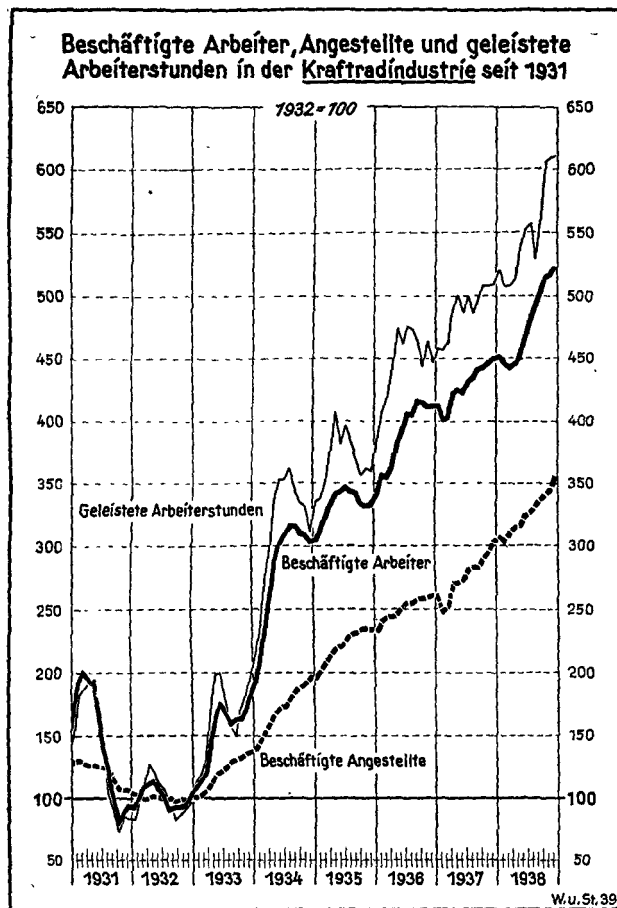
Beschäftigung in der Kraftwagen- und in der Krafttraktorindustrie	Beschäftigte		Geleistete Arbeiterstunden	Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Arbeiter in Stunden
	Arbeiter	Angestellte		
	1932 = 100			
	Kraftwagenindustrie			
1932.....	100,0	100,0	100,0	6,11
1933.....	159,7	107,6	183,2	7,11
1934.....	277,1	141,9	319,2	7,17
1935.....	351,9	189,4	432,2	7,63
1936.....	387,6	231,5	480,8	7,70
1937.....	421,3	272,0	525,5	7,72
1938 <sup>1)</sup> .....	465,7	311,3	577,9	7,65
	Krafttraktorindustrie			
1932.....	100,0	100,0	100,0	6,93
1933.....	152,3	120,3	162,5	7,23
1934.....	278,7	171,9	311,6	7,60
1935.....	331,0	221,3	367,9	7,55
1936.....	387,6	250,6	446,4	7,79
1937.....	427,1	275,7	488,8	7,69
1938 <sup>1)</sup> .....	477,9	325,8	551,8	7,75

<sup>1)</sup> Vorläufig.



Der Facharbeitermangel machte sich 1938 in besonderem Maße bemerkbar; er konnte durch den normalen Berufszugang und durch Umschulungsmaßnahmen keineswegs behoben werden. Wenn trotzdem die Arbeitergefolgschaft der in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung ausschlaggebenden Kraftwagenindustrie 1938 noch um rd. 11 vH des Vorjahrsstandes stieg, so mußte bereits in verstärktem Maße auf nicht mehr voll einsatzfähige Arbeitskräfte zurückgegriffen werden. Das wird bestätigt durch die verhältnismäßig geringere Zunahme der geleisteten Arbeiterstunden um nur 10 vH des Vorjahrsstandes und besonders deutlich auch durch einen entsprechenden Rückgang der durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit von 7,72 auf 7,65 Stunden; gerade hierin machen sich wohl die nun häufigeren Ausfälle durch Krank-

heit und sonstige Arbeitsversäumnisse bemerkbar. In geringerem Maße wurde die Arbeitszeitverkürzung allerdings auch mitbedingt durch Rohstoffschwierigkeiten, die die Industrie in ihren Dispositionen zeitweilig beengten und die in der weiter notwendigen Kontingentierung zum Ausdruck kommen.



In der Krafttraktorindustrie dagegen konnte die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit im Jahre 1938 gegenüber dem Vorjahr etwas verlängert werden; hier ist daher auch die Zahl der geleisteten Arbeiterstunden stärker gestiegen als die der beschäftigten Arbeiter. Die Zunahme der Arbeitergefolgschaft um rd. 12 vH des Vorjahrsstandes ist auch in diesem Industriezweig sehr beachtlich, obwohl es sich hier um weit geringere absolute Größen handelt als in der Kraftwagenindustrie; vor allem hat die Zahl der beschäftigten Frauen zugenommen.

Anteil der Frauenarbeit in vH der Arbeitergefolgschaft	Gesamte Industrie	Kraftwagenindustrie	Krafttraktorindustrie
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
1937.....	25,3	2,5	9,6
1938 <sup>1)</sup> .....	25,1	3,0	11,1

<sup>1)</sup> Vorläufig.

Der Anteil der Frauen an der Arbeitergefolgschaft ist in der Krafttraktorindustrie in allen Jahren seit 1933 im Vergleich zur Kraftwagenindustrie hoch. Diese strukturelle Verschiedenheit erklärt sich aus den verhältnismäßig leichteren Arbeitsverrichtungen und -gegenständen, die es hier eher als in der Kraftwagenindustrie ermöglichen, männliche Facharbeiter durch weibliche Arbeitskräfte zu ersetzen. Der Frauenanteil stieg in der Krafttraktorindustrie 1938 auf den vorher nie erreichten Stand von 11,1 vH der Arbeitergefolgschaft, während er sowohl in der Kraftwagen- als auch in der gesamten Industrie noch unter dem Stand von 1933 blieb.



Das Schaubild läßt erkennen, daß die deutsche Kraftwagenindustrie an dem Wiederaufbau der Wirtschaftstätigkeit entscheidend beteiligt war. Ein Vergleich der stürmischen Aufwärtsentwicklung mit dem Tiefstand der Jahre 1931/32 kann jedoch leicht zu falschen Schlußfolgerungen führen. Auf keinen Fall darf aus diesem Vergleich etwa gefolgert werden, daß der nunmehr erreichte hohe Stand der Kraftwagenerzeugung nicht mehr steigerungsfähig sei. Abgesehen von den in Zukunft wahrscheinlich wachsenden Exportmöglichkeiten ist auch der deutsche Binnenmarkt weiterhin aufnahmebereit, denn Deutschlands Motorisierung bleibt auch 1938 noch weit hinter derjenigen anderer europäischer Länder zurück. Die 1938 in festeren Umrissen angekündigte Volkswagenproduktion wird schon 1939 und mehr noch in den folgenden Jahren neue Einkommenschichten erschließen und die Beschäftigung der deutschen Kraftwagenindustrie weiterhin steigern.

Der zu erwartenden Ausweitung der Produktion wird allerdings eine minder starke Zunahme der Arbeitererfolgschaften gegenüberstehen, denn der Mangel an Facharbeitern kann nur durch weitere Rationalisierung des Produktionsprozesses ausgeglichen werden. Vor allem unter diesem Gesichtspunkt ist auch der dem Generalbevollmächtigten für das deutsche Kraftfahrwesen erteilte Auftrag zu verstehen, die von der staatlichen Wirtschaftsführung schon lange geforderte Typenbegrenzung und Typenvereinfachung nun mit besonderem Nachdruck einzuleiten. Die Einsparung fachlich geschulter Arbeitskräfte ist hierbei ein ebenso wichtiges Ziel wie die Ersparnis an Rohstoffen; beides muß erreicht werden, wenn die vom Führer und Reichskanzler gestellte Aufgabe der Motorisierung Deutschlands gelöst werden soll.

Kann also der bisherige Erfolg zwar nur als Wegabschnitt gewertet werden, so bleibt er doch sehr beachtlich. Bemerkenswert erscheint auch, daß die Zunahme der in der Kraftfahrzeugindustrie geleisteten Arbeiterstunden in allen Jahren des Aufschwungs begleitet wurde von einer noch stärkeren Steigerung des Arbeitseinkommens. Ergebnisse der Industrieberichterstattung für das Lohneinkommen in der Kraftfahrzeugindustrie allein liegen allerdings erst seit April 1937 vor. Hilfsweise kann jedoch hier die

Lohnentwicklung im gesamten Fahrzeugbau herangezogen werden, da die Kraftwagen- und die Kraftradindustrie hieran einen entscheidenden Anteil haben und da ferner die seit 1937 getrennt vorhandenen Daten eine ungefähr gleichlaufende Bewegung zeigen.

Beschäftigung und Lohnsummen im Fahrzeugbau	Beschäftigte Arbeiter	Arbeiterstunden	Brutto-Lohnsummen <sup>1)</sup>
	1934 = 100		
1935.....	136,7	139,6	143,4
1936.....	159,9	165,5	172,2
1937.....	178,7	183,9	193,8
1938 <sup>2)</sup> .....	197,3	204,2	220,7

<sup>1)</sup> Ohne Urlaubsvergütungen. — <sup>2)</sup> Vorläufig.

Die im Fahrzeugbau verdienten Lohnsummen stiegen von 1934 bis 1938 um 120,7 vH, die geleisteten Arbeiterstunden dagegen um 104,2 vH. Dieser stärkeren Zunahme der Lohnsummen entspricht eine Erhöhung des durchschnittlichen Stundenverdienstes, die vor allem durch Zuschläge für Überstunden, durch Aufstieg in höhere Lohnklassen und durch weiteren Übergang vom Stundenlohn zu günstigerem Akkordlohn bewirkt wurde.

Durchschnittliches Lohneinkommen	Bruttomonatseinkommen eines Arbeiters <sup>1)</sup>		Bruttostundenverdienst eines Arbeiters	
	Gesamte Industrie	Fahrzeugbau	Gesamte Industrie	Fahrzeugbau
1934 = 100				
1935.....	104,3	105,2	103,1	102,0
1936.....	108,8	107,9	105,1	103,5
1937.....	113,0	108,7	107,3	104,9
1938 <sup>2)</sup> .....	117,7	112,6	110,4	108,0

<sup>1)</sup> Ohne Urlaubsvergütungen. — <sup>2)</sup> Vorläufig.

Auch das durchschnittliche Brutto-Monatseinkommen eines Arbeiters hat im Fahrzeugbau von 1934 bis 1938 beträchtlich zugenommen. Diese Steigerung ist stärker als die des Stundenverdienstes. Monatseinkommen und Stundenverdienst bleiben jedoch bis 1938 hinter der Aufwärtsentwicklung in der gesamten Industrie etwas zurück.

## Bilanzen und Geschäftsergebnisse in der Kraftfahrzeugindustrie

Die Abschlußrechnungen der Kraftfahrzeugindustrie vom Geschäftsjahr 1937/38 weisen darauf hin, daß die Kraftfahrzeugindustrie mit dem Jahr 1937 in eine neue Phase ihrer wirtschaftlichen Entwicklung getreten ist. Nach dem völligen Darniederliegen der Kraftfahrzeugindustrie während der Krisis war ihr Wiederaufbau seit 1933 dank der bewußt geförderten Motorisierung besonders rasch und kräftig vor sich gegangen. Auch 1937 sind Produktion und Absatz in der Kraftfahrzeugindustrie weiter gestiegen, wenn auch nicht mehr in gleichem Umfang wie im Vorjahr.

Infolge der ungewöhnlichen Beanspruchung der Kraftfahrzeugindustrie ergab sich in immer stärkerem Umfang das Bedürfnis, Neu-, Erweiterungs- und Ersatzanlagen zu erstellen. Die Anlagekonten haben trotz der um ein Drittel erhöhten Abschreibungen im Jahr 1937 zugenommen. Der ausgewiesene Bruttozugang der Anlagen belief sich 1936 auf 78,6 Mill. RM, 1937 auf 91,6 Mill. RM. Außerdem ist vermutlich ein Teil des Anlagensatzes gar nicht in der Bilanz zum Ausdruck gekommen; vielmehr sind die dafür aufgewendeten Beträge direkt auf der Aufwandsseite der Gewinn- und Verlustrechnung abgebucht worden.

Infolge dieses hohen Investitionsbedarfs in der Kraftfahrzeugindustrie sind Gewinne nur äußerst vorsichtig ausgewiesen worden. So zeigt ein Vergleich der Gewinn- und Verlustrechnungen der Adam Opel A. G. in den Jahren 1936 und 1937, daß der nach § 132 des A. G.-Gesetzes errechnete Rohertrag der

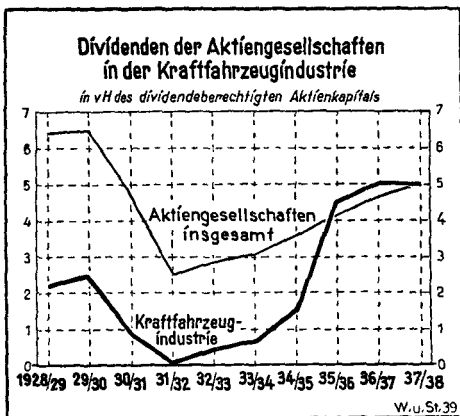
Gesellschaften sich nur um rd. 9 Mill. RM erhöht hat, obwohl das Lohnkonto um 11 Mill. RM gestiegen ist. Da bisher mit so stark progressiven Lohnkosten in der Kraftfahrzeugindustrie nicht gerechnet werden konnte, sind 1937 wahrscheinlich in erheblich größerem Umfang »sonstige Aufwendungen« vom Rohertrag abgesetzt worden als im Vorjahr. Dadurch haben sich die ausgewiesenen Jahresgewinne bei der Adam Opel A. G. von 19,9 Mill. RM im Jahr 1936 auf 9,6 Mill. RM im Jahr 1937 vermindert. Die anderen Aktiengesellschaften der Kraftfahrzeugindustrie haben zum größten Teil im Jahr 1937 höhere Gewinne ausgewiesen als im Vorjahr; nur bei 4 Gesellschaften (einschl. Opel) haben sich die ausgewiesenen Gewinne verringert.

Infolge dieses scharfen Schnitts im Gewinnausweis bei einer der größten Kraftfahrzeuggesellschaften haben sich die Jahresgewinne aller erfaßten 15 Aktiengesellschaften von 29,5 Mill. RM im Jahr 1936 auf 20,0 Mill. RM im Jahr 1937 vermindert. Die

Geschäftsergebnisse in der Kraftfahrzeugindustrie	Zahl der erfaßten Gesellschaften mit		Jahres-		Saldo aus Jahresgewinn und -verlust in vH des bilanzmäßigen Eigenkapitals	Dividende	
	Jahresgewinn	Jahresverlust	gewinn	verlust		Mill. RM	vH des dividendeberechtigten Aktienkapitals
1932.....	2	13	0,9	25,5	- 11,16	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
1937.....	14	—	20,0	—	+ 8,46	9,4	5,00

durchschnittliche Dividende ist mit 5% fast unverändert geblieben.

Die Durchschnittsgewinne der Kraftfahrzeugindustrie sind mit 8,5 vH auch im Bilanzjahr 1937/38 noch höher als die Durchschnittsgewinne aller Aktiengesellschaften (5,9 vH). Die durchschnittliche Dividende ist bei der Gesamtheit der Aktiengesellschaften im Bilanzjahr 1936/37 soweit gestiegen, daß sie sich (im Gegensatz zum Vorjahr) nunmehr auf gleicher Höhe mit der Durchschnittsdividende in der Kraftfahrzeugindustrie befindet.



Die Vorratskonten haben sich 1937 gegenüber dem Vorjahr beträchtlich erhöht (um 22 vH), in erster Linie die Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen. Der hohe Investitionsbedarf erforderte bei einzelnen Gesellschaften eine Inanspruchnahme ihrer liquiden Mittel, d. h. der Wertpapierbestände und der Bankguthaben. Zugleich sind die Bankverpflichtungen etwas gestiegen.

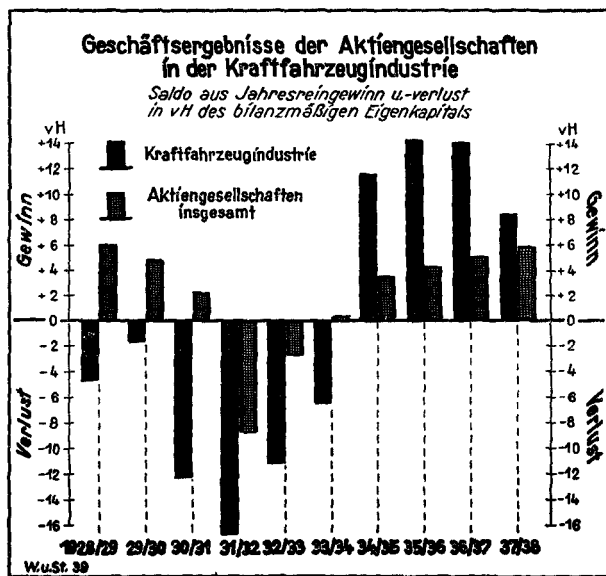
Die Zunahme der Produktion und des Absatzes kommt in den Bilanzen der Kraftfahrzeugindustrie im Jahr 1937 vor allem in dem höheren Umfang der Forderungen und Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb (Kundenkredite und Lieferantenforderungen) zum Ausdruck. Die Gewinn- und Verlustrechnungen sind nach der Einführung des neuen Aktiengesetzes nicht mehr so aufschlußreich wie bisher. In erster Linie spiegeln die Aufwendungen für Löhne und Gehälter den wachsenden Produktionsumfang wider. Die Löhne und Gehälter haben sich von 272 Mill. RM im Jahr 1936 auf 315 Mill. RM im Jahr 1937 erhöht, d. h. um 43 Mill. RM oder 16 vH (im Vorjahr um 20 vH). 7 Gesellschaften, die über die Hälfte des erfaßten Aktienkapitals verfügten, haben in ihren Geschäftsberichten Angaben über die wertmäßige Höhe ihres Umsatzes gemacht. Die Umsätze dieser 7 Gesellschaften haben von 815 Mill. RM 1936 auf 947 Mill. RM 1937 zugenommen, d. h. um 16 vH. In ungefähr gleichem Umfang haben sich auch die nach § 132 A. G.-Gesetz errechneten Roherträge aller erfaßten Gesellschaften erhöht (um 15 vH).

Bilanzen aus dem Geschäftsjahr 1938/39 liegen für die Kraftfahrzeugindustrie noch nicht vor. Es ist anzunehmen, daß auch

im neuen Jahr die Aufwendungen für Investitionen hoch gewesen sind und daß daher auch weiterhin im Ausweis von Gewinnen und in der Ausschüttung von Dividenden große Zurückhaltung geübt werden wird.

Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen in der Kraftfahrzeugindustrie	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Zahl der erfaßten Aktiengesellschaften	15	15	15	15	15	15
Aus den Aktiven						
Mill. RM						
Anlagen <sup>1)</sup>	190,3	162,6	139,1	143,8	155,9	159,2
Beteiligungen	3,7	4,8	12,1	12,8	14,1	14,2
Wertpapiere	0,9	3,4	3,0	10,4	14,1	10,5
Vorräte	75,0	76,9	131,8	154,7	169,7	207,0
dar.: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,9	18,4	35,3	35,5	43,1	66,3
Halbfabrikate	21,4	25,7	46,0	57,6	69,3	74,4
Fertigfabrikate	35,7	32,5	50,4	61,6	57,3	66,3
Forderungen und Vorausleistungen	55,1	65,0	100,6	139,2	164,4	175,7
dar.: Bankguthaben	11,4	13,9	25,1	50,4	44,7	39,5
Aus den Passiven						
Eingezahltes Aktienkapital	207,5	171,6	165,6	175,4	180,7	188,2
Offene Reserven <sup>2)</sup>	13,4	58,0	14,8	13,1	27,4	47,7
Langfristige Verschuldung	61,9	53,6	52,5	51,3	47,2	44,3
Kurzfristige Verschuldung	111,1	98,7	139,3	188,3	161,9	176,1
dar.: Bankschulden	26,2	14,2	12,3	11,2	12,5	16,1
Aus d. Gewinn- u. Verlustrechnung						
Aufwendungen:						
Löhne und Gehälter	71,4	99,1	164,7	226,4	271,7	314,7
Soziale Abgaben	6,0	8,2	13,7	18,9	22,4	25,6
Abschreibungen auf Anlagen	22,6	42,5	48,1	56,5	66,5	88,3
Sonstige Abschreibungen	9,9	16,0	5,4	7,1	8,2	1,6
Rohbetriebsertrag nach § 261 HGB. <sup>3)</sup>	120,8	194,8	324,1	466,6	566,0	-
Rohertrag nach § 132 A.G.-Ges. <sup>4)</sup>	-	-	-	-	432,6	495,6

<sup>1)</sup> Abzüglich Erneuerungsfonds. — <sup>2)</sup> Einschl. Sanierungskonten. 1932: 5,3 Mill. RM, 1933: 49,6 Mill. RM, 1934: 8,1 Mill. RM. — <sup>3)</sup> Gesamte Betriebserträge nach Abzug der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (nach § 261c II HGB.). — <sup>4)</sup> Wie Anm. 3, jedoch weiter gekürzt, vor allem um die »Sonstigen Aufwendungen«.



## Betriebsstruktur und Kostengestaltung im Kraftfahrzeuggewerbe

Im vorigen Jahr wurde an dieser Stelle zum erstenmal über die vom Statistischen Reichsamt ermittelten Richtzahlen zur Betriebsstruktur und Kostengestaltung berichtet, soweit sie das Kraftfahrzeughandwerk, den Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbedarf und den Großhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeugzubehör betreffen. Die Erhebungen sind inzwischen wiederholt worden. Sie beziehen sich für das Handwerk und den Einzelhandel auf das Jahr 1937, für den Großhandel auf das Jahr 1936. Die Zahl der Berichterstatter beträgt wie im Vorjahr 400, jedoch sind nicht in allen Fällen dieselben Firmen erfaßt worden. Infolgedessen sind die früheren und die neuen Richtzahlen nur bedingt miteinander vergleichbar.

### Kraftfahrzeughandwerk

Die neuen Richtzahlen für das Kraftfahrzeughandwerk lassen ebenso wie die für 1936 erkennen, daß die kleineren Betriebe reine Reparaturwerkstätten und die größeren Betriebe mit Handel

(hauptsächlich mit Kraftfahrzeugbedarf) verbunden sind. Bei den kleineren Betrieben stehen auf der Vermögensseite der Bilanz die Anlagen (Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl.) stark im Vordergrund. Einen weiteren wichtigen Vermögensposten stellen die Forderungen dar, die mit wachsender Betriebsgröße von 21,1 bis auf 43,3 vH der Bilanzsumme zunehmen. Die Lagervorräte steigen mit der Betriebsgröße nur leicht an (von 19,4 auf 23,4 vH).

1936 betrug der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital in der untersten Umsatzgrößenklasse 26,0 vH, in der obersten 45,9 vH; 1937 lag er besonders in den unteren Umsatzgrößenklassen erheblich höher. Man kann daraus den Schluß ziehen, daß die jungen Betriebe, die ihren Betrieb bald nach der Machtübernahme mit einem verhältnismäßig geringen Eigenkapital



Gewerbebetrieb lagen 1937 in allen fünf Umsatzgrößenklassen höher als 1936.

### Großhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeugbedarf

Auch für den Großhandel bieten die neuen, auf das Jahr 1936 zurückgehenden Richtzahlen im großen ganzen dasselbe Bild wie die für das Jahr 1935. Eine Ausnahme machen auch hier die konjunkturrempfindlichen Merkmale, insbesondere die Reineinkünfte aus Gewerbebetrieb, die in den meisten Umsatzgrößenklassen gegenüber 1935 gestiegen sind. Die Lagervorräte spielen wieder eine wichtige Rolle in der Bilanz. Den nächstwichtigen Posten stellen die Forderungen dar, die in den oberen Umsatzgrößenklassen etwas höher liegen als 1935. In der neu hinzugekommenen Umsatzgrößenklasse 1 bis 5 Mill. *RM* betragen sie nicht weniger als 60,3 vH der Bilanzsumme. Der Großhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Kraftfahrzeugbedarf räumt also seinen Abnehmern nach wie vor erhebliche Kredite ein. Der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital ist auch hier im allgemeinen gestiegen, allerdings bei weitem nicht so stark wie im Kraftfahrzeughandwerk. Die günstigere Finanzlage kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Lieferantenschulden trotz erhöhter Außenstände 1936 nicht ganz so stark im Vordergrund stehen wie 1935. Dagegen sind die sonstigen laufenden Schulden (hauptsächlich Bankkredite) besonders in den unteren und mittleren Umsatzgrößenklassen gegenüber 1935 gestiegen.

Der Umsatz je beschäftigte Person liegt in den unteren beiden Umsatzgrößenklassen 1936 etwas niedriger, in den oberen etwas höher als 1935. Die Umschlaggeschwindigkeit des Gesamtkapitals hat sich durchweg etwas gebessert. Vom Gesamtumsatz geht der größte Teil über das eigene Lager, jedoch gewinnt mit zunehmender Betriebsgröße der Umsatz ab Werk für Lieferung des Großhändlers an Bedeutung (für 1935 wurde er noch nicht gesondert festgestellt). In der Umsatzgrößenklasse 5 000 bis 20 000 *RM* machte dieser Umsatz 1936 noch nicht 3 vH, in der Umsatzgrößenklasse 1 bis 5 Mill. aber 15,5 vH des Gesamtumsatzes aus. Die Übersicht gibt im einzelnen darüber Aufschluß, wieviel vom Gesamtumsatz reiner Großhandelsumsatz ist und welche Rolle daneben der Einzelhandelsumsatz, der Umsatz von selbsthergestellten oder bearbeiteten Waren und der Umsatz aus sonstiger Tätigkeit (z. B. Provisionseinnahmen) gespielt hat. Die Übersicht zeigt ferner, wie sich der Umsatz nach umsatzsteuerlichen Gesichtspunkten gliedert.

Für den Einkauf von Waren und Material wurden 1936 Beträge in Höhe von 68,7 bis 79,9 vH des Umsatzes ausgegeben. Für 1935 liegen Vergleichszahlen hierfür nicht vor. Die Ausgaben für Löhne und Gehälter haben sich im Verhältnis zum Umsatz, abgesehen von den oberen Umsatzgrößenklassen, etwas erhöht. Dasselbe gilt für die Mietkosten. Sonst hat sich das Kostengefüge, soweit es im Rahmen der beiden Erhebungen erfaßt worden ist, nicht wesentlich geändert.

Die Reineinkünfte aus Gewerbebetrieb gingen 1935 mit zunehmender Betriebsgröße von 9,1 auf 5,1 vH des Umsatzes zurück. 1936 ist die Tendenz die gleiche, jedoch liegen die Gewinnsätze

auf etwas höherem Niveau. Sie sinken von 11,5 vH in der Umsatzgrößenklasse 5 000 bis 20 000 *RM* bis auf 4,4 vH in der Umsatzgrößenklasse 500 000 bis 1 Mill. *RM*. In der Umsatzgrößenklasse 1 bis 5 Mill. *RM* setzt sich diese Entwicklung bis auf 2,5 vH des Umsatzes fort.

### Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbedarf

Für den Einzelhandel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbedarf (im folgenden kurz Kraftfahrzeughandel genannt) liegen jetzt Richtzahlen für 1937 vor, während sich die im Vorjahr veröffentlichten auf 1935 bezogen. (Der Einzelhandel mit Motorrädern ist in der Übersicht wieder getrennt von dem übrigen Kraftfahrzeughandel betrachtet worden.)

In der Bilanz treten die Lagervorräte wieder stark hervor. Bei den Betrieben mit Umsätzen zwischen 50 000 und 5 Mill. *RM* ist ihr Anteil an der Summe der Aktiva beträchtlich höher als 1935. Demgegenüber haben die Forderungen etwas von ihrer beherrschenden Rolle eingebüßt. Immerhin betragen sie in den vergleichbaren Umsatzgrößenklassen noch 30 vH der Bilanzsumme und mehr; in der neu hinzugekommenen Umsatzgrößenklasse 5 bis 10 Mill. *RM* erreichen sie noch nicht 20 vH. In der Umsatzgrößenklasse 1 bis 5 Mill. *RM* sind die Forderungen gegenüber 1935 um mehr als ein Viertel zusammengeschmolzen.

Der Anteil des Eigenkapitals ist auch im Kraftfahrzeughandel 1937 bei den größeren Betrieben etwas höher als 1935. In den unteren Umsatzgrößenklassen ist der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital allerdings leicht zurückgegangen. Die Lieferantenschulden sind in allen vergleichbaren Umsatzgrößenklassen etwas gestiegen.

Beträchtlich hat sich der Umsatz je Kopf der im Betrieb tätigen Personen gehoben, der 1935 rd. 5 300 bis 27 500 *RM* betrug, während er 1937 rd. 7 800 bis 28 500 *RM* erreicht. In der Umsatzgrößenklasse 5 bis 10 Mill. *RM* steigt er weiter auf rd. 31 400 *RM*. Der Kapital- und Lagerumschlag hat sich in den unteren Umsatzgrößenklassen beschleunigt, in den oberen etwas verlangsamt. Der Waren- und Materialeinkauf ist, am Umsatz gemessen, etwas höher als 1935. Die Ausgaben für Löhne und Gehälter sind im Verhältnis zum Umsatz in den beiden unteren Umsatzgrößenklassen beträchtlich geringer geworden, so in der Umsatzgrößenklasse 50 000 bis 100 000 *RM* von 10,8 auf 8,1 vH des Umsatzes. Auch die Mieten sind leicht zurückgegangen. Das läßt auf eine etwas bessere Personal- und Raumausnutzung schließen.

Die Reineinkünfte aus Gewerbebetrieb haben sich der allgemeinen Wirtschaftslage entsprechend auch im Kraftfahrzeughandel etwas erhöht. In der Umsatzgrößenklasse 50 000 bis 100 000 *RM* sind sie z. B. von 7,5 vH auf 9,0 vH des Umsatzes gestiegen und in der Umsatzgrößenklasse 500 000 bis 1 Mill. *RM* von 3,5 auf 5,0 vH.

Im ganzen ist festzustellen, daß sich die wirtschaftliche Lage in den drei untersuchten Zweigen des Kraftfahrzeuggewerbes gebessert hat.

## Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer

Das Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer hat bisher nicht, wie nach der Steuerbefreiung neu zugelassener Personenkraftfahrzeuge im Jahre 1933 wohl hätte vermutet werden können, eine ständig absteigende Entwicklung genommen, sondern es zeichnet sich seit mehreren Jahren durch eine auffallende Stetigkeit aus. In den beiden Rechnungsjahren 1934/35 und 1935/36 ging der Steuerertrag zwar um je 7 bis 8 vH gegenüber dem Vorjahr zurück (wobei die im Jahre 1933 eingegangenen Ablösungsbeträge außer Betracht gelassen sind); seitdem aber hat er sich auf gleicher Höhe gehalten und im Rechnungsjahr 1937/38 sogar wieder um 1,1

Mill. *RM* (0,8 vH) zugenommen. Der bisherige Ertrag des Rechnungsjahres 1938/39 läßt die gleiche Entwicklung erkennen. Von April bis August blieb das Aufkommen zwar hinter dem Vorjahrs-ergebnis etwas zurück, doch ging es in den Monaten September bis Dezember um soviel darüber hinaus, daß im Gesamtaufkommen der Monate April bis Dezember 1938 der Vorjahrsbetrag voll erreicht worden ist. In der Gesamtsumme des Steuerertrags hat demnach der Zugang an Lastkraftwagen, Kraftomnibussen und Zugmaschinen den Abgang an älteren noch steuerpflichtigen Personenfahrzeugen seit vier Jahren ungefähr ausgeglichen.

Was die verschiedenen Fahrzeugarten an Steuer aufbrachten, kann nur mit Hilfe der Bestandstatistik für die einzelnen Jahre ungefähr geschätzt werden. Es ergibt sich hiernach seit 1933/34 eine fortlaufende Gegenbewegung zwischen den Anteilen der Personenkraftfahrzeuge und dem der übrigen Kraftfahrzeuge. Personenkraftwagen und -krafttrader waren zusammen am Aufkommen des Rechnungsjahres 1937/38 nur noch mit etwa 31 vH beteiligt; ihr Anteil ist also seit 1932/33 auf weniger als die Hälfte zurückgegangen. Demgegenüber hat sich der Anteil der Lastkraftwagen in derselben Zeit annähernd verdoppelt, der der Kraftomnibusse um 77 vH und der der Zugmaschinen um 160 vH erhöht.

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-ma-schinen
Rechnungsjahr		Mill. RM				
1932/33	172,1	10,8	100,2	50,9	4,5	5,7
1933/34 <sup>1)</sup>	211,6	15,0	137,3	49,3	4,3	5,7
1933/34 <sup>2)</sup>	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
1937/38	136,4	3,8	39,0	75,6	6,3	11,7
		vH des Jahresaufkommens				
1932/33	100	6,3	58,2	29,6	2,6	3,3
1933/34 <sup>1)</sup>	100	7,1	64,9	23,3	2,0	2,7
1933/34 <sup>2)</sup>	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
1937/38	100	2,8	28,6	55,4	4,6	8,6

<sup>1)</sup> Einschl. Ablösung der Personenkraftfahrzeuge. — <sup>2)</sup> Ohne Ablösung der Personenkraftfahrzeuge.

Mit dem Ausscheiden des größten Teils der Personenkraftfahrzeuge aus der Steuerpflicht wandelte sich auch die Saisonbewegung des Steueraufkommens. Solange die Personenfahrzeuge den Hauptteil der Steuer erbrachten, führte die winterliche Außerdienststellung vieler Fahrzeuge und die damit verbundene Befreiung von der Steuerzahlung zu einem starken Rückgang des Steuerertrages in den Wintermonaten. Im Frühjahr folgte eine entsprechende Steigerung, in der sich freilich für gewöhnlich nicht nur der saisonmäßige, sondern auch der strukturelle Auftrieb geltend machte. Diese Wellenbewegung erschien schon 1934 stark verringert, und sie hat sich seitdem noch mehr abgeflacht. Namentlich ist die Saisonzunahme in den Monaten Mai und Juni fast ganz geschwunden, und von den Wintermonaten bleibt nur noch der Februar beträchtlich hinter dem Gesamtmonatsdurchschnitt zurück. Dagegen hat sich ein gewisser Vierteljahrhythmus herausgebildet, indem das Aufkommen im ersten Monat des Vierteljahrs regelmäßig, wenn auch meist nur um etwa 15 bis 20 vH, höher liegt als in einem der beiden anderen Monate. Im Kalenderjahr 1938 blieb das Steueraufkommen des 1. und 4. Vierteljahrs zusammen nur noch um 4,3 vH hinter dem des Sommerhalbjahrs zurück; in den Vorjahren hatte dieser Unterschied noch ungefähr 10 vH und im Jahre 1929 22,7 vH betragen.

In der regionalen Gliederung des Aufkommens aus der Kraftfahrzeugsteuer ergeben sich von Jahr zu Jahr nur geringe Veränderungen. Bemerkenswert sind aber die Entwicklungsunterschiede, welche die vorletzte Spalte der Übersicht für die Zeit von 1934 bis 1937 zeigt. Das Steueraufkommen des Rechnungsjahres 1937/38 ging danach in drei Oberfinanzbezirken über das des Rechnungsjahres 1934/35 hinaus, und zwar in Pommern und Weser/Ems um 6 vH und in Ostpreußen um fast 12 vH. In den anderen Oberfinanzbezirken war das Aufkommen 1937/38 geringer als 1934/35. Hielt sich der Rückgang auch meist unter 10 vH, so ging er doch in einigen Bezirken erheblich darüber hinaus, und zwar in Berlin (14 vH), Baden (15 vH), Dresden (16 vH) und Leipzig (19 vH). Wie die Zahlenreihe sämtlicher Oberfinanzbezirke, die hier nach der Siedlungsdichte aufgeführt sind, erkennen läßt, mildert sich der Rückgang gegenüber 1934/35 in der großen Linie mit abnehmender Siedlungsdichte. Die Ursache dieser Erscheinung kann möglicherweise zum Teil darin liegen, daß in manchen agrarischen Gebieten die strukturelle Zunahme des

Regionale Struktur und Entwicklung des Kraftfahrzeug- steueraufkommens	Ein- woh- ner- zahl <sup>1)</sup> je qkm	Rechnungsjahr					je Kopf der Be- völ- kerung 1937/38
		1934/35	1936/37	1937/38	1936/37	1937/38	
		Mill. RM			1934/35 = 100		
Oberfinanzbezirke							
Berlin . . . . .	4 801	16,50	14,58	14,16	88,3	85,8	3,31
Hamburg . . . . .	2 246	5,90	5,36	5,49	90,8	93,1	3,31
Düsseldorf . . . . .	742	9,86	9,11	9,31	92,4	94,4	2,23
Leipzig . . . . .	483	8,19	6,98	6,66	85,2	81,3	2,37
Saarland . . . . .	424	—	1,63	1,66	.	.	2,00
Dresden . . . . .	261	6,71	5,76	5,63	86,0	83,9	2,31
Westfalen . . . . .	243	9,13	8,62	8,90	94,4	97,5	1,66
Köln . . . . .	190	8,48	7,62	7,65	89,8	90,2	2,06
Hessen . . . . .	186	2,78	2,46	2,57	88,2	92,4	1,77
Baden . . . . .	160	5,87	5,01	4,98	85,5	84,8	2,01
Kassel . . . . .	153	6,00	5,48	5,65	91,4	94,2	2,18
Thüringen . . . . .	141	3,43	3,22	3,33	94,0	97,1	1,79
Magdeburg . . . . .	136	7,80	7,28	7,50	93,4	96,2	1,95
Württemberg . . . . .	134	7,10	6,68	6,67	94,2	93,9	2,32
Schlesien . . . . .	129	6,48	6,09	5,88	94,1	90,7	1,22
Würzburg (ohne Saarland) . . . . .	128	3,24	3,03	3,02	93,4	93,2	1,64
Weser/Ems . . . . .	105	2,66	2,62	2,83	98,1	106,4	1,64
Nürnberg . . . . .	100	4,36	4,14	4,20	95,0	96,3	1,65
München . . . . .	92	7,96	7,54	7,60	94,7	95,5	2,15
Hannover . . . . .	89	6,65	6,20	6,31	93,3	94,9	2,03
Nordmark . . . . .	70	4,73	4,70	4,69	99,4	99,2	2,00
Brandenburg . . . . .	69	5,81	5,37	5,50	92,5	94,7	1,90
Ostpreußen . . . . .	63	2,67	2,89	2,98	107,9	111,6	1,23
Pommern . . . . .	60	3,05	3,08	3,22	101,0	105,6	1,43
Deutsches Reich (ohne Saarland) . . . . .	139	145,36	<sup>2)</sup> 133,68	<sup>3)</sup> 134,72	92,0	92,7	2,01
Deutsches Reich (mit Saarland) . . . . .	140	—	<sup>2)</sup> 135,31	<sup>3)</sup> 136,38	.	.	2,01

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

Bestandes an Lastkraftwagen, Omnibussen und Zugmaschinen verhältnismäßig größer war als in den Industriegebieten; daneben spielt aber wohl der Umstand eine größere Rolle, daß die Kraftfahrzeuge auf dem Lande vielfach länger in Gebrauch bleiben als in der Stadt und infolgedessen die älteren, noch steuerpflichtigen Personenfahrzeuge dort noch nicht in dem gleichen Verhältnis ausgeschieden sind wie hier. Gegenüber 1936/37 hat das Steueraufkommen im Rechnungsjahr 1937/38 auch in einzelnen industriellen oder vorwiegend industriellen Gebieten wie Hamburg, Düsseldorf, Westfalen, Hessen, Kassel, Thüringen und Magdeburg wieder leicht zugenommen.

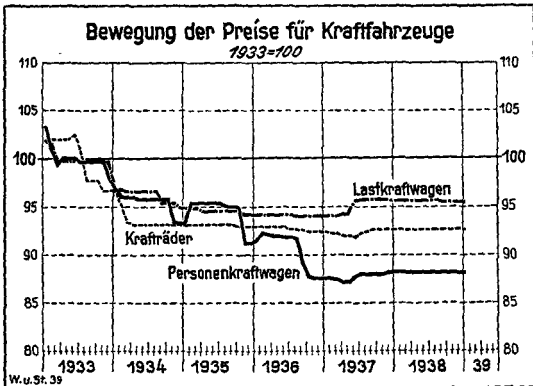
Kalenderjahr	Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer <sup>1)</sup>	Kautschukzoll <sup>2)</sup>	Mineralölzölle		Benzolzoll <sup>3)</sup>	Mineralölsteuer
			insgesamt <sup>4)</sup>	davon Treibstoffe <sup>4)</sup>		
			Mill. RM			
1932	175,3	—	267,8	224,6	7,5	7,8
1933	212,2	—	259,0	214,5	3,6	12,0
1934	145,9	—	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	<sup>5)</sup> 74,5	418,2	352,6	1,7	84,4
1938	136,4	149,7	516,1	448,4	3,2	103,4

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

Neben der Kraftfahrzeugsteuer trägt der deutsche Kraftverkehr auch einen Teil (wohl mindestens die Hälfte) der Abgaben, die in Gestalt der Einfuhrzölle auf Mineralöle, Benzol und Kautschuk sowie in Gestalt der Mineralölsteuer erhoben werden. Die Summe dieser Abgaben hat sich im Kalenderjahr 1938 gegenüber dem Vorjahr um annähernd 200 Mill. RM erhöht (wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß der Kautschukzoll erst seit Mai 1937 erhoben wird). Die Mineralölzölle erbrachten erstmals über 500 Mill. RM und haben damit ihren Ertrag seit 1933 ungefähr verdoppelt. Das Aufkommen der Mineralölsteuer, das 1937 infolge der starken Erhöhung der Steuersätze vom 1. Dezember 1936 mehr als das Vierfache des Vorjahrs erreicht hatte, ist im Kalenderjahr 1938 nochmals um 22,5 vH gestiegen. Seit dem 1. März 1937 ist die Beförderungsteuer auf die gewerbmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und seit dem 1. Oktober 1937 auf die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fern- und Werkverkehr ausgedehnt. Das Aufkommen hieraus betrug im Rechnungsjahr 1937/38 34,5 Mill. RM.

# Die Preise der Kraftfahrzeuge

Nach der Bekanntgabe des Motorisierungsprogramms durch die Reichsregierung im Frühjahr 1933 hatte die Kraftfahrzeugindustrie in den Jahren 1933 und 1934 die Preise sowohl für Personen- und Lastkraftwagen als auch für Krafträder beträchtlich ermäßigt. Auf dem Gebiet der Personenkraftwagen wurden — namentlich bei Klein- und Mittelwagen — die Preise auch noch in den Jahren 1935 und 1936 namhaft gesenkt. Im Januar 1937 lagen die Preise für Personenkraftwagen um 16, für Lastkraftwagen um rd. 8 und für Krafträder um etwa 10 vH niedriger als im Januar 1933. Damit war die zur Förderung der Motorisierung eingeleitete Preissenkung im ganzen zunächst zum Abschluß gekommen. In den letzten beiden Jahren sind die Bruttoverkaufspreise der Kraftfahrzeugindustrie nur noch vereinzelt und wenig herabgesetzt worden. Seit Mitte 1937 wurde die im Zusammenhang mit der Einführung des Einfuhrzolls für Rohkautschuk im Frühjahr eingetretene Erhöhung der Preise für Kraftfahrzeugreifen um 4 vH, soweit neue Reifen für die Ausrüstung der Fahrzeuge verwandt wurden, dem Bruttoverkaufspreis zugerechnet. Bei Berücksichtigung der Reifenpreiszuschläge ergibt sich für die Preisindizes von Kraftträdern und Personenwagen indes keine nennenswerte Steigerung. Etwas stärker beeinflusst wurden lediglich die Preise der Lastkraftwagen, deren Indexziffer sich von 62,8 auf 64,0 (1925 = 100) erhöhte. Im Herbst 1938 trat jedoch die auf Veranlassung des Reichskommissars für die Preisbildung ab 1. September vorgenommene Neuordnung der Bereifungspreise, die im Durchschnitt eine Preisermäßigung von etwa 3 vH bedeutete, wieder eine Entlastung für den Käufer von Kraftfahrzeugen ein.



Indexziffern der Preise für Kraft- fahrzeuge u. Kraft- fahrzeugbereifung	Per- sonen- <sup>1)</sup>	Last- <sup>1)</sup>	Kraft- räder <sup>2)</sup>	Bereifung für	
	kraftwagen			Personen- kraftwagen	Kraftträder
Jahresdurchschnitte	1925 = 100				
1934	48,7	64,2	53,1	44,7	30,3
1935	48,1	63,2	52,8	44,5	30,3
1936	46,1	62,9	52,6	42,2	30,3
1937	44,5	63,5	52,3	47,7	34,3
1938	44,7	63,9	52,5	50,4	36,0

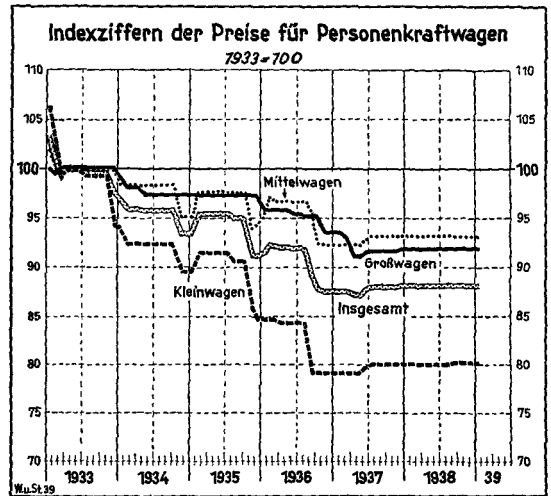
<sup>1)</sup> Die Indexziffern werden laufend im Rahmen der Übersicht über die Indexziffer der Großhandelspreise industrieller Fertigwaren auf der Basis 1913 (= 100) veröffentlicht. — <sup>2)</sup> Nach dem Absatzwert der Erzeugnisse der einzelnen Firmen gewogene Indexziffer (vgl. »W. u. St.«, Jg. 1937, Nr. 3, S. 87/88). — <sup>3)</sup> 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; Jg. 1937, Nr. 3, S. 87; Jg. 1938, Sonderbeil. zu Nr. 3, S. 14.

Zur Förderung der Motorisierung wurden in den letzten beiden Jahren vor allem Maßnahmen zur Verbilligung der Fahrzeughaltung getroffen. So waren ab 1. Juni 1937 die Verbraucherpreise für Ersatzteile und Zubehör (ausschließlich Bereifung, Glühlampen, Anlaß- und Beleuchtungsbatterien) um 5 bis 30 vH ermäßigt worden. Am 10. Januar 1938 trat dazu eine Senkung der Preise für Anlaß- und Beleuchtungsbatterien um rd. 6 vH,

## Spiritusbezugspflicht bei der Einfuhr oder Herstellung von Treibstoffen<sup>1)</sup>

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	<sup>2)</sup> 10,0
1. 6. „	10,0	80,0	20,0
1. 5. 1937	10,0	66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
1. 10. „	8,5	66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
1. 4. 1938	6,9	65,0	35,0
1. 9. „	8,2	85,0	15,0

<sup>1)</sup> Die Spiritusbezugspflicht 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. — <sup>2)</sup> Eine Beimischung von Methanol war seit November 1935 mit einem Maximalbeimischungssatz von 15 vH vorgesehen; ab 1. Januar 1936 wurde der Beimischungssatz auf 10 vH festgesetzt.



## Von den Treibstoffgesellschaften festgesetzte Verbraucherpreise<sup>1)</sup> ab Zapfstelle je l in Rp.

Zeit	Berlin	Königsberg i. Pr.	Breslau	Leipzig	Hannover	Hamburg	Dortmund	Köln	Frankfurt a. M.	München
Benzol										
Jahresdurchschnitte	{ 1933 47,4	{ 48,5	{ 48,5	{ 48,2	{ 48,5	{ 46,4	{ 45,4	{ 45,4	{ 47,2	{ 48
	{ 1934 46	{ 48	{ 48	{ 48	{ 48	{ 45	{ 45	{ 45	{ 47	{ 47
	{ 1935 46	{ 48	{ 48	{ 48	{ 46,4	{ 45	{ 45	{ 45	{ 47	{ 47
	{ 1936 45,5	{ 46,9	{ 47,8	{ 47,6	{ 45,9	{ 44,4	{ 44,7	{ 44,7	{ 46,2	{ 46,9
	{ 1937 49,3	{ 49,7	{ 50,7	{ 50,7	{ 49,7	{ 47,3	{ 46,7	{ 46,7	{ 48,7	{ 50,7
	{ 1938 <sup>2)</sup> 50	{ 50	{ 51	{ 51	{ 50	{ 48	{ 47	{ 47	{ 49	{ 51
Benzin										
Jahresdurchschnitte	{ 1933 36,4	{ 38,5	{ 38,5	{ 38,2	{ 38,5	{ 35,4	{ 35,4	{ 35,4	{ 37,2	{ 38
	{ 1934 39	{ 42	{ 42	{ 42	{ 38	{ 34	{ 35	{ 35	{ 37	{ 37
	{ 1935 35	{ 38	{ 38	{ 38	{ 36,4	{ 34	{ 35	{ 35	{ 37	{ 37
	{ 1936 35,3	{ 37,3	{ 38,2	{ 38	{ 36,3	{ 34,2	{ 35,1	{ 35,1	{ 36,6	{ 37,3
	{ 1937 39	{ 40	{ 41	{ 41	{ 40	{ 37	{ 37	{ 37	{ 39	{ 41
	{ 1938 <sup>2)</sup> 39	{ 40	{ 41	{ 41	{ 40	{ 37	{ 37	{ 37	{ 39	{ 41
Benzin-Benzol-Gemisch (Aral)										
Jahresdurchschnitte	{ 1933 40,4	{ 42,5	{ 42,5	{ 42,2	{ 42,5	{ 39,4	{ 39,4	{ 39,4	{ 41,2	{ 42
	{ 1934 39	{ 42	{ 42	{ 42	{ 38	{ 39	{ 39	{ 39	{ 41	{ 41
	{ 1935 39	{ 42	{ 42	{ 42	{ 40,4	{ 38	{ 39	{ 39	{ 41	{ 41
	{ 1936 39,3	{ 41,3	{ 42,2	{ 42	{ 40,3	{ 38,2	{ 39,1	{ 39,1	{ 40,6	{ 41,3
	{ 1937 43	{ 44	{ 45	{ 45	{ 44	{ 41	{ 41	{ 41	{ 43	{ 45
	{ 1938 <sup>2)</sup> 43	{ 44	{ 45	{ 45	{ 44	{ 41	{ 41	{ 41	{ 43	{ 45
Benzin-Alkohol-Gemisch (Monopolin)										
Jahresdurchschnitte	{ 1933 36,4	{ 39	{ 38,5	{ 38,2	{ 38,5	{ 35,4	{ 35,4	{ 35,4	{ 37,2	{ 38
	{ 1934 35	{ 38	{ 38	{ 38	{ 38	{ 34	{ 35	{ 35	{ 37	{ 37
	{ 1935 35	{ 38	{ 38	{ 38	{ 36,4	{ 34	{ 35	{ 35	{ 37	{ 37
	{ 1936 35,3	{ 37,3	{ 38,2	{ 38	{ 36,3	{ 34,2	{ 35,1	{ 35,1	{ 36,6	{ 37,3
	{ 1937 39	{ 40	{ 41	{ 41	{ 40	{ 37	{ 37	{ 37	{ 39	{ 41
	{ 1938 <sup>2)</sup> 39	{ 40	{ 41	{ 41	{ 40	{ 37	{ 37	{ 37	{ 39	{ 41

<sup>1)</sup> Die Konventionspreise der Treibstoffgesellschaften wurden von Außen-seitern unterboten. — <sup>2)</sup> Seit der letzten Neufestsetzung am 8. Mai 1937 gültige Preise. — <sup>3)</sup> Seit der letzten Neufestsetzung am 5. Dezember 1936 gültige Preise.



am 15. Februar 1938 eine Herabsetzung der Preise für Überholungs- und Instandsetzungsarbeiten um 5 bis 20 vH und im September 1938 die — bereits erwähnte — Ermäßigung der Bereifungspreise um etwa 3 vH. Anfang 1939 wurde die Geltungsdauer der Verordnung über die Regelung der Verbraucherpreise für Ersatzteile und Zubehör, die bis zum 31. Dezember 1938 begrenzt war, bis zum 31. März 1939 verlängert (RGBl. 1938 I, S. 1998). Mit Wirkung vom 16. Januar 1939 wurden die Verbraucherpreise für Anlaß- und Beleuchtungsbatterien, soweit sie als Ersatzteile gekauft werden, um weitere 8 vH gesenkt.

Die Preise der Betriebsstoffe Benzin und Benzol haben sich im Jahre 1938 nicht geändert. Für Benzin und Benzin-Benzolgemisch gelten die am 5. Dezember 1936 und für Benzol die am 8. Mai 1937 in Kraft getretenen Zapfstellenpreise. Lediglich der Preis für Treibstoffspiritus wurde ab 1. April 1938 von 39,25 *RM* auf 44,20 *RM* je hl Weingeist erhöht bei gleichzeitiger Ermäßigung der Spiritusbezugsfrist von 8,5 auf 6,9 vH der eingeführten oder hergestellten Treibstoffmenge. Am 1. September 1938 wurde die Spiritusbezugsfrist jedoch wieder auf 8,2 vH der Treibstoffmenge heraufgesetzt.

## Die Veränderungen im Bestand an Kraftfahrzeugen

### Neuzulassungen

Im Jahre 1938 erhielten im Deutschen Reich (ohne die sudetendeutschen Gebiete) 583 142 Kraftfahrzeuge erstmals die Verkehrserlaubnis. Davon kamen 22 840 Fahrzeuge in Österreich neu in den Verkehr und von diesen allein 20 915 in der Zeit von April bis Dezember 1938, also nach der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich. Gegenüber 1937 ist damit die Gesamtzulassungsziffer auf nahezu das Vierfache gestiegen. Im Vergleich zu den beiden anderen wichtigsten Kraftfahrländern Europas, Frankreich und Großbritannien, hat sich Deutschlands Stellung nach der Zahl der jährlichen Neuzulassungen an Kraftfahrzeugen erheblich verbessert. Während 1933 in Frankreich noch doppelt soviel Personenkraftwagen und Lastkraftwagen wie in Deutschland neu in Betrieb genommen wurden, lag 1938 (Jan./Sept.) in Deutschland die Zulassungszahl der Personenwagen um  $\frac{1}{4}$  und die der Lastwagen sogar um nahezu das Doppelte höher als in Frankreich. Der Abstand Deutschlands gegenüber Großbritannien hat sich in dieser Zeit bei den Personenwagen von  $\frac{2}{5}$  im Jahre 1933 auf  $\frac{1}{5}$  im Jahre 1938 und bei den Lastwagen von  $\frac{4}{5}$  auf weniger als  $\frac{1}{4}$  verringert.

Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in wichtigen Ländern <sup>1)</sup>	Personenkraftwagen (einschl. Kraftomnibusse)				Lastkraftwagen			
	Jan./Sept.		1937		Jan./Sept.		1937	
	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937
in 1000								
Deutsches Reich <sup>2)</sup>	172,9	173,2	223,6	220,3	48,7	42,8	58,5	57,6
Frankreich	136,7	126,1	164,0	168,4	16,9	16,0	21,0	21,7
Großbritannien	216,4	256,4	327,0	318,3	65,6	71,0	92,5	95,2
Irland	7,2	8,4	10,5	8,4	1,4	1,7	2,2	2,1
Italien	31,3	23,8	34,8	21,7	4,5	3,4	4,9	2,9
Norwegen	7,4	6,4	7,4 <sup>3)</sup>	4,6	3,1	3,3	4,2 <sup>4)</sup>	4,2
Portugal	<sup>5)</sup> 2,4 <sup>3)</sup>	<sup>3)</sup> 3,1 <sup>3)</sup>	<sup>3)</sup> 3,9 <sup>3)</sup>	<sup>3)</sup> 3,1 <sup>4)</sup>	<sup>4)</sup> 0,7 <sup>4)</sup>	<sup>4)</sup> 1,1 <sup>4)</sup>	<sup>4)</sup> 1,3 <sup>4)</sup>	<sup>4)</sup> 1,4
Rumänien	2,9	2,8	3,5	2,1	0,9	0,5	0,8	0,5
Schweden	26,8	21,1	25,9	18,8	7,3	6,9	9,3	7,5
Schweiz	<sup>5)</sup> 8,0 <sup>3)</sup>	<sup>3)</sup> 7,1 <sup>3)</sup>	<sup>3)</sup> 8,7 <sup>3)</sup>	8,4	0,8	0,8	1,0	0,9
Tschecho-Slowakei	9,8	9,1	11,3	10,1	1,4	1,1	1,6	1,0
Ungarn	3,0	2,8	3,5	2,7	0,2	0,2	0,3	0,3
Ver. St. v. Amerika <sup>6)</sup>	1344,1	2904,8	3483,8	3404,5	290,3	519,3	618,2	611,6

<sup>1)</sup> Nach Zusammenstellungen des Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles, Paris. — <sup>2)</sup> Einschl. Österreich. — <sup>3)</sup> Ohne Kraftomnibusse. — <sup>4)</sup> Einschl. Kraftomnibusse. — <sup>5)</sup> Nach Angaben der Automobile Manufacturers Association, Inc. New York.

Gegenüber 1937<sup>1)</sup> hat die Gesamtzahl der neuzugelassenen Fahrzeuge im alten Reichsgebiet um 38 152 oder um 7,3 vH auf insgesamt 560 302 zugenommen. Davon waren:

Krafträder	259 063 = 46,2 vH
Personenkraftwagen	216 477 = 38,6 „
Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge	61 929 = 11,1 „
Zugmaschinen	20 623 = 3,7 „
Kraftomnibusse	2 210 = 0,4 „

In der Hauptsache haben zu der Steigerung gegenüber dem Vorjahr wieder erhöhte Zulassungen an Kraftträdern beigetragen, deren Zulassungszahl um ein Zehntel höher lag. Daneben hat sich

Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Größenklassen (ohne Reichsbahn und Reichspost)	1938		1937	Veränderung 1938 gegen 1937 vH
	mit Öster- reich	ohne Österreich		
<b>Personenkraftwagen</b>				
dreirädrige bis 250 ccm Hubraum.....	123	123 <sup>1)</sup>	242	} - 49,7
über 250 „ .....	33	32 <sup>1)</sup>	66	
andere bis 1 t Hubraum.....	51 200	49 810	57 692	- 13,7
über 1 t „ 1,5 t „ .....	99 550	95 867	88 089	+ 8,8
„ 1,5 t „ 2 t „ .....	31 851	30 691	36 662	- 16,3
„ 2 t „ 3 t „ .....	32 664	31 310	27 475	+ 14,0
„ 3 t „ 4 t „ .....	8 413	7 922	5 773	+ 37,2
über 4 t „ .....	785	718	847	- 15,2
mit Antrieb durch Elektromotoren .....	4	4	3	
<b>Zusammen</b>	<b>224 623</b>	<b>216 477</b>	<b>216 849</b>	<b>- 0,2</b>
<b>Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge</b>				
dreirädrige bis 250 ccm Hubraum.....	8 056	8 027 <sup>1)</sup>	9 027	} + 4,9
über 250 „ .....	6 832	6 604 <sup>1)</sup>	4 922	
andere bis 1 t zulässige Belastung..	7 550	7 245	11 075	- 34,6
über 1 t „ 2 t „ .....	11 864	11 577	8 818	+ 31,3
„ 2 t „ 3 t „ .....	13 784	13 545	11 550	+ 17,3
„ 3 t „ 3,5 t „ .....	9 571	9 360		
„ 3,5 t „ 4 t „ .....	1 813	1 742	8 979	+ 23,6
„ 4 t „ 5 t „ .....	2 091	1 930	1 497	+ 28,9
„ 5 t „ 7,5 t „ .....	1 876	1 761	1 668	+ 5,6
über 7,5 t „ .....	138	138	123	+ 12,2
<b>Zusammen</b>	<b>63 575</b>	<b>61 929</b>	<b>57 659</b>	<b>+ 7,4</b>
<b>Kraftomnibusse</b>				
bis 16 Sitzplätze .....	86	84	58	+ 44,8
17 „ 30 „ .....	552	519	459	+ 13,1
31 und mehr „ .....	1 633	1 607	1 481	+ 8,5
<b>Zusammen</b>	<b>2 271</b>	<b>2 210</b>	<b>1 998</b>	<b>+ 10,6</b>
<b>Kraftträder</b>				
Motorfahräder .....	117 789	116 149	93 048	+ 24,8
andere bis 100 ccm Hubraum .....	18 742	18 197	11 994	+ 51,7
über 100 „ 250 „ .....	108 469	101 373	103 027	- 1,6
„ 250 „ 350 „ .....	14 449	12 360	14 611	- 15,4
„ 350 „ 500 „ .....	8 053	7 138	8 647	- 17,5
über 500 „ .....	4 364	3 846	3 312	+ 16,1
<b>Zusammen</b>	<b>271 866</b>	<b>259 063</b>	<b>234 639</b>	<b>+ 10,4</b>
<b>Zugmaschinen einschl. Sattelschlepper</b>				
bis 25 PS Maschinenleistung .....	12 523	12 401	5 036	+ 146,2
26 „ 40 „ .....	3 631	3 607	2 613	+ 38,0
41 „ 60 „ .....	4 100	4 068	2 409	+ 68,9
61 und mehr PS „ .....	553	547	947	- 42,2
<b>Zusammen</b>	<b>20 807</b>	<b>20 623</b>	<b>11 005</b>	<b>+ 87,4</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>583 142</b>	<b>560 302</b>	<b>522 150</b>	<b>+ 7,3</b>

<sup>1)</sup> Bis 200 ccm Hubraum. — <sup>2)</sup> Über 200 ccm Hubraum.

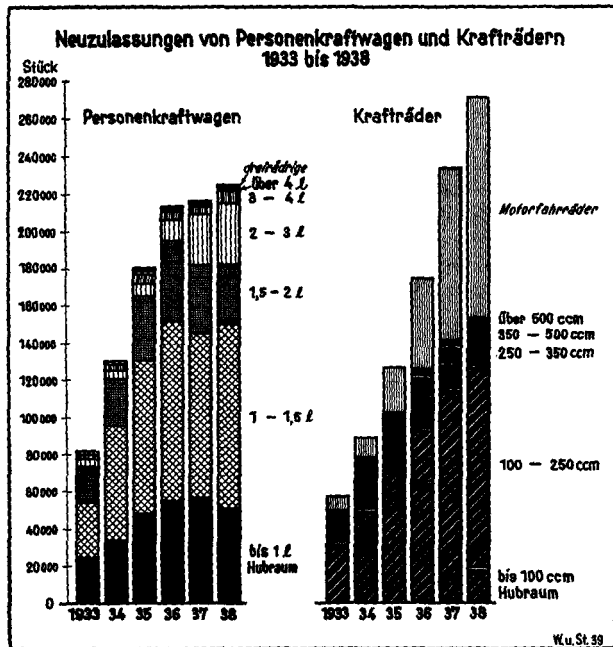
namentlich die Zulassung von Zugmaschinen, um fast 90 vH, erhöht. An Lastkraftwagen erhielten 7,4 vH und an Kraftomnibussen 10,6 vH mehr die Verkehrserlaubnis. Die Zahl der neuzugelassenen Personenkraftwagen ist demgegenüber infolge der begrenzten Rohstoffzuteilungen fast gleich geblieben.

Bei den Personenkraftwagen haben sich die Zulassungen erheblich zugunsten der Kleinwagen mit einem Hubraum von über 1 bis 1,5 l und zugunsten der mittelgroßen und großen

<sup>1)</sup> Vgl. »W. u. St.« 1938, Sonderbeilage zu Nr. 3, S. 15.

Die Neuzulassungen von Personenkraftwagen (ohne dreirädrige) nach Art des Aufbaues 1938 <sup>1)</sup>		Limousine		Kabrio-Limousine	Kabriolett	Offener Aufbau
		insgesamt	davon mit Roll- oder Schiebedach			
bis 1 l Hubraum		31 010	970	16 402	3 160	182
über 1 l bis 1,5 l		73 104	3 002	22 434	2 508	777
über 1,5 l bis 2 l		20 896	370	3 523	6 730	602
über 2 l bis 3 l		24 237	2 384	109	7 728	290
über 3 l bis 4 l		5 351	462	49	2 844	101
über 4 l		311	33	11	395	24
Insgesamt		154 909	7 221	42 528	23 365	1 976

<sup>1)</sup> Ab Juli 1938 einschl. Österreich.



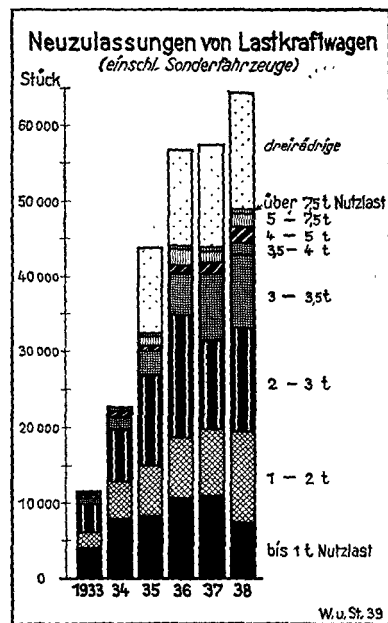
Wagen mit einem Hubraum von über 2 bis 4 l verlagert. So nahmen diesmal die Zulassungen in der 1 bis 1,5 l-Klasse um 8,8 vH zu, während sie in der Klasse der Wagen mit einem Hubraum bis 1 l um 13,7 vH zurückgingen. In der 1,5 bis 2 l-Klasse hielt die bereits im Vorjahr beobachtete Abnahme der Zulassungszahl an (—16,3 vH). In der 2 bis 3 l- und in der 3 bis 4 l-Klasse erhöhten sich die Zulassungszahlen dagegen weiterhin, um 14,0 vH und 37,2 vH.

Für die Entwicklung bei den Kraftfahrzeugen waren in noch stärkerem Maße als in den Vorjahren die Zulassungen an kleinsten Maschinen, besonders an Motorfahrrädern, entscheidend. Die Steigerung betrug bei den Motorfahrrädern 24,8 vH und bei den anderen Kleinkraftfahrzeugen bis 100 ccm Hubraum 51,7 vH. Gestiegen sind auch die Zulassungen an schwersten Maschinen von über 500 ccm Hubraum (+ 16,1 vH).

Bei den Lastkraftwagen wurden vor allem mittelschwere und schwere Fahrzeuge neu eingestellt. Hier lagen besonders in den Klassen über 2 bis 3 t und über 3 bis 4 t zulässiger Belastung die Zulassungszahlen höher (um 17,3 und 23,6 vH). Die Zulassun-

gen an leichten Lastfahrzeugen mit einer zulässigen Belastung bis 2 t erreichten demgegenüber nicht ganz den Vorjahrsstand. Im einzelnen war jedoch bei diesen eine bemerkenswerte Verlagerung von den kleinen Lieferwagen mit einer zulässigen Belastung bis 1 t zu den größeren Fahrzeugen zu beobachten. So stand einer Steigerung der Zulassungszahl um 31,3 vH in der Klasse über 1 bis 2 t ein Rückgang um 34,6 vH in der Klasse bis 1 t gegenüber. Die Zahl der neuzugelassenen Dreiradfahrzeuge nahm nur noch um 4,9 vH zu.

Bei den Zugmaschinen wurden vor allem wieder Kleinschlepper mit einer Maschinenleistung bis 25 PS eingesetzt, deren Zulassungszahl allein auf das Zweieinhalbfache gegenüber dem Vorjahr stieg. Der Anteil dieser Kleinschlepper an der Gesamtzahl der Zugmaschinenzulassungen erhöhte sich damit von 45,8 vH im Jahre 1937 auf 60,1 vH im Jahre 1938. Abgenommen hat im Berichtsjahr wieder die Zahl der neu in Betrieb gesetzten schweren Schlepper mit einer Maschinenleistung über 60 PS (um 42,2 vH). An Sattelschleppern kamen nur noch 146 neu in den Verkehr gegen 261 im Vorjahr.



Neuzulassungen von Kraftomnibussen, Lastkraftwagen <sup>1)</sup> und Zugmaschinen nach Antriebsarten <sup>2)</sup>	Vergasermotor		Dieselmotor		Glühkopfmotor		Gas-generator		Elektromotor		Flüssiggas		Hochdruckgas	
	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937

Kraftomnibusse														
Sitzplätze														
bis 16	52	44	30	14	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
17 bis 30	114	145	396	294	—	—	7	—	2	5	13	15	—	—
31 und mehr	865	723	694	690	—	—	5	3	7	2	47	63	2	—
	1 031	912	1 120	998	—	—	12	3	11	7	60	78	2	—

Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge <sup>2)</sup>														
Zulässige Belastung														
bis 1 t	7 260	10 892	62	56	1	—	—	—	131	99	15	18	8	9
über 1 t bis 2 t	10 281	7 723	1 033	664	—	—	3	2	320	282	124	128	17	19
über 2 t bis 3 t	10 834	8 004	2 426	2 513	—	—	17	39	107	90	317	856	32	48
über 3 t bis 3,5 t	6 505	5 642	2 975	3 025	—	—	3	—	10	5	3	41	9	16
über 3,5 t bis 4 t	239	1526	1 526	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
über 4 t bis 5 t	90	41	1 899	1 419	—	—	7	9	11	14	10	11	3	3
über 5 t bis 7,5 t	83	61	1 733	1 581	—	—	6	16	—	1	10	5	4	4
über 7,5 t	4	2	134	121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	35 296	32 365	11 788	9 379	1	—	36	77	576	489	531	1 301	79	99

Zugmaschinen einschl. Sattelschlepper														
Maschinenleistung														
bis 25 PS	571	90	7 766	3 574	4 172	1 363	—	—	7	9	—	—	—	—
26 bis 40 PS	26	18	2 100	1 043	1 501	1 551	—	—	2	1	—	—	—	—
41 bis 60 PS	31	19	1 860	1 461	2 187	921	—	—	—	1	20	7	1	—
61 und mehr PS	61	85	471	820	1	—	6	17	—	—	14	22	—	3
	689	212	12 197	6 898	7 861	3 835	6	17	10	11	34	29	1	3

<sup>2)</sup> Ab Juli 1938 einschl. Österreich. — <sup>1)</sup> Ohne dreirädrige Fahrzeuge.



Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Gebieten <sup>1)</sup>	Krafträder (einschl. Motorfahrräder)			Personenkraftwagen			Kraftomnibusse			Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrz.			Zugmaschinen einschl. Sattelschlepp.			Kraftfahrzeuge insgesamt		
	1938	1937	Veränd. 1938 gegen 1937 vH	1938	1937	Veränd. 1938 gegen 1937 vH	1938	1937	Veränd. 1938 gegen 1937 vH	1938	1937	Veränd. 1938 gegen 1937 vH	1938	1937	Veränd. 1938 gegen 1937 vH	1938	1937	Veränd. 1938 gegen 1937 vH
Preußen .....	140 016	125 104	+ 11,9	127 251	128 014	- 0,6	1 217	1 137	+ 7,0	36 109	34 540	+ 4,5	12 408	6 901	+ 79,8	317 001	295 696	+ 7,2
Ostpreußen .....	5 539	5 154	+ 7,5	6 881	7 167	- 4,0	52	55	- 5,5	1 446	1 372	+ 5,4	646	439	+ 47,2	14 564	14 187	+ 2,7
Berlin .....	6 611	7 223	- 8,5	17 830	17 873	- 0,3	77	81	- 4,9	4 460	4 900	- 9,0	441	451	- 2,2	29 419	30 528	- 3,6
Brandenburg <sup>1)</sup> .....	11 316	9 874	+ 14,6	9 184	9 141	+ 0,5	68	72	- 5,6	2 281	2 135	+ 6,8	1 646	812	+ 102,7	24 495	22 034	+ 11,2
Pommern <sup>1)</sup> .....	7 163	6 350	+ 12,8	7 190	7 218	- 0,4	41	43	- 4,7	1 654	1 472	+ 12,4	1 142	560	+ 103,9	17 190	15 643	+ 9,9
Schlesien <sup>1)</sup> .....	18 767	15 051	+ 24,7	10 413	10 248	+ 1,6	92	58	+ 58,6	2 521	2 178	+ 15,7	1 293	745	+ 73,6	33 086	28 280	+ 17,0
Sachsen .....	14 711	12 969	+ 13,4	12 843	12 921	- 0,6	137	92	+ 48,9	3 150	2 971	+ 6,0	2 336	1 180	+ 98,0	33 177	30 133	+ 10,1
Schleswig-Holstein .....	4 485	4 323	+ 3,7	5 148	5 251	- 2,0	68	43	+ 58,1	1 917	1 916	+ 0,1	453	243	+ 86,4	12 071	11 776	+ 2,5
Hannover .....	15 513	13 579	+ 12,7	11 778	11 897	- 1,0	119	121	- 1,7	3 033	2 818	+ 7,6	1 969	910	+ 116,4	32 412	29 325	+ 10,5
Westfalen .....	17 740	17 305	+ 2,5	13 312	13 716	- 3,0	192	165	+ 16,4	4 270	4 296	- 0,6	724	522	+ 38,7	36 238	36 004	+ 0,6
Hessen-Nassau .....	11 984	10 045	+ 19,3	8 717	8 797	- 0,9	129	127	+ 1,6	2 657	2 291	+ 16,0	506	271	+ 86,7	23 993	21 531	+ 11,4
Rheinprovinz .....	26 000	23 013	+ 13,0	23 800	23 624	+ 0,7	241	278	- 13,3	8 681	8 165	+ 6,3	1 223	753	+ 62,4	59 945	55 833	+ 7,4
Hohenzoll. Lande .....	187	218	- 14,2	155	161	- 3,7	1	2	- 50,0	39	26	+ 50,0	29	15	+ 93,3	411	422	- 2,6
Bayern .....	45 167	40 385	+ 11,8	24 726	23 867	+ 3,6	292	279	+ 4,7	7 800	6 369	+ 22,5	3 227	1 562	+ 106,6	81 212	72 462	+ 12,1
Sachsen .....	20 797	20 127	+ 3,3	16 910	17 221	- 1,8	155	106	+ 46,2	4 544	4 361	+ 4,2	1 043	516	+ 102,1	43 449	42 331	+ 2,6
Württemberg .....	11 327	11 002	+ 3,0	10 274	10 747	- 4,4	147	153	- 3,9	2 796	2 513	+ 11,3	638	330	+ 93,3	25 182	24 745	+ 1,8
Baden .....	10 653	10 141	+ 5,0	7 904	7 792	+ 1,4	78	89	- 12,4	2 030	1 682	+ 20,7	514	289	+ 77,9	21 179	19 993	+ 5,9
Hamburg .....	2 902	3 226	- 10,0	6 229	6 658	- 6,4	45	19	+ 136,8	2 185	2 414	- 9,5	174	193	- 9,9	11 535	12 510	- 7,8
Thüringen .....	7 957	6 796	+ 17,1	5 444	5 323	+ 2,3	80	60	+ 33,3	1 462	1 322	+ 10,6	731	268	+ 172,8	15 674	13 769	+ 13,8
Hessen .....	5 823	5 352	+ 8,8	4 872	4 558	+ 6,9	54	56	- 3,6	1 159	1 252	- 7,4	301	133	+ 126,3	12 209	11 351	+ 7,6
Mecklenburg .....	2 579	2 557	+ 0,9	3 065	3 161	- 3,0	24	10	+ 140,0	670	624	+ 7,4	524	232	+ 125,9	6 862	6 584	+ 4,2
Braunschweig .....	2 947	2 339	+ 26,0	2 087	2 032	+ 2,7	40	36	+ 11,1	827	575	+ 43,8	416	170	+ 144,7	6 317	5 152	+ 22,6
Oldenburg .....	2 229	1 862	+ 19,7	1 917	1 893	+ 1,3	16	15	+ 6,7	484	428	+ 13,1	185	91	+ 103,3	4 831	4 289	+ 12,6
Bremen .....	725	806	- 10,0	1 888	1 900	- 0,6	7	6	+ 16,7	540	534	+ 1,1	87	95	- 8,4	3 247	3 341	- 2,8
Anhalt .....	1 462	1 479	- 1,1	1 379	1 304	+ 5,8	18	16	+ 12,5	400	370	+ 8,1	182	133	+ 36,8	3 441	3 302	+ 4,2
Lippe .....	963	811	+ 17,7	445	533	- 16,5	10	7	+ 42,9	114	116	- 1,7	82	34	+ 141,2	1 614	1 501	+ 7,6
Schaumburg-Lippe .....	303	230	+ 31,7	116	134	- 13,4	9	2	+ 350,0	44	32	+ 37,5	34	17	+ 100,0	506	415	+ 21,9
Saarland .....	3 213	2 422	+ 32,7	1 970	1 712	+ 15,1	18	7	+ 157,1	765	527	+ 45,2	77	41	+ 87,8	6 043	4 709	+ 28,3
Österreich .....	12 803	7 991	+ 60,2	8 146	4 633	+ 75,8	61	124	- 50,8	1 646	817	+ 101,5	184	17	+ 982,4	22 840	13 582	+ 68,2
Deutsches Reich .....	271 866	242 630	+ 12,0	224 623	221 482	+ 1,4	2 271	2 122	+ 7,0	63 575	58 476	+ 8,7	20 807	11 022	+ 88,8	583 142	535 732	+ 8,8
Deutsches Reich ohne Österreich .....	259 063	234 639	+ 10,4	216 477	216 849	- 0,2	2 210	1 998	+ 10,6	61 929	57 659	+ 7,4	20 623	11 005	+ 87,4	560 302	522 150	+ 7,3

<sup>1)</sup> Nach dem Gebietsstand vom 1. Oktober 1938; für die Motorfahrräder und Zugmaschinen konnte eine Umrechnung auf Grund der am 1. Oktober 1938 in Kraft getretenen Gebietsvereinigungen in den östlichen preußischen Provinzen nicht durchgeführt werden.

Die Gliederung der Neuzulassungen nach Antriebsarten zeigt, daß mit der erhöhten Inbetriebnahme von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Belastung von mehr als 3 t auch wieder die Neuzulassungen an Lastwagen mit Dieselantrieb stärker zugenommen haben, besonders in den Klassen über 3 bis 5 t zulässiger Belastung. Die Zugmaschinen waren wie in den Vorjahren in der Mehrzahl mit Dieselmotoren ausgerüstet; hier hat der Glühkopfmotor bei den Kleinschleppern bis 25 PS und bei den mittel-schweren Schleppern mit 41 bis 60 PS weiter an Bedeutung gewonnen. Die Zahl der neuzugelassenen Fahrzeuge mit Speicher-gasantrieb ist gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, vor allem bei den Lastkraftwagen in den Klassen über 2 bis 4 t. Dies erklärt sich vor allem daraus, daß 1937 eine große Anzahl von Fahrzeugen bereits vor Einführung der Genehmigungspflicht für die Verwen-dung von Speichergas in Betrieb genommen wurde.

Die erstmals für das Jahr 1938 durchgeführte Auszählung der neuzugelassenen Personenkraftwagen nach der Art des Aufbaus hat ergeben, daß im ganzen  $\frac{7}{10}$  der Fahrzeuge einen geschlossenen Aufbau hatten,  $\frac{2}{10}$  waren Kabrio-Limousinen und  $\frac{1}{10}$  Kabrioletts und offene Wagen. Dabei kam die Limusine in fast allen Größen-lassen am häufigsten vor. Es folgt bei den Kleinwagen die Kabrio-Limusine, bei den mittelgroßen und großen Wagen das Kabriolett.

Betrachtet man die Entwicklung in den einzelnen Reichs-teilen, so sind überdurchschnittliche Steigerungen der Zulas-sungszahlen gegenüber dem Vorjahr vor allem in Österreich und in Gebieten mit stärkerem gewerblichen Einschlag festzustellen, so im Saarland, in Braunschweig, Schlesien, Thüringen, ferner in Oldenburg und Bayern. In diesen Gebieten lagen die Zulassungs-zahlen bei allen Fahrzeugarten höher als im Vorjahr. Die Ent-wicklung war ferner stärker als im Reichsdurchschnitt bei den Kraft-rädern besonders in den Provinzen Hessen-Nassau, Brandenburg, Hannover, Sachsen und in der Rheinprovinz, bei den Personen-kraftwagen in Hessen und Anhalt und bei den Lastkraftwagen in Baden und Hessen-Nassau.

In Österreich, das Mitte 1938 mit einem Kraftfahrzeug auf 55 Einwohner das kraftfahrzeugärmste Land des Reiches war,

erhielten im Berichtsjahr 22 840 Kraftfahrzeuge, darunter 20 915 nach der Wiedervereinigung, erstmals die Verkehrserlaubnis. Davon waren:

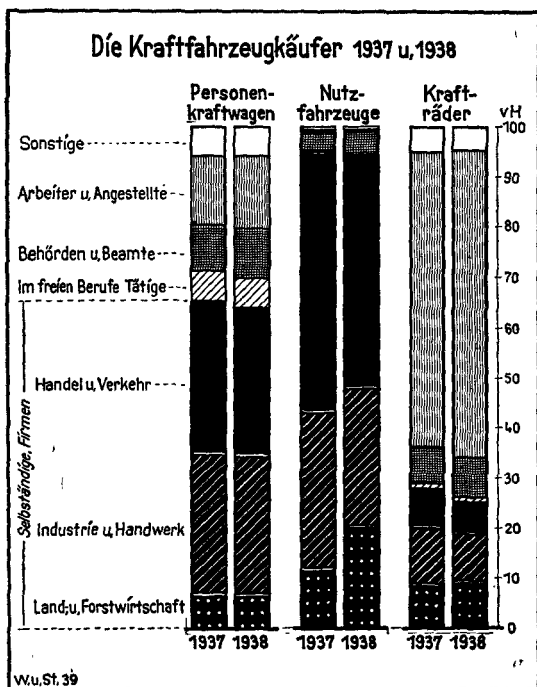
Krafträder .....	12 803 = 56,0 vH
Personenkraftwagen .....	8 146 = 35,7 "
Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge .....	1 646 = 7,2 "
Zugmaschinen .....	184 = 0,8 "
Kraftomnibusse .....	61 = 0,3 "

1938 kamen damit in Österreich 9 258 oder zwei Drittel mehr Fahrzeuge als im Jahre 1937 neu in den Verkehr. Dies entspricht ungefähr der Steigerung der Neuzulassungen des Jahres 1937 gegenüber 1933 von 9 290. Somit ist allein in neun Monaten nationalsozialistischer Staatsführung in Österreich eine Zunahme der Neuzulassungen zu verzeichnen, die vor der Wiedervereinigung erst in einem Zeitraum von vier Jahren erreicht wurde. Im ein-zelnen lag im Berichtsjahr die Zulassungszahl bei den Kraft-rädern um  $\frac{2}{5}$  und bei den Personenkraftwagen um  $\frac{1}{4}$  höher als im Jahre 1937. Bei den Lastkraftwagen hat sie sich sogar verdoppelt.

In der Verteilung des Kraftfahrzeugabsatzes auf die einzelnen Käufergruppen haben sich die bereits für das 1. Halbjahr 1938<sup>1)</sup> festgestellten Veränderungen gegen 1937 im allgemeinen auch für das ganze Jahr 1938 ergeben. Mehr als im Reichsdurchschnitt ist gegenüber 1937 im ganzen besonders der Absatz an Arbeiter und an die Land- und Forstwirtschaft gestiegen, ferner der Absatz an das Verkehrsgewerbe, den Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel, die Bauindustrie sowie an die Gruppe Behörden, Partei und Beamte. Niedriger als im Vorjahr war bei allen Fahrzeugarten der Absatz an den Einzelhandel, und zwar im ganzen um  $\frac{1}{5}$ . Im übrigen erreichten auch die Zulassungen für das Handwerk nicht ganz den Vorjarsstand.

Am Krafttradmarkt hat die hier ohnehin schon wichtigste Käufergruppe der Arbeiter fast  $\frac{1}{5}$  des Mehrabsatzes aufgenom-men. Ihr Anteil am gesamten Krafttradabsatz hat sich damit von 44,4 vH im Jahre 1937 auf 48,7 vH im Jahre 1938 erhöht. Da-neben kauften besonders Bauern und Landwirte und die Gruppe Behörden, Beamte, Angehörige der Wehrmacht, der Polizei und der Gliederungen der Partei mehr Krafträder, ferner auch Be-

<sup>1)</sup> Vgl. »W. u. St.« 1938, S. 672.



rufslose, die Bauindustrie und der Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel. Das Schwergewicht des Absatzes an die Landwirtschaft, die in Anbetracht des Mangels an Arbeitskräften immer mehr zur Verwendung von Maschinen übergeht, lag bei den Zugmaschinen. Über  $\frac{9}{10}$  der im Berichtsjahr mehr abgesetzten Zugmaschinen sind allein von der Landwirtschaft neu in Betrieb genommen worden, für die damit fast  $\frac{3}{4}$  der neuen Zugmaschinen zugelassen wurden. Das Verkehrsgewerbe, der Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel, die Gruppe Behörden und Partei und die Bauindustrie, deren Fahrzeugbedarf infolge der umfangreichen Bauarbeiten stark anstieg, kauften mehr Lastkraftwagen. Diese Gruppen treten auch am Markt für Personenkraftwagen stärker in Erscheinung. Außerdem hat hier der Absatz an Angestellte in stärkerem Maße zugenommen.

### Umschreibungen von Nutzkraftfahrzeugen

Die Zahl der Umschreibungen an gebrauchten Nutzkraftfahrzeugen auf andere Fahrzeughalter wurde erstmals für das 2. Halbjahr 1937\*) ermittelt und ist auch für das Jahr 1938 festgestellt worden. Dabei wurde diese Statistik dahin erweitert, daß die Zahl der umgeschriebenen Kraftfahrzeuge seit April 1938 auch für die einzelnen größeren Verwaltungsbezirke des Reiches erfaßt wurde. Für die Anschreibung war hierbei stets der Bezirk der Zulassungsbehörde maßgebend, bei der die Fahrzeuge nach der Umschreibung geführt wurden.

Umschreibungen <sup>1)</sup> von Nutzkraftfahrzeugen auf andere Fahrzeughalter im alten Reichsgebiet	1938	2. Halbj. 1938	2. Halbj. 1937
<b>Kraftomnibusse</b>			
a .....	488	258	245
b .....	1 073	510	452
Zusammen	1 561	768	697
dagegen: Neuzulassungen	2 210	947	739
<b>Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge</b>			
a .....	28 664	15 496	13 151
b .....	26 146	15 334	12 811
Zusammen	54 810	30 830	25 962
dagegen: Neuzulassungen	61 929	31 182	30 676
<b>Zugmaschinen einschl. Sattelschlepper</b>			
a .....	2 138	1 276	814
b .....	3 779	2 098	1 747
Zusammen	5 917	3 374	2 561
dagegen: Neuzulassungen	20 623	12 873	6 481

<sup>1)</sup> a = Umschreibungen im gleichen Zulassungsbezirk;  
b = Umschreibungen nach einem anderen Zulassungsbezirk.

\*) Vgl. »W. u. St.« 1938, Sonderbeilage zu Nr. 3, S. 18.

Umschreibungen von Lastkraftwagen (einschl. Sonderfahrzeuge) auf andere Fahrzeughalter April bis Dezember 1938 <sup>1)</sup>	Umschreibungen	Neuzulassungen	Umschreibungen von Lastkraftwagen (einschl. Sonderfahrzeuge) auf andere Fahrzeughalter April bis Dezember 1938	Umschreibungen	Neuzulassungen
Preußen .....	26 297	28 226	Hessen-Nassau .....	1 615	2 086
Ostpreußen .....	896	1 187	Kassel .....	548	951
Königsberg .....	448	635	Wiesbaden .....	1 067	1 135
Gumbinnen .....	174	207	Rheinprovinz .....	6 929	6 980
Allenstein .....	170	210	Koblenz .....	663	821
Westpreußen .....	104	135	Düsseldorf .....	3 652	3 721
Berlin .....	4 453	3 431	Köln .....	1 473	1 470
Brandenburg .....	1 586	1 791	Trier .....	428	384
Potsdam .....	1 013	1 076	Aachen .....	713	584
Frankfurt .....	573	715	Hohenzoll. Lande .....	41	31
Pommern .....	964	1 271	Bayern .....	5 239	6 067
Stettin .....	648	806	Oberbayern .....	1 766	2 145
Köslin .....	176	310	Niederb. u. Oberpf. .....	632	825
Grenz m. Pos.-Wpr. .....	140	155	Pfalz .....	1 019	793
Schlesien .....	1 838	1 976	Ober- u. Mittelfr. .....	1 015	1 239
Breslau .....	825	932	Mainfranken .....	341	519
Liegnitz .....	495	563	Schwaben .....	466	546
Oppeln .....	518	481	Sachsen .....	3 483	3 571
Sachsen .....	1 944	2 408	Chemnitz .....	756	665
Magdeburg .....	724	1 011	Dresden-Bautzen .....	1 240	1 361
Merseburg .....	798	890	Leipzig .....	869	1 004
Erfurt .....	422	507	Zwickau .....	618	541
Schleswig-Holstein .....	1 348	1 463	Württemberg .....	1 857	2 228
Hannover .....	1 805	2 350	Baden .....	1 497	1 618
Hannover .....	664	915	Hamburg .....	1 917	1 707
Hildesheim .....	312	429	Thüringen .....	937	1 141
Lüneburg .....	295	318	Hessen .....	809	896
Stade .....	291	322	Mecklenburg .....	387	536
Osnaabrück .....	166	260	Braunschweig .....	366	652
Aurich .....	77	106	Oldenburg .....	265	386
Westfalen .....	2 878	3 252	Bremen .....	418	427
Münster .....	751	783	Anhalt .....	233	305
Minden .....	440	497	Lippe .....	99	77
Arnsberg .....	1 687	1 972	Schaumburg-Lippe .....	23	34
			Saarland .....	888	636
			Deutsches Reich	44 715	48 507

<sup>1)</sup> Ohne Reichsbahn und Reichspost.

Insgesamt wurden 1938 im Altreich 62 288 gebrauchte Nutzfahrzeuge auf andere Fahrzeughalter umgeschrieben. Davon waren 54 810 Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge, 5 917 Zugmaschinen und 1 561 Kraftomnibusse. Bei den Lastkraftwagen war die Zahl der Umschreibungen im gleichen Zulassungsbezirk etwas größer als die der Umschreibungen nach anderen Zulassungsbezirken; bei den Kraftomnibussen und Zugmaschinen standen die Umschreibungen nach anderen Zulassungsbezirken im Vordergrund. Gegenüber dem 2. Halbjahr 1937 war die Zahl der umgeschriebenen Fahrzeuge im 2. Halbjahr 1938 allgemein höher, für

Umschreibungen von Kraftomnibussen und Zugmaschinen auf andere Fahrzeughalter April bis Dezember 1938 <sup>1)</sup>	Kraftomnibusse		Zugmaschinen (einschl. Sattelschlepper)	
	Umschreibungen	Neuzulassungen	Umschreibungen	Neuzulassungen
Preußen .....	730	1 013	2 822	10 673
Ostpreußen .....	16	35	70	584
Berlin .....	27	73	342	345
Brandenburg .....	59	57	197	1 425
Pommern .....	26	31	103	993
Schlesien .....	54	77	247	1 111
Sachsen .....	61	119	401	2 071
Schleswig-Holstein .....	40	57	105	386
Hannover .....	84	93	434	1 658
Westfalen .....	108	159	349	620
Hessen-Nassau .....	67	109	164	449
Rheinprovinz .....	181	203	406	1 006
Hohenzoll. Lande .....	7	—	4	25
Bayern .....	150	239	619	2 861
Sachsen .....	52	116	312	891
Württemberg .....	99	113	181	538
Baden .....	45	68	199	411
Hamburg .....	16	44	134	148
Thüringen .....	65	70	108	631
Hessen .....	10	40	101	252
Mecklenburg .....	5	17	68	463
Braunschweig .....	24	36	81	367
Oldenburg .....	5	15	67	149
Bremen .....	5	7	69	61
Anhalt .....	4	17	25	160
Lippe .....	6	6	26	70
Schaumburg-Lippe .....	2	9	6	32
Saarland .....	15	17	33	68
Deutsches Reich	1 252	1 827	4 851	17 775

<sup>1)</sup> Ohne Reichsbahn und Reichspost.

Die Käufer der neuzugelassenen Kraftfahrzeuge <sup>1)</sup> nach Wirtschafts- und Berufsgruppen	Personenkraftwagen				Lastkraftwagen (einschl. Sonderfahrzeuge)				Kraftträder (einschl. Motorfahrräder)				Zugmaschinen (einschl. Sattelschlepper)							
	1938		1937		1938		1937		1938		1937		1938		1937					
	Hubraum		insgesamt	zul. Belastung				insgesamt	Hubraum		insgesamt	Maschinen- leistung		insgesamt						
	bis 1,5 l	üb. 1,5 bis 3,0 l		über 3 l	bis 1 t	üb. 1 bis 2 t	üb. 2 bis 3,5 t		über 3,5 t	bis 250 ccm		über 250 ccm	bis 25 PS		26 bis 40 PS	41 u. mehr PS				
Reichsgruppe Industrie.....	16 889	14 465	3 375	34 729	33 590	3 646	3 381	4 979	1 583	13 589	12 091	4 640	565	5 205	4 317	632	249	853	1 734	1 367
Bergbau, Eisen-, Stahl- und Metall- gewinnung.....	366	468	209	1 043	915	83	112	174	80	449	303	130	53	183	123	23	8	37	68	53
Stahl- u. Eisenbau, Maschinenbau	1 184	1 043	291	2 518	2 654	210	186	162	43	601	599	209	21	230	182	64	11	38	113	63
Fahrzeugind. einschl. Luftfahrtind.	1 487	2 944	707	5 138	5 351	188	131	146	17	482	406	287	124	411	447	18	6	8	32	38
Elektroind., Feinmechanik u. Optik	862	493	143	1 498	1 097	199	121	79	22	421	324	63	11	74	44	8	5	14	27	20
Eisen-, Blech- u. Metallwarenind. ...	1 170	1 156	244	2 570	2 710	217	179	174	39	609	612	139	10	149	165	22	7	18	47	28
Industrie der Steine und Erden, Holzindustrie und Baugewerbe...	5 231	3 687	595	9 513	8 084	385	349	2 250	788	3 772	2 808	2 824	219	3 043	2 143	242	150	614	1 006	819
Chemische Industrie, Papier- und papierverarbeitende Industrie...	2 553	1 528	415	4 496	4 546	742	467	418	165	1 792	1 762	394	70	464	502	36	17	40	93	93
Leder-, Textil- und Bekleidungs- industrie.....	1 783	1 793	474	4 050	4 191	554	395	228	27	1 204	1 220	216	23	239	266	33	12	10	55	43
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	2 253	1 353	297	3 903	4 042	1 068	1 441	1 348	402	4 259	4 057	378	34	412	445	186	33	74	293	210
Reichsgruppe Handwerk.....	18 709	6 327	380	25 416	25 948	5 438	1 236	945	133	7 752	7 648	19 458	1 650	21 108	22 746	192	43	76	311	244
Nahrungs- u. Genußmittelhandwerk	5 877	2 644	141	8 662	8 709	3 266	747	283	38	4 334	4 456	3 387	287	3 674	3 562	81	8	5	94	55
Bauhandwerk.....	6 048	1 897	120	8 065	8 130	1 262	269	455	71	2 057	2 000	7 378	618	7 996	8 659	65	14	56	135	133
Metallhandwerk.....	3 209	895	69	4 173	4 622	252	60	149	23	484	436	3 018	311	3 329	4 247	35	17	13	65	41
Holzverarbeitendes Handwerk.....	1 097	304	11	1 412	1 471	276	93	40	1	410	383	2 561	177	2 738	2 652	10	4	2	16	14
Bekleidungs Handwerk.....	1 414	229	17	1 660	1 634	299	47	14	—	360	266	2 545	195	2 740	2 945	—	—	—	—	—
Reichsgruppe Handel.....	38 323	16 120	2 375	56 818	58 692	9 282	4 775	5 035	761	19 853	20 081	13 820	1 098	14 918	16 484	813	140	335	1 288	1 314
Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel...	8 520	4 112	641	13 273	11 914	2 877	2 501	3 203	649	9 230	7 168	1 464	136	1 600	942	405	84	239	728	580
Nahrungs- und Genußmittel...	2 513	1 109	168	3 790	3 970	1 373	1 386	1 313	173	4 245	—	294	17	311	—	104	20	29	153	—
Einzelhandel.....	13 765	5 156	486	19 407	24 588	5 597	2 027	1 538	98	9 260	11 412	6 930	463	7 393	9 243	380	51	75	501	652
Nahrungs- und Genußmittel...	4 397	1 141	70	5 608	6 052	3 282	911	422	23	4 638	—	2 394	153	2 547	—	24	2	4	30	—
Kraftfahrzeug-Einzelhandel.....	7 181	3 877	994	12 052	10 672	351	125	200	8	684	575	815	260	1 075	1 310	15	3	8	26	25
Vermittlergewerbe.....	6 646	2 097	159	8 902	8 590	158	42	13	4	217	269	1 742	108	1 850	2 090	1	—	3	4	6
Reichsgruppe Banken und Ver- sicherungen.....	711	429	136	1 276	1 172	34	22	12	4	72	61	214	29	243	273	90	65	25	180	23
Reichsgruppe Energiewirtschaft	632	238	70	940	820	184	151	92	18	445	468	311	75	386	318	6	1	9	16	14
Organisation des gewerblichen Verkehrs.....	4 952	2 940	220	8 112	6 318	1 186	834	9 401	2 941	14 362	11 382	956	155	1 111	937	713	257	997	1 967	1 891
Kraftfahr- und Fuhrgewerbe.....	4 362	2 530	141	7 033	5 223	918	548	7 943	2 435	11 844	9 256	767	136	903	714	415	205	811	1 431	1 328
Land-, Forst- und Fischwirt- schaft, Molkereibetriebe.....	11 444	3 394	238	15 076	14 851	1 558	566	600	52	2 776	2 607	24 386	886	25 272	20 719	9 919	2 824	2 240	14 983	5 973
Bauern und Landwirte.....	10 272	2 904	191	13 367	—	327	134	302	29	792	—	23 275	806	24 081	—	9 723	2 685	2 124	14 532	—
Kultur-, Gesundheitswesen, Rechtswesen und Technik...	10 862	5 637	468	16 967	17 277	132	64	43	13	252	369	3 156	267	3 423	3 999	29	9	7	45	32
Ärzte, Tierärzte, Hebammen.....	5 444	2 980	150	8 574	8 499	—	—	—	—	—	2	1 166	100	1 266	1 223	—	—	—	—	—
Rechtsanwälte, Patentanwälte, Wirtschaftssachverständige.....	1 072	658	78	1 808	1 730	—	—	—	—	—	1	137	10	147	175	—	—	—	—	—
Techniker.....	1 776	815	70	2 661	2 916	15	3	14	3	35	50	359	35	394	578	—	—	—	—	—
Kirchen, kirchliche Einrichtun- gen und kirchliche Beamte...	743	83	13	839	968	21	13	5	—	39	31	1 556	50	1 606	1 608	13	3	1	17	9
Behörden, Partei und Beamte...	14 582	6 371	935	21 888	19 391	774	740	2 159	276	3 949	2 766	17 412	3 895	21 307	17 358	109	38	110	257	138
Beamte im öffentlichen Dienst...	8 096	1 308	101	9 505	9 728	2	—	—	—	2	5	9 262	1 196	10 458	9 935	—	—	—	—	—
Angestellte.....	23 649	5 985	566	30 200	27 627	23	—	—	—	23	72	28 875	4 041	32 916	32 868	—	—	—	—	—
Leitende Angestellte.....	7 587	3 393	391	11 371	9 937	—	—	—	—	—	15	3 655	605	4 260	3 780	—	—	—	—	—
Kaufmännische u. Büroangestellte	5 169	761	55	5 985	5 192	3	—	—	—	3	13	11 108	1 573	12 681	12 404	—	—	—	—	—
Im Ein- u. Verkauf tätige Angestellte	2 905	554	21	3 480	3 644	5	—	—	—	5	15	2 086	169	2 255	2 617	—	—	—	—	—
Arbeiter.....	2 639	166	2	2 807	2 388	23	—	—	—	23	56	117 988	12 715	130 703	104 273	—	—	—	—	—
Berufslose.....	5 602	1 960	308	7 870	7 807	—	—	—	—	—	27	9 538	615	10 153	8 739	—	—	—	—	—
Insgesamt.....	149 737	64 115	9 086	222 938	216 849	22 301	11 782	23 271	5 781	63 135	57 659	242 310	26 041	268 351	234 639	12 516	3 629	4 653	20 798	11 000

<sup>1)</sup> Ab Juli 1938 einschl. Österreich. An Kraftomnibussen wurden 2 236 (im Jahre 1937: 1 998) zugelassen, darunter für das Verkehrsgewerbe 1 819 (1 621) und für Be-  
zörden, Partei und Zweckverbände 240 (178).

Kraftomnibusse um  $\frac{1}{10}$ , für Lastkraftwagen um  $\frac{2}{10}$  und für  
Zugmaschinen um  $\frac{3}{10}$ .

Vergleicht man die Ergebnisse der Umschreibungen mit  
denen der Neuzulassungen, so ist festzustellen, daß im Jahre 1938  
die Zahl der Umschreibungen an Lastkraftwagen nur um  $\frac{1}{10}$   
geringer war als die der Neuzulassungen; an Kraftomnibussen  
und Zugmaschinen wurden erheblich weniger umgeschrieben  
als neu zugelassen. Im einzelnen war die Zahl der umgeschriebenen  
Lastkraftwagen im Vergleich zu der Zahl der neuzugelassenen  
erheblich geringer als im Reichsdurchschnitt besonders in Braun-  
schweig, Oldenburg, Mecklenburg, Ostpreußen, Pommern, Anhalt,  
Hannover und Hessen-Nassau. Demgegenüber wurden im Saar-  
land, in Berlin und Hamburg mehr Lastkraftwagen umge-  
schrieben als neu zugelassen.

### Löschungen von Nutzkraftfahrzeugen

Erstmalig wurden für das Jahr 1938 auf Grund der bei der  
Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeuge beim Sta-  
tistischen Reichsamt eingetragenen Kraftfahrzeugbriefe Zahl und  
Alter der wegen Verschrottung oder aus sonstigen Gründen  
endgültig gelöschten Nutzfahrzeuge festgestellt. Für eine Anzahl  
älterer Fahrzeuge konnte das Alter nicht erfaßt werden, da

bei der nachträglichen Ausstattung der Fahrzeuge mit Kraft-  
fahrzeugbriefen nicht mehr in allen Fällen das Baujahr der  
Fahrzeuge ermittelt werden konnte.

Löschungen von Nutzkraftfahrzeugen im alten Reichs- gebiet im Jahre 1938 nach Baujahren <sup>1)</sup>	Kraft- omnibusse	Lastkraftwagen einschl. Sonder- fahrzeuge	Zugmaschinen einschl. Sattelschlepper
Gebaut			
vor 1924.....	25	1 015	128
1924.....	18	760	68
1925.....	68	1 121	131
1926.....	59	1 416	120
1927.....	101	2 867	202
1928.....	154	4 704	291
1929.....	113	3 674	155
1930.....	73	2 393	99
1931.....	29	1 153	39
1932.....	13	782	32
1933.....	14	679	34
1934.....	19	641	37
1935.....	10	425	29
1936.....	6	298	24
1937.....	3	301	22
1938.....	1	71	6
unbekannt.....	53	1 536	150
Zusammen	759	23 836	1 567

<sup>1)</sup> Ohne Reichsbahn und Reichspost.

Im Jahre 1938 wurden insgesamt 26 162 Nutzfahrzeuge im alten Reichsgebiet gelöscht, und zwar 23 836 Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge, 1567 Zugmaschinen und 759 Kraftomnibusse. Von den gelöschten Lastkraftwagen, für die das Baujahr bekannt war, stammten  $\frac{1}{5}$  aus den Jahren 1932 bis 1938, fast  $\frac{4}{5}$  aus den Jahren 1925 bis 1931 und  $\frac{1}{12}$  aus den Jahren vor 1925. Am größten war die Zahl der gelöschten Fahrzeuge aus dem Jahr 1928. Aus diesem stammten allein  $\frac{1}{5}$  der Fahrzeuge. Ähnlich wie bei den Lastkraftwagen war die Verteilung nach Baujahren bei den Kraftomnibussen und Zugmaschinen.

### Bestand

Wie durch Fortschreibung der für den 1. Juli 1938 ermittelten Bestandszahlen festgestellt wurde, waren Ende 1938 im Deutschen

Reich (ohne die sudetendeutschen Gebiete) insgesamt 3 596 516 Kraftfahrzeuge zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen. Davon waren 1 689 695 Krafträder, 1 395 561 Personenkraftwagen, 422 318 Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge, 67 225 Zugmaschinen einschl. Sattelschlepper und 21 717 Kraftomnibusse. Seit Mitte 1938 hat damit der Kraftfahrzeugbestand um fast  $\frac{1}{4}$  Million Fahrzeuge (232 013) oder um 6,9 vH zugenommen, darunter der der Zugmaschinen allein um mehr als ein Fünftel. Auf 1000 Einwohner kommen jetzt 48 Kraftfahrzeuge (gegen nur 25 im Jahre 1932).

Für Österreich wurde Ende 1938 ein Bestand von 137 795 Kraftfahrzeugen (ohne die Fahrzeuge der Reichsbahn und Reichspost) errechnet, das waren bereits 16 195 oder 13,3 vH mehr Fahrzeuge als am 1. Juli 1938.

Fortgeschriebener Bestand an Kraftfahrzeugen am 31. Dezember 1938	Kraft-räder	Per-sonen-kraft-wagen	Kraft-omni-busse	Lastkraft-wagen einschl. Sonder-fahrzeuge	Zugmaschinen einschl. Sattel-schlepper (zulassungs-pflichtige)	Kraft-fahr-zeuge ins-gesamt	Fortgeschriebener Bestand an Kraftfahrzeugen am 31. Dezember 1938	Kraft-räder	Per-sonen-kraft-wagen	Kraft-omni-busse	Lastkraft-wagen einschl. Sonder-fahrzeuge	Zugmaschinen einschl. Sattel-schlepper (zulassungs-pflichtige)	Kraft-fahr-zeuge ins-gesamt
Preußen .....	872 360	795 577	8 136	231 953	40 019	1 948 045	Aachen .....	15 238	11 382	186	4 364	505	31 675
Reg.-Bez.							Sigmaringen .....	1 951	1 343	22	253	78	3 647
Königsberg .....	17 529	17 439	154	4 687	807	40 616	Bayern .....	251 756	150 309	1 721	41 349	9 264	454 399
Gumbinnen .....	11 102	9 514	45	1 557	404	22 622	Reg.-Bez.						
Allenstein .....	8 602	7 911	36	1 472	329	18 350	Oberbayern .....	72 147	52 626	571	14 639	3 198	143 181
Westpreußen .....	4 263	4 521	49	1 008	356	10 197	Niederbayern und Oberpfalz .....	39 662	18 459	144	4 531	1 335	64 131
Stadt Berlin .....	60 628	118 484	1 003	38 195	3 441	221 751	Pfalz .....	22 345	18 145	172	5 396	765	46 823
Potsdam .....	44 094	38 308	279	10 021	2 380	95 082	Ober- u. Mittelfrank.	54 762	33 849	330	9 450	1 224	99 615
Frankfurt .....	40 829	23 929	203	5 358	1 627	71 946	Mainfranken .....	32 943	12 023	285	3 382	643	49 276
Stettin .....	23 767	23 924	150	6 060	1 406	55 307	Schwaben .....	29 697	15 207	219	3 951	2 099	51 373
Köslin .....	14 942	10 157	84	1 685	697	27 565	Sachsen .....	152 873	115 555	1 312	36 121	3 850	309 711
Grzm. Pos.-Westpr.	10 298	7 691	55	1 510	807	20 361	Reg.-Bez.						
Breslau .....	41 117	30 843	222	7 718	2 055	81 955	Chemnitz .....	27 543	21 682	188	7 043	320	56 776
Liegnitz .....	46 863	22 302	224	4 503	1 310	75 202	Dresden-Bautzen ..	69 256	42 155	828	13 788	1 711	127 738
Oppeln .....	21 828	13 141	124	3 897	762	39 752	Leipzig .....	35 361	33 532	180	9 901	1 531	80 505
Magdeburg .....	36 796	31 174	277	7 815	2 802	78 864	Zwickau .....	20 713	18 186	116	5 389	288	44 692
Merseburg .....	45 167	31 045	210	7 708	2 454	86 584	Württemberg .....	75 901	63 334	987	16 860	2 072	159 154
Erfurt .....	16 351	14 132	180	3 681	1 059	35 403	Baden .....	61 891	48 908	494	11 968	2 032	125 293
Schleswig .....	32 360	32 574	361	11 557	1 716	78 568	Hamburg .....	24 699	41 157	317	17 475	1 391	85 039
Hannover .....	22 325	25 216	217	6 663	1 435	55 856	Thüringen .....	48 534	33 473	416	8 498	1 995	92 916
Hildesheim .....	15 214	13 105	163	3 077	1 249	32 808	Hessen .....	34 805	25 853	276	7 164	1 165	69 263
Lüneburg .....	21 533	14 240	103	2 484	1 258	39 618	Mecklenburg .....	21 164	17 235	144	4 036	1 222	43 801
Stade .....	12 490	9 611	107	2 771	804	25 783	Braunschweig .....	17 112	13 083	203	3 690	1 100	35 188
Osnabrück .....	13 543	8 413	87	1 982	557	24 582	Oldenburg .....	12 675	10 073	141	2 382	601	25 872
Aurich .....	7 095	3 514	70	650	416	11 745	Bremen .....	5 415	10 945	44	3 579	560	20 543
Münster .....	27 862	20 761	319	6 862	1 198	57 002	Anhalt .....	11 135	8 207	118	2 249	595	22 304
Minden .....	25 518	18 491	249	4 418	1 173	49 849	Lippe .....	5 809	3 558	67	800	286	10 520
Arnsberg .....	43 811	39 123	641	16 022	1 133	100 730	Schaumburg-Lippe ..	1 492	863	16	234	89	2 694
Kassel .....	28 228	20 702	273	5 649	1 012	55 864	Saarland .....	13 427	11 246	95	4 783	239	29 790
Wiesbaden .....	34 904	35 171	479	8 946	753	80 253	Österreich .....	77 513	40 137	1 302	18 381	462	137 795
Koblenz .....	18 819	13 247	274	4 364	455	37 159	Reichsbahn u. Reichs-post .....	1 134	6 048	5 928	10 796	283	24 189
Düsseldorf .....	61 127	81 838	819	30 894	1 830	176 508	Deutsches Reich	1 689 695	1 395 561	21 717	422 318	67 225	3 596 516
Köln .....	36 880	36 834	395	11 967	1 349	87 425	Dage, am 1. Juli 1938	1 582 872	1 305 608	20 792	400 288	54 943	3 364 503
Trier .....	9 286	5 497	76	2 155	402	17 416							

## Außenhandel mit Kraftfahrzeugen

### Die Handelsbilanz

Der konjunkturelle Rückgang auf den Auslandsmärkten und besondere Umstände in einzelnen Ländern wie in Großbritannien haben den deutschen Auslandsabsatz an Kraftfahrzeugen erschwert. Dennoch ist die Ausfuhr des Altreichs an Kraftfahrzeugen im Jahre 1938 weiter, wenn auch nicht so sprunghaft wie im Vorjahre, gestiegen; sie hat um fast 15 Mill.  $\mathcal{R}\mathcal{M}$  oder um rd. 10 vH auf 161 Mill.  $\mathcal{R}\mathcal{M}$  zugenommen.

Die Durchschnittswerte je Stück haben sich teils leicht erhöht, teils abgeschwächt. Im allgemeinen glichen sich die beiden Tendenzen aus. Der Entwicklung der Umsatzwerte entsprach daher die Bewegung der Umsatzmengen.

Die Einfuhr ist fast doppelt so groß wie im Jahre 1937. Vor allem wurden Lastkraftwagen infolge der angespannten Beschäf-

tigung der deutschen Lastkraftwagenfabriken in verstärktem Umfang hereingenommen. Hierdurch wurde die Gesamtbilanz des Außenhandels mit Kraftfahrzeugen ungünstig beeinflusst. So betrug die Einfuhr von Kraftfahrzeugen wieder 7,4 vH der Ausfuhr, nachdem sie im Jahre 1937 nur 4,7 vH betragen hatte.

Der Außenhandel mit Kraftfahrzeugen <sup>1)</sup>	1929	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	Mill. $\mathcal{R}\mathcal{M}$							
Einfuhr .....	62,0	9,1	7,3	10,2	9,6	6,1	6,9	12,0
Ausfuhr .....	75,4	33,9	32,9	32,8	54,1	81,8	146,4	161,1
Ausfuhrüberschuß ..	13,4	24,8	25,6	22,6	44,5	75,7	139,5	149,1

<sup>1)</sup> Ohne Teile, jedoch einschl. mit Antriebsmaschinen versehene Fahrgestelle, Karosserien und Zugmaschinen; Ausfuhr ohne Elektrokarren. — <sup>2)</sup> Altes Reichsgebiet; vom Oktober 1938 ab einschl. des dem alten Reichsgebiet angeschlossen sudetendeutschen Gebiets.

Immerhin liegt der Vomhundertsatz noch weit unter dem von 1929 (82 vH) und 1935 (18 vH); er entspricht etwa dem von 1936 (7,5 vH). In absoluten Zahlen ausgedrückt ist der Ausfuhrüberschuß sogar wiederum erheblich gewachsen, er deckt die deutsche Einfuhr von Kraftstoffen und Schmierölen zu 66,3 vH. Auch gemessen an der Gesamtausfuhr von Fertigwaren, die zurückgegangen ist, hat sich der Kraftfahrzeugaußenhandel gut entwickelt; sein Anteil hat sich von 3,2 vH auf 3,8 vH der Fertigwarenausfuhr erhöht.

### Einfuhr

Von der Gesamteinfuhr an Kraftfahrzeugen des Jahres 1938 in Höhe von 12 Mill. *RM* entfallen 5,3 Mill. *RM* auf die Einfuhr von Lastkraftwagen. Sie stammen zum größten Teil — 2 112 von 2 614 Stück — aus den Vereinigten Staaten von Amerika; hierbei dürfte es sich um eine einmalige Lieferung handeln. Vergleicht man die Einfuhr der einzelnen Kraftfahrzeugarten, so ist zu berücksichtigen, daß die Einfuhr aus Österreich

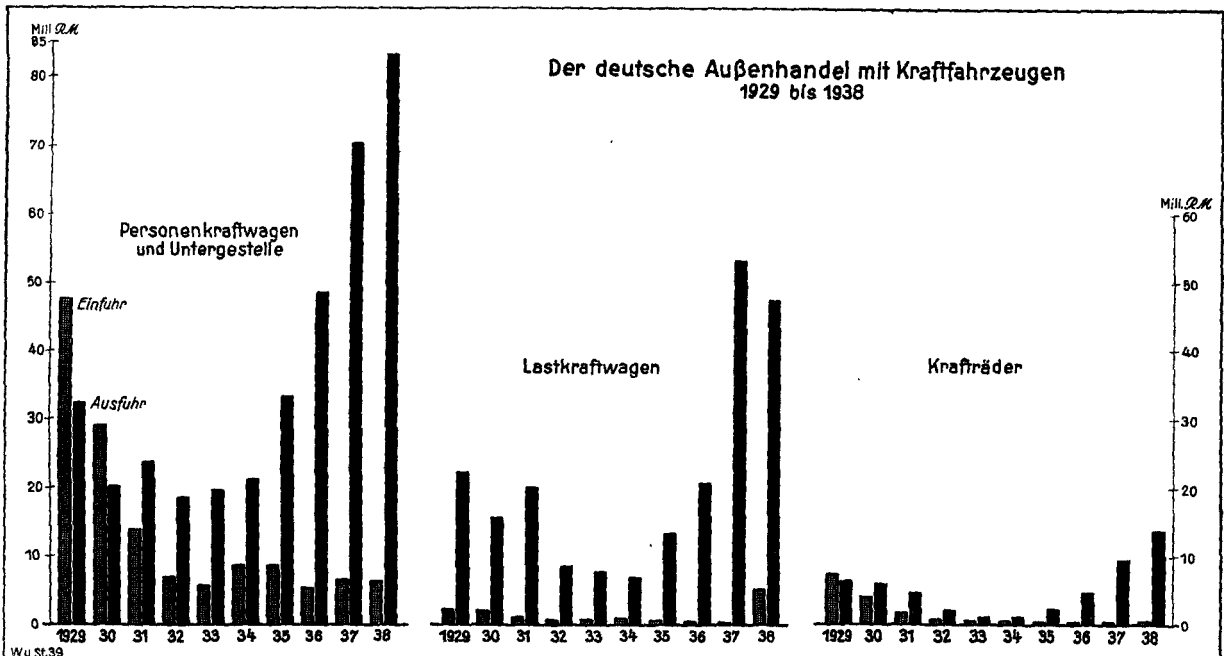
Einfuhr von Kraftwagen aus den wichtigsten Ländern <sup>1)</sup>	1935	1936	1937	1938
Stück				
Personenkraftwagen <sup>2)</sup> .....	3 144	2 048	2 837	2 343
dav. aus Italien .....	890	1 353	1 741	1 518
Großbritannien .....	85	164	471	372
Ver. St. v. Amerika .....	1 785	242	203	247
Frankreich .....	181	34	84	187
Österreich .....	172	232	319	—
Fahrgestelle .....	4 130	4 369	4 746	5 592
dav. aus Italien .....	3 455	4 114	4 473	5 580
Ver. St. v. Amerika .....	342	3	3	3
Österreich .....	324	237	263	—
Lastkraftwagen <sup>3)</sup> .....	16	6	5	2 614
dav. aus Ver. St. v. Amerika .....	8	4	—	2 112
Zugmaschinen .....	69	38	22	27
dav. aus Großbritannien .....	4	6	21	26
Krafträder .....	148	227	309	359
dav. aus Großbritannien .....	105	192	245	283
Belgien .....	16	23	48	65
Ver. St. v. Amerika .....	14	10	2	—
dz				
Kraftfahrzeugteile <sup>4)</sup> .....	10 001	3 078	2 023	1 919
dav. aus Italien .....	349	1 321	896	1 106
Ver. St. v. Amerika .....	3 609	1 022	500	306
Großbritannien .....	502	346	404	208
Frankreich .....	5 074	205	68	106
Österreich .....	142	114	119	—

<sup>1)</sup> Ohne Rückwaren. — <sup>2)</sup> Ohne Omnibusse. — <sup>3)</sup> Auch Fahrgestelle. — <sup>4)</sup> Stat. Nr. 915e.

bis 1937 aufgeführt, dann aber nicht mehr erfaßt ist. So ist die Verschiebung von 1937 zu 1938 in der Einfuhr von Personenkraftwagen und Fahrgestellen bei Ausschaltung Österreichs weniger stark. Immerhin steht einer Zunahme der Einfuhr von Fahrgestellen um 1 109 Stück eine Abnahme der Einfuhr von fertigen Personenkraftwagen um 175 Stück gegenüber. Die Mehreinfuhr wurde fast ganz aus Italien bezogen; dieses Land ist nunmehr nahezu alleiniger Lieferant von Fahrgestellen. Die Mindereinfuhr von fertigen Personenkraftwagen ist das Ergebnis einer Erhöhung der Lieferungen Frankreichs und der Vereinigten Staaten von Amerika und einer Verminderung der Käufe aus Großbritannien und Italien. Die Zugmaschinen kamen wie im Jahre 1937 fast sämtlich aus Großbritannien, doch mit dem Unterschied, daß im Berichtsjahre erheblich leichtere und im Durchschnitt billigere Maschinen bezogen wurden. Krafträder wurden wiederum fast ausschließlich aus Belgien und Großbritannien eingeführt. Hier war bei etwa gleich gebliebenem Stückgewicht der Einzelwert höher und damit der wertmäßige Mehraufwand größer als die stückmäßige Erhöhung der Käufe. Das gleiche gilt für die Kraftfahrzeugteile; es wurden anstatt 2 023 dz (1937) nur 1 919 dz (1938) eingeführt, doch erhöhte sich der wertmäßige Aufwand von 458 000 *RM* auf 550 000 *RM*. Im ganzen war die Einfuhr des Jahres 1938 durch weitere Zusammenlegung der Bezüge auf bestimmte Hauptländer, durch z. T. anziehende Preise und durch Deckung von Sonderbedarf gekennzeichnet.

### Ausfuhr

Die Kraftfahrzeugausfuhr des Jahres 1938 in Höhe von 161,1 Mill. *RM* bestand wertmäßig etwa zur Hälfte, nämlich zu 83,5 Mill. *RM* aus Personenkraftwagen und mit Antriebsmaschinen versehenen Fahrgestellen für solche Fahrzeuge. Während fast doppelt so viel Fahrgestelle wie fertige Wagen eingeführt wurden, hielt sich ihre Ausfuhr weiterhin in dem günstigen Verhältnis von 5 bis 10 vH der Stückzahl der Fertigwagen. Die Steigerung der Ausfuhr von fertigen Wagen war wertmäßig etwas höher als mengenmäßig. Dies beruht auf einer Erhöhung der Durchschnittswerte von 1 273 *RM* auf 1 293 *RM* je Stück. Wenn von einer leichten Erholung im Jahre 1934 abgesehen wird, ist damit der Rückgang des Durchschnittswertes seit dem Jahre 1930 (5 470 *RM*) zum ersten Male zum Stillstand gekommen. In den früheren Jahren war das Sinken des Durchschnittswertes von einer Verminderung des Stückgewichts begleitet. Wenn von 1937 zu 1938 einem weiteren Sinken des Stückgewichts, von 9,0 auf 8,8 dz, eine Erhöhung des Durchschnittswertes gegenübersteht, so kann



daraus auf eine gewisse Preisbefestigung, über Qualitätsveränderungen hinaus, geschlossen werden.

Erheblich ungünstiger liegt das Verhältnis von Menge und Wert bei den Lastkraftwagen. Der an sich nicht großen Zunahme von 12 411 auf 12 617 Lastkraftwagen steht ein Rückgang der Verkaufserlöse von 54 auf 48 Mill. *RM* gegenüber. Die Versendungen von schweren Lastwagen über 5 t und von Lastwagen für besondere Zwecke, die infolge ihres hohen Preises hauptsächlich den Wert und weniger die Stückzahl beeinflussen, haben sich mehr als halbiert. Die Ursachen liegen z. T. in der Beanspruchung der deutschen Lastwagenfabriken im Berichtsjahr für andere Aufgaben. Ferner handelt es sich bei der Ausfuhr von schweren Lastkraftwagen meist um Einzellieferungen, für die im Gegensatz zu den Personenwagen ein weniger breiter Markt zur Verfügung steht. Immerhin betrug die Ausfuhr von Lastkraftwagen über 5 t auch noch im Jahre 1938 397 Stück im Werte von 4,1 Mill. *RM*; sie war mehr als doppelt so hoch wie die Ausfuhr des Jahres 1936 und übertrifft die Ausfuhr der weiter zurückliegenden Jahre — 1930 58 Stück, 1932 31 Stück, 1934 9 Stück — um ein Mehrfaches.

Die Zunahme der Ausfuhr war bei den Zugmaschinen stärker als bei den Personen- und Lastkraftwagen. Die leichten Zugmaschinen unter 25 dz je Stück, die nach 1933 an Bedeutung verloren hatten, sind wieder in größerer Zahl ausgeführt worden, ihr Anteil an der Zugmaschinenausfuhr erhöhte sich nach der Stückzahl von 26,6 vH auf 28,9 vH, wertmäßig von 18,7 vH auf 19,3 vH.

Am günstigsten entwickelte sich die Ausfuhr von Krafträdern; die Steigerung betrug gegen 1937 mengenmäßig 31,2 vH, wertmäßig sogar 44,5 vH. Zwar konnte damit der hohe Anteil des Kraftrades an der Kraftfahrzeugausfuhr des Jahres 1930 (11,7 vH) noch nicht wieder erreicht werden, doch zeigt die Zunahme des Anteils von 3,0 vH im Jahre 1933 auf 8,6 vH im Jahre 1938, daß das Kraftrad in der Ausfuhr wieder größere Bedeutung gewinnt. Die Abnahme des Stückgewichts, die seit 1929 (1,40 dz) mit Ausnahme des Jahres 1934 zu beobachten war, hat sich im Berichtsjahre nicht fortgesetzt. Das Stückgewicht erhöhte sich von 0,89 auf 0,95 dz. Auch der Durchschnittswert des einzelnen Rades stieg von 301 *RM* auf 331 *RM*. Trotz dieser Erhöhung hat sich der Charakter der deutschen Kraftradausfuhr nicht gewandelt, Deutschland führt nach wie vor in erster Linie leichte und billige Räder aus. Denn Durchschnittswert und Durchschnittsgewicht von 331 *RM* und 0,95 dz je Rad in der Ausfuhr bleiben erheblich unter dem Durchschnittswert und Durchschnittsgewicht von 741 *RM* und 1,67 dz in der Einfuhr.

Der Absatz von Personenkraftwagen nach Europa hat sich gegenüber 1937 nicht nur nach der Stückzahl, sondern auch anteilmäßig erhöht, er stieg von 77,7 auf 78,3 vH des Gesamtabsatzes. Besonders günstig gestaltete sich der Absatz nach Schweden, das mit 12 571 Wagen auch weiterhin der beste Abnehmer blieb. Auch Dänemark, Norwegen und Polen kauften erheblich mehr. Zurückgegangen ist die Ausfuhr vor allem nach Großbritannien, von 5 418 Wagen im Jahre 1937 auf 3 087 im Jahre 1938. Diese Ausfuhr, die hauptsächlich aus Opelwagen bestanden hatte, war auf wachsenden Widerstand in England, auch in der Öffentlichkeit, gestoßen und hatte Abwehrmaßnahmen ausgelöst, die für weitere Verkäufe äußerst hinderlich wurden. Auch die Lieferungen nach Irland, der Schweiz, nach Ungarn, Bulgarien, Danzig und dem Memelland gingen zurück, doch in weit geringerem Maße. Sie wurden durch erhöhte Verkäufe nach anderen Ländern mehr als ausgeglichen; so konnten im ganzen nach Europa 51 137 gegen 43 512 Personenwagen abgesetzt werden. Die Haupterfolge wurden im Berichtsjahre auf dem nordosteuropäischen Absatzmarkt erzielt, der rd. 26 000 Wagen gegen 17 000 im Jahre 1937 aufnahm.

Die Ausfuhr von Personenkraftwagen nach Übersee ist zwar erneut, um 1 754 Stück, gestiegen; die besonders günstige Entwicklung der letzten Jahre hat sich damit jedoch nicht fortgesetzt. Der Kreis der Länder, die ihre Bezüge verringerten, ist erheblich größer als auf dem europäischen Markt. Fühlbare Ausfuhrverluste traten besonders auf dem asiatischen Markt ein;

hier ging der Absatz infolge einer Minderausfuhr nach Britisch-Indien, China und Japan, trotz größerer Käufe Niederländisch-Indiens und Siams, im ganzen gegen 1937 um 323 Wagen zurück. Die Ausfuhr nach Afrika, die in ihrer Bedeutung etwa der asiatischen entspricht, war auch weiterhin zur Hauptsache nach der Südafrikanischen Union gerichtet. Bemerkenswert ist die Steigerung der Ausfuhr nach Australien, das bisher als Abnehmer kaum eine Rolle spielte, im Berichtsjahre aber 807 Wagen statt nur 72 im Jahre 1937 kaufte. Mengenmäßig am bedeutendsten ist die Ausfuhr nach Ibero-Amerika. Sie ist an der Ausfuhr von Personenwagen nach Amerika nunmehr mit 96,4 vH, an der Gesamtausfuhr nach Übersee mit 43,3 vH beteiligt. Zwar sind auch hier einige Rückgänge zu verzeichnen, z. B. bei Brasilien, wohl infolge gewisser wirtschaftspolitischer Spannungen, doch im ganzen ist die Bewegung nach aufwärts gerichtet, z. T. sogar sprunghaft, wie bei der Dominikanischen Republik und Columbien.

Ausfuhr von Kraftfahrzeugen nach den wichtigsten Ländern	1935	1936	1937	1938
	Stück			
Personenkraftwagen <sup>1)</sup> .....	19 631	30 040	55 971	65 350
nach Europa .....	17 072	24 051	43 512	51 137
dav. nach Schweden .....	1 488	3 001	7 301	12 571
Belgien .....	2 948	3 850	6 770	7 282
Dänemark .....	967	2 805	3 817	5 796
Schweiz .....	2 518	2 521	3 520	3 291
Norwegen .....	653	1 097	2 559	3 205
Polen .....	12	912	2 221	3 114
Großbritannien .....	383	476	5 418	3 087
Niederlande .....	1 144	1 530	2 870	3 012
Ungarn .....	992	1 558	2 335	2 313
Jugoslawien .....	313	781	1 700	1 722
Rumänien .....	132	648	1 114	1 121
Spanien .....	4 012	2 529	293	782
Portugal .....	461	461	694	707
Finnland .....	23	81	444	461
Frankreich .....	190	397	388	399
Danzig .....	32	318	367	345
Tschecho-Slowakei .....	71	116	129	300
Estland .....	138	205	192	264
Litauen .....	4	32	227	254
Memelgebiet .....	4	32	75	60
Bulgarien .....	72	201	229	222
Irland .....	100	73	228	129
Österreich .....	185	116	203	—
nach Übersee .....	2 559	5 989	12 459	14 213
dav. nach Union v. Südafrika .....	449	1 244	2 419	2 648
Argentinien .....	228	798	1 662	2 430
Brasilien .....	521	1 124	1 591	1 416
Britisch-Indien .....	348	786	1 948	1 283
Niederl. Indien .....	155	173	376	914
Australien insges. ....	9	8	72	807
Uruguay .....	19	265	748	794
Ägypten .....	145	281	501	749
Chile .....	208	158	246	301
Dominik. Republik .....	—	—	4	203
M. Palästina .....	36	63	200	196
Peru .....	68	202	297	195
Mexiko .....	12	171	345	184
Übr. Brit.-Amerika .....	—	—	174	170
Britisch-Malaya .....	3	8	222	147
Ceylon .....	17	62	154	139
Siam .....	4	23	77	114
China .....	168	164	205	101
Goldküste .....	—	—	142	47
Mocambique .....	6	6	117	43
Japan .....	14	92	188	32
Lastkraftwagen <sup>1)</sup> .....	3 765	6 075	12 411	12 617
nach Europa .....	2 838	4 111	7 446	7 945
Übersee .....	927	1 964	4 965	4 672
Zugmaschinen .....	1 182	1 781	3 021	3 738
nach Europa .....	686	947	1 801	1 981
Übersee .....	496	834	1 220	1 757
Krafträder .....	5 702	14 612	31 708	41 607
nach Europa .....	4 708	10 521	20 744	29 424
Übersee .....	994	4 091	10 964	12 183

<sup>1)</sup> Einschl. mit Antriebsmaschinen versehene Fahrgestelle.

Im Auslandsabsatz von Lastkraftwagen wurden Ausfuhrverluste auf dem überseeischen Markt durch Gewinne in Europa mehr als ausgeglichen. Auch die Ausfuhr nach Europa war nicht einheitlich. Wie sich der Markt Großbritanniens im Laufe des Jahres für Personenwagen mehr und mehr verschloß, ging auch die Ausfuhr von Lastkraftwagen dorthin, und zwar in weit stärkerem Maße, nämlich von 657 auf 186 Stück, zurück. Auch Spanien und Italien nahmen erheblich weniger Wagen ab. Dagegen waren auf dem nordost- und besonders auf dem südost-



europäischen Märkte wiederum bedeutende Fortschritte zu erzielen. Die Ausfuhr nach den Südoststaaten<sup>1)</sup> nahm von 2 189 Lastwagen im Jahre 1937 auf 3 751 im Jahre 1938 zu. Ihr Anteil an den Lieferungen nach Europa erhöhte sich damit von 29,4 vH auf 47,2 vH, an der gesamten Lastkraftwagenausfuhr von 17,7 vH auf 29,7 vH. Die Ausfuhr nach Südslawien nahm etwa um die Hälfte zu; nach Griechenland und Rumänien hat sie sich verdoppelt, nach Ungarn verfünffacht.

Das überseeische Geschäft, das für Lastkraftwagen wichtiger ist als für Personenwagen, litt unter dem Rückgang des Welt-handels. Nach Afrika, Australien und Amerika wurde weniger verkauft. Nur die Ausfuhr nach Asien entwickelte sich günstig, China und Mandschukuo kauften erheblich mehr als 1937 und waren überhaupt die besten asiatischen Abnehmer.

Zugmaschinen wurden mehr als im vorhergegangenen Jahre vor allem nach Frankreich, Südslawien, der Union von Südafrika, Mandschukuo, Argentinien und dem Australischen Bund geliefert. Von den vier außereuropäischen Erdteilen war Australien der beste Käufer.

In der Ausfuhr von Krafträdern wurde der Zuwachs gegenüber 1937 in der Hauptsache von europäischen Ländern aufgenommen. Abgesehen von unbedeutenden Rückgängen, konnten fast in allen Ländern erheblich mehr Krafträder abgesetzt werden. Die Kraft-radausfuhr nach Europa ähnelt in ihrer Verteilung auf die Länder der Personenwagenausfuhr. Auch für Krafträder ist die nordost-europäische Ländergruppe<sup>2)</sup> am wichtigsten. Auf sie entfielen 1937 8 954 Räder = 43,2 vH und 1938 14 262 = 48,5 vH der Europaufuhr. Demgegenüber tritt die Bedeutung der Südost-staaten mit einer Erhöhung des Anteils von 17,6 vH auf 18,6 vH noch zurück. Mengemäßig am stärksten stiegen die Lieferungen nach Jugoslawien, Norwegen, Schweden, Finnland, Lettland, Polen und Danzig. Von den übrigen europäischen Ländern erhöhte die Türkei ihre Bezüge von 347 auf 1 200 Krafträder und die Niederlande von 5 639 auf 7 454 Stück; die Niederlande sind damit wie im Vorjahr der bedeutendste Abnehmer von Kraft-rädern.

Wie der überseeische Absatz von Personen- und Lastkraft-wagen war auch der von Krafträdern gehemmt. Er nahm stück-zahlmäßig zu, fiel aber anteilmäßig etwa auf den Stand von 1936 zurück. Weitaus am bedeutendsten ist hier der ibero-amerikanische Markt, der 1938 61,9 vH der Ausfuhr nach Übersee aufnahm. Er litt zwar auch unter Ausfuhrückgängen (Guatemala, Mexiko, Brasilien), diese Verluste wurden aber durch erhöhte Lieferungen nach der Dominikanischen Republik, Argentinien, Columbien, Peru, Uruguay und vor allem nach Venezuela mehr als ausgeglichen.

Die deutsche Kraftfahrzeugausfuhr des Jahres 1938 ist durch schärferen Kampf um die Absatzmärkte gekennzeichnet. Ausfuhr-verluste stehen neben nicht unbedeutenden Ausfuhrsteigerungen. Günstig war für Personenwagen und Krafträder der Absatz nach Nordosteuropa und für Lastkraftwagen nach dem europäischen Südostraum. Der Absatz nach Übersee war im allgemeinen gehemmt, konnte aber bei einzelnen Ländern bedeutend ausgebaut werden.

### Der Kraftfahrzeugaußenhandel Österreichs und Großdeutschlands

Österreichs Außenhandel mit Kraftfahrzeugen unterscheidet sich von dem des alten Reichsgebiets in der Hauptsache dadurch, daß hier die Einfuhr eine bedeutendere Rolle spielte. In der Zeit vor dem Anschluß betrug sie meist weit mehr als die Hälfte der Ausfuhr. In den Jahren 1931 und 1932 war die Bilanz sogar passiv. An Österreichs Ein- und Ausfuhr von Kraftfahrzeugen war das alte Reichsgebiet in erheblichem Umfange beteiligt, und zwar an der Einfuhr in steigendem, an der Ausfuhr in abnehmen-dem Maße. Wie die österreichische Gesamteinfuhr bestand auch die Einfuhr aus dem alten Reichsgebiet überwiegend aus Personen-

Der deutsche und österreichische Kraftfahrzeugaußenhandel<sup>1)</sup>

Jahr	Einfuhr Österreichs		Ausfuhr Österreichs		Einfuhr Deutsch-lands	Ausfuhr Deutsch-lands	Bereinigte Einf. Österreichs in vH der bereinigten Einfuhr Deutschlands <sup>2)</sup>	Bereinigte Ausf. Österreichs in vH der bereinigten Ausfuhr Deutschlands <sup>2)</sup>
	aus Deutsch-land	aus den übrigen Ländern	nach Deutsch-land	nach den übrigen Ländern	ohne Einfuhr aus Österreich	ohne Ausf. nach Österreich		
	1 000 <i>R.M.</i>							
1929..	4 286	10 657	8 260	15 808	54 159	70 044	19,7	22,6
1930..	3 716	26 331	6 068	6 677	35 093	47 767	75,0	14,0
1931..	2 611	4 749	3 353	3 732	15 654	52 801	30,3	7,1
1932..	1 450	1 830	1 269	1 229	7 699	31 868	23,8	3,9
1933..	424	1 516	1 366	1 090	6 020	32 373	25,2	3,4
1934..	399	1 459	1 099	1 092	8 951	32 364	16,3	3,4
1935..	805	1 515	1 210	1 724	8 375	53 048	18,1	3,3
1936..	864	1 442	1 136	1 861	5 009	80 690	28,8	2,3
1937..	1 083	1 338	1 261	4 399	5 550	145 070	24,1	3,0
1938..	635	—	—	2 873	11 986	161 062	5,3	1,8

<sup>1)</sup> Ohne Teile, jedoch einschl. mit Antriebsmaschinen versehene Fahr-gestelle, Karosserien und Zugmaschinen; deutsche Ausfuhr ohne Elektrokarren. — <sup>2)</sup> Bereinigt heißt: Ohne Einfuhr aus Deutschland bzw. Österreich. — <sup>3)</sup> Be-reinigt heißt: Ohne Ausfuhr nach Deutschland bzw. Österreich.

wagen und Krafträdern. Die Krafttradeinfuhr aus dem alten Reichsgebiet ist seit 1933 wieder kräftig gewachsen, sie war 1936 und 1937 bedeutender als die Einfuhr von Personenwagen. In der Gesamtausfuhr tritt das Kraftrad zurück. Bis 1936 herrschte hier der Personenwagen vor; er wurde im Jahre 1937 durch die inzwischen allmählich gestiegene Lastkraftwagenausfuhr über-flügelt, gewann aber im Jahre 1938 seine Vorrangstellung zurück. Nach dem alten Reichsgebiet wurden vorwiegend Personenwagen und Fahrgestelle ausgeführt. Der Anteil der Fahrgestelle war stets erheblich, in den Jahren 1929, 1933, 1935 und 1936 war ihr Ausfuhrwert sogar größer als der der Personenwagen.

Die Kraftfahrzeugeinfuhr Großdeutschlands betrug im Jahre 1938 12,6 Mill. *R.M.*, die Ausfuhr 163,9 Mill. *R.M.* Da der Außen-handelsumsatz in Kraftfahrzeugen 1938 in Österreich mit 0,52 *R.M.* je Kopf erheblich geringer ist als im alten Reichsgebiet mit 2,40 *R.M.*, erhöhen sich die Außenhandelszahlen des alten Reichs-gebiets nur wenig<sup>1)</sup>. Der Anteil der österreichischen Ausfuhr an der des alten Reichsgebiets (unter Ausschaltung des Gegenseitig-keitsverkehrs) ging seit 1929 (22,6 vH) stark zurück und bewegte sich seit 1932 bis zum Anschluß um etwa 3 vH.

Der großdeutsche Kraftfahrzeugaußenhandel <sup>1)</sup> im Jahre 1938	Einfuhr			Ausfuhr		
	nach dem alten Reichs-gebiet	nach Öster-reich	nach Groß-deutsch-land	aus dem alten Reichs-gebiet	aus Öster-reich	aus Groß-deutsch-land
	1 000 <i>R.M.</i>					
Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	3 523	458	3 981	79 579	1 692	81 271
Fahrgestelle .....	2 826	—	2 826	5 801	27	5 828
Karosserien .....	36	—	36	373	—	373
Lastkraftwagen <sup>3)</sup> ...	5 312	26	5 338	47 594	606	48 200
Zugmaschinen .....	23	75	98	13 927	22	13 949
Krafträder .....	266	75	341	13 788	526	14 314
Insgesamt	11 986	634	12 620	161 062	2 873	163 935

<sup>1)</sup> Ohne Teile. — <sup>2)</sup> Einschl. Omnibusse. — <sup>3)</sup> Einschl. Fahrgestelle; deutsche Ausfuhr ohne Elektrokarren.

Die großdeutsche Bilanz im Außenhandel mit Kraftfahrzeugen ist durch die ungünstigere Bilanz Österreichs ein wenig verschlech-tert worden. In Zukunft dürfte die teilweise Umwandlung der österreichischen Fremdeinfuhr in Bezüge aus dem alten Reichs-gebiet die Bilanz wieder verbessern. Schon 1938 war die öster-reichische Fremdeinfuhr kaum noch halb so groß wie 1937. In der großdeutschen Einfuhr hat sich im Jahre 1938 nach der Rückkehr Österreichs der Anteil der Personenwagen und Zug-maschinen ein wenig erhöht; die Zusammensetzung der Ausfuhr hat sich nicht wesentlich geändert.

Von der österreichischen Einfuhr von Personenwagen des Jahres 1938, im ganzen 186 Stück, kamen 89 aus Italien, 54 aus den Vereinigten Staaten von Amerika. An Krafträdern wurden 91 Stück (87 vH) von Großbritannien geliefert. Von 24 Zug-maschinen wurden 22 aus den Vereinigten Staaten eingeführt.

<sup>1)</sup> Albanien, Bulgarien, Griechenland, Jugoslawien, Rumänien, Tschecho-Slowakei, Ungarn. — <sup>2)</sup> Dänemark, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Memelland, Norwegen, Polen, Danzig, Schweden, Sowjetrußland.

<sup>1)</sup> Die Ein- und Ausfuhr des sudetendeutschen Gebiets ist vom Oktober 1938 ab teils in den Zahlen des Altreichs, teils Österreichs enthalten, sie dürfte für 1938 unbedeutend sein.

Österreichs Ausfuhr beschränkte sich fast ganz auf Europa. Von den Personenwagen, Zugmaschinen und Krafträdern wurde etwa die Hälfte der Gesamtausfuhr, von den Lastwagen und Fahrgestellen für Personenwagen über 90 vH nach den Südostländern geliefert. Auch vor dem Anschluß bildeten die Verkäufe nach den Südostländern den Kern der Ausfuhr, die Lieferungen nach Übersee waren demgegenüber unbedeutend. Von 1932 bis 1937 bewegte sich der Anteil der Südostländer<sup>1)</sup> bei den Personenwagen zwischen 38 und 62 vH der Gesamtausfuhr, bei den Krafträdern zwischen 40 und 89 vH und bei den Lastwagen zwischen 57 und 99 vH. Durch die Rückkehr Österreichs erhöht sich also die Kraftfahrzeugausfuhr Großdeutschlands nach Südosteuropa beträchtlich.

### Weltausfuhr

**Kraftwagen.** Der Kraftwagen gehört zu den krisenempfindlichen Gütern. Der weltwirtschaftliche Rückschlag 1937/38 führte daher auch zu einer Verminderung des Kraftwagenabsatzes. Die Weltausfuhr von Kraftwagen wird für das Jahr 1938 nach den bisher vorliegenden Ergebnissen auf 1,2 bis 1,3 Mrd. *R.M.* geschätzt; sie dürfte sich gegen 1937 (1,5 Mrd. *R.M.*) um etwa 15 bis 20 vH verringert haben. Der bei weitem größte Teil des Rückgangs der Weltausfuhr entfällt auf die Vereinigten Staaten von Amerika. Verhältnismäßig am stärksten, um mehr als die Hälfte, ist die italienische Ausfuhr gesunken. Die Lieferungen nach den italienischen Kolonien, die die italienische Gesamtausfuhr von Kraftwagen in den Jahren 1936 und 1937 stark anschwellen ließen, haben nach Beendigung des abessinischen Feldzuges stark nachgelassen; Italiens Anteil an der Weltausfuhr bewegt sich wieder auf der früheren Höhe. Nur wenige Länder<sup>2)</sup>, Japan, Britisch-Malaya, die Schweiz und die Tschecho-Slowakei<sup>3)</sup> haben ihre Ausfuhr gehalten oder gesteigert. Bei Japan dürfte die Kriegslage im Fernen Osten mitwirken; die Ausfuhr Britisch-

Malayas ist hauptsächlich Rückausfuhr und nach anderen Gesichtspunkten zu beurteilen.

Den größten Ausfuhrerfolg errang Deutschland. Es weist den größten absoluten Ausfuhrzuwachs auf und sein Anteil an der Weltausfuhr von Kraftwagen hat sich von 9,3 vH im Jahre 1937 auf etwa 12 vH im Jahre 1938 verbessert. Damit steht Deutschland zwar noch an dritter Stelle, hinter den Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien; der Abstand hat sich jedoch verringert, wie sich andererseits der Abstand zu den übrigen Ausfuhrländern vergrößert hat. Der deutsche Kraftwagen ist im Auslande in den letzten Jahren weniger auf Kosten des englischen Absatzes vorgeedrungen — England besitzt in seinem Kolonialreich einen aufnahmefähigen geschützten Markt —; zurückgedrängt wurde vielmehr außer dem französischen der amerikanische Kraftwagen, vor allem in Europa, aber auch in Übersee. Mit einem Anteil von etwa 50 vH sind die Vereinigten Staaten von Amerika nach wie vor der bedeutendste Kraftwagenlieferant der Welt; sie haben aber seit 1929 erheblich an Bedeutung verloren und dürften auf gewissen Märkten, wie dem europäischen, auch in Zukunft noch mehr zurückweichen.

Die Weltausfuhr von Krafträdern <sup>1)</sup>	1929		1932		1936		1937		1938
	Mill. <i>R.M.</i>	vH	Mill. <i>R.M.</i>	vH	Mill. <i>R.M.</i>	vH	Mill. <i>R.M.</i>	vH	Mill. <i>R.M.</i>
Deutsches Reich <sup>2)</sup>	6,4	5,1	2,0	7,0	4,7	18,4	9,5	26,9	14,3
Großbritannien ....	71,2	56,2	16,4	57,7	12,8	50,2	15,8	44,8	12,6
Ver. St. v. Amerika	20,3	16,0	3,1	10,9	3,3	12,9	3,1	8,8	2,6
Frankreich .....	11,1	8,8	3,0	10,6	2,8	11,0	2,9	8,2	2,8
Belgien-Luxemburg	<sup>3)</sup> 11,8	9,3	2,6	9,2	1,2	4,7	2,7	7,6	0,7
Italien .....	<sup>4)</sup> 0,2	0,2	0,1	0,4	0,4	1,6	0,3	0,9	0,7
Übrige Länder ....	5,6	4,4	1,2	4,2	0,3	1,2	1,0	2,8	.
Insgesamt	126,6	100	28,4	100	25,5	100	35,3	100	.

<sup>1)</sup> Einschl. Fahrräder mit Hilfsmotor, Beiwagen, Teile (ohne elektrotechnische). — <sup>2)</sup> Ohne Teile von Krafträdern, die nicht besonders nachgewiesen werden. — <sup>3)</sup> Bis 1937 Altreich, 1938 Großdeutschland. — <sup>4)</sup> Jan./Okt. 1938. — <sup>5)</sup> Jan./Nov. 1938. — <sup>6)</sup> Einschl. Fahrradteile. — <sup>7)</sup> Ohne Teile.

**Krafträder.** Die Kraftradausfuhr der Welt wird für 1938 auf 35 bis 36 Mill. *R.M.* geschätzt und erreicht damit wieder die Höhe des Vorjahrs. Deutschland steht nun auch dem Werte nach an der Spitze der exportierenden Länder; sein Anteil am Kraftradwelthandel stieg von 4 vH im Jahre 1933 auf rd. 40 vH im Jahre 1938, der Anteil des bisher führenden Landes, Großbritannien, verringerte sich in der gleichen Zeit von 59 vH auf etwa 35 vH.

Im allgemeinen sind die Aussichten für die Entwicklung des Weltbedarfs an Krafträdern infolge des Vordringens des leichten und billigen Personenwagens und infolge der Wandlung, in deren Verlauf das Kraftrad aus einem reinen Fortbewegungsmittel zu einem Sportartikel im weitesten Sinne des Wortes wird, nicht sehr günstig. So hat der Anteil der Kraftwagenausfuhr am gesamten Welthandel von 2,38 vH im Jahre 1929 auf 2,45 vH im Jahre 1937 zugenommen, der Anteil der Krafträder von 0,09 vH auf 0,06 vH abgenommen. Der deutschen Kraftradausfuhr kommt aber zugute, daß sich diese Wandlung, die zuerst in den hochmotorisierten Ländern beobachtet wurde, auf ihren Absatzmärkten noch nicht durchgesetzt hat. Diesen Marktbedingungen ist es zuzuschreiben, daß die Weltkraftradausfuhr nicht auch wie die Kraftwagenausfuhr durch den weltwirtschaftlichen Rückschlag zurückgeworfen wurde, sondern sich auf dem Stande des Vorjahrs behauptete.

Die Weltausfuhr von Kraftwagen <sup>1)</sup>	1929		1932		1936		1937		1938
	Mill. <i>R.M.</i>	vH	Mill. <i>R.M.</i>	vH	Mill. <i>R.M.</i>	vH	Mill. <i>R.M.</i>	vH	Mill. <i>R.M.</i>
Ver. St. v. Amerika	2219,5	68,5	307,5	47,0	579,7	51,1	836,8	54,1	<sup>2)</sup> 522,5
Großbritannien ....	212,9	6,6	103,0	15,8	162,3	14,3	193,2	12,5	178,5
Deutsches Reich <sup>3)</sup> ..	68,1	2,1	36,4	5,6	79,7	7,0	143,7	9,3	154,8
Italien .....	78,6	2,4	20,8	3,2	80,0	7,1	98,7	6,4	48,4
Frankreich .....	263,7	8,1	89,0	13,6	79,3	7,0	74,5	4,8	<sup>4)</sup> 55,9
Canada .....	195,9	6,0	26,3	4,0	57,3	5,1	66,9	4,3	<sup>5)</sup> 53,2
Belgien-Luxemburg	72,0	2,2	25,1	3,8	19,0	1,7	27,7	1,8	<sup>6)</sup> 23,0
Japan .....	<sup>7)</sup> 15,8	0,5	5,6	0,9	21,6	1,9	25,0	1,6	<sup>8)</sup> 21,6
Dänemark .....	43,7	1,3	8,4	1,3	14,4	1,3	18,0	1,2	16,7
Schweden .....	8,2	0,3	3,0	0,5	7,0	0,6	12,3	0,8	<sup>9)</sup> 11,3
Sowjetrußland .....					6,6	0,6	11,5	0,7	<sup>10)</sup> 3,8
Schweiz .....	10,8	0,3	10,8	1,6	7,4	0,6	6,1	0,4	8,2
Tschecho-Slowakei ..	7,5	0,2	5,0	0,8	3,2	0,3	5,4	0,3	<sup>11)</sup> 6,7
Brit.-Malaya .....	3,1	0,1	2,5	0,4	3,8	0,3	5,1	0,3	<sup>12)</sup> 4,7
Ungarn .....	0,0	0,0	—	—	—	—	4,6	0,3	4,3
Union v. Südafrika	5,0	0,2	0,2	0,0	3,1	0,3	4,0	0,3	.
Niederlande .....	1,6	0,1	0,9	0,1	1,6	0,1	3,1	0,2	1,0
Österreich .....	25,9	0,8	3,0	0,5	3,3	0,3	6,1	0,4	.
Übrige Länder ....	10,0	0,3	6,0	0,9	4,6	0,4	3,2	0,3	.
Insgesamt	3242,3	100	653,5	100	1133,9	100	1545,9	100	.

<sup>1)</sup> Einschl. Fahrgestelle, Karosserien, Teile (ohne elektrotechnische). — <sup>2)</sup> Jan./Okt. 1938. — <sup>3)</sup> Jan./Sept. 1938. — <sup>4)</sup> Jan./Nov. 1938. — <sup>5)</sup> Ohne die Ausfuhr Japans nach dem Ausland. — <sup>6)</sup> Formosa und Korea geschätzt. — <sup>7)</sup> Durch Schätzung ergänzt. — <sup>8)</sup> Jan./Aug. 1938. — <sup>9)</sup> Bis 1937 altes Reichsgebiet, 1938 Großdeutschland.

<sup>10)</sup> Ausfuhr nach Deutschland ausgeschaltet. — <sup>11)</sup> Die Jahresergebnisse für 1938 sind z. T. geschätzt. — <sup>12)</sup> Die Ausfuhr der Tschecho-Slowakei wurde nur bis zum August 1938 veröffentlicht.



## Die Kraftwagenindustrie im Ausland

Die Weltproduktion von Kraftwagen (Personen- und Lastkraftwagen zusammen gerechnet) hatte im Jahre 1937 einen Rekordstand von über 6,3 Mill. Stück erreicht; im Jahre 1938 ist sie wieder auf 4,2 Mill. Stück gesunken. Es wurden 1938 über 3,2 Millionen Personenkraftwagen, 35 vH weniger als 1937, und knapp 1 Mill. Lastkraftwagen, 29 vH weniger als im Vorjahr, hergestellt. Wenn auch zu Ende des Jahres 1937 für 1938 mit einem Rückgang gerechnet wurde, so hatte man doch nicht eine Produktionsverminderung erwartet, die so groß ist wie der Rückgang von 1929 auf 1930. Damit hat ein bedeutsamer, fünf Jahre lang anhaltender Aufschwung der Weltproduktion von Kraftwagen, in dessen Verlauf die Erzeugung von knapp 2,0 Mill. Stück im Jahre 1932 auf über 6,3 Mill. Stück im Jahre 1937 gestiegen war, sein Ende erreicht.

Produktion von Kraftwagen <sup>1)</sup>	Welt-erzeugung 1000 Stück	Deutsches Reich	Öster-reich	Ver. St. v. Ame-rika	Can-na-da	Groß-britan-nien	Frank-reich	Ita-lien	Sow-jet-ruß-land
		in vH der Welterzeugung							
1928.....	5 239	2,0	0,2	83,2	4,6	4,1	4,3	1,0	0,0
1929.....	6 310	1,5	0,1	84,9	4,2	3,8	4,0	1,0	0,0
1930.....	4 143	1,8	0,2	81,0	3,7	5,8	5,6	1,2	0,1
1931.....	3 025	2,2	0,1	79,0	2,7	7,5	6,6	0,9	0,1
1932.....	1 979	2,5	0,2	69,3	3,1	12,5	8,7	1,5	1,2
1933.....	2 680	3,7	0,0	71,6	2,5	11,1	7,1	1,6	1,9
1934.....	3 722	4,6	0,1	74,0	3,1	9,5	5,0	1,2	1,9
1935.....	5 117	4,8	0,1	77,1	3,4	8,1	3,2	0,9	1,9
1936.....	5 823	5,2	0,1	76,5	2,8	8,3	3,5	0,8	2,4
1937.....	6 336	5,2	0,1	82,6	3,6	8,5	3,4	1,0	3,4
1938 <sup>2)</sup> .....	4 200	8,5	0,2	63,9	3,9	10,9	4,9	1,7	5,1

<sup>1)</sup> Personen- und Lastkraftwagen. — <sup>2)</sup> Teilweise Schätzung.

Den bestimmenden Anteil an diesem jähen Rückgang der Weltproduktion an Kraftwagen haben die Vereinigten Staaten von Amerika; hier ist die Erzeugung seit 1937 auf fast die Hälfte, um 44 vH, gesunken. Die Abnahme der Produktion in Canada und in Großbritannien fällt dagegen nur wenig ins Gewicht. Die Zunahme in einigen Ländern, vor allem in Deutschland, in geringem Grade in Italien und in Frankreich, konnte die rückläufige Bewegung der Weltproduktion nur wenig abschwächen. Allerdings ist der Anteil der Vereinigten Staaten an der Welterzeugung, der 1929 mit fast 85 vH beherrschend war, stark zurückgegangen; 1937 betrug er noch 82,6 vH, 1938 dagegen 63,9 vH. Am stärksten hat sich Deutschland vorgekämpft, das 1929 nur 1,5 vH, 1938 aber 8,5 vH der Welterzeugung herstellte. Während die deutsche Produktion sich seit 1929 etwa verdreifachte und die englische auf nahezu das Doppelte stieg, war die der Vereinigten Staaten um 50 vH, die canadische um 30 vH und die französische um 20 vH geringer als 1929. Damit steht Deutschland knapp hinter Großbritannien, dessen Anteil an der Weltproduktion sich ebenfalls stark erhöhte, an dritter Stelle; 1929 standen Canada und Frankreich an zweiter und dritter Stelle.

Auch der Anteil der Vereinigten Staaten am Gesamtbestand an Kraftwagen in der Welt (Anfang 1938 42,7 Mill. Stück) ist zurückgegangen. Während er Anfang 1937 (mit 28,2 Mill. Stück) noch 71 vH ausmachte, beträgt er jetzt (mit 29,7 Mill. Stück) 69,5 vH. Deutschland steht mit einem Bestand von 1,7 Mill. Wagen hinter Frankreich wie im Jahre 1937 noch an vierter Stelle, aber der Abstand zwischen beiden Ländern hat sich so verringert, daß in kurzem Deutschland nach der Anzahl der Kraftwagen an dritter oder gar an zweiter Stelle nach den Vereinigten Staaten stehen wird.

Die Verteilung des Kraftwagenbestandes auf Lastwagen und Personenvagen wird — von der Einkommenschichtung abgesehen — besonders durch die Standortbedingungen der Industrie und der Landwirtschaft bestimmt. So erklärt es sich, daß — wie diese Bedingungen von Land zu Land wechseln — auch im Verhältnis von Last- zu Personenkraftwagen große Unterschiede zu beobachten sind. Ländern mit einem sehr geringen Anteil der Lastkraftwagen (Vereinigte Staaten 14,3 vH des gesamten Kraftwagenbestandes, Union von Südafrika 14,3 vH, Canada 15,3 vH) stehen Länder mit einem sehr hohen Anteil der Lastkraftwagen

Bestand an Kraftwagen am 1. Januar 1938	Insgesamt		Personen-kraftwagen		davon Omnibusse		Last-kraftwagen	
	1 000 Stück	auf 1 Kraftwagen entfallen Einw.	1 000 Stück	auf 1 Pers.-kraftwag. entfallen Einw.	1 000 Stück	auf 1 Omnibus entfallen Einw.	1 000 Stück	auf 1 Lastkraftwag. entfallen Einw.
Ver. St. v. Amer.	29 705,2	4	25 470,1	5	127,6	1 013	4 235,1	31
Neuseeland .....	239,7	7	191,0	8	0,6	2 808	48,7	33
Hawai .....	57,9	7	47,3	8	0,5	742	10,7	37
Austral. Bund .....	732,3	9	506,3	14	.	.	226,0	30
Canada .....	1 306,1	9	1 106,4	10	2,3	4 892	199,7	56
Frankreich .....	2 192,5	19	1 699,6	25	38,2	1 098	492,9	85
Großbritannien .....	2 418,7	20	1 928,7	25	86,4	549	490,0	97
Luxemburg .....	12,1	25	7,9	38	0,2	1 473	4,2	70
Dänemark .....	144,9	26	104,6	36	1,6	2 353	40,3	94
Schweden .....	191,9	33	138,9	45	4,6	1 379	53,1	118
Union v. Südafri.	284,2	34	243,6	40	1,2	8 468	40,7	241
Uruguay .....	60,9	34	46,7	45	1,6	1 322	14,2	148
Norwegen .....	79,8	37	50,1	58	2,9	1 008	29,7	10
Belgien .....	223,8	37	145,8	57	1,7	4 780	77,9	107
Deutsches Reich <sup>1)</sup>	1 709,2	44	1 326,4	56	20,8	3 599	382,8	195
Schweiz <sup>2)</sup> .....	92,1	45	72,8	57	1,3	3 215	19,3	217
Irland .....	61,9	48	50,6	58	0,6	5 211	11,3	261
Argentinien .....	264,0	48	208,0	61	9,0	1 418	56,0	228
Niederlande .....	147,9	58	96,7	89	3,2	2 700	49,3	175
Finnland .....	42,2	90	26,2	145	2,6	1 478	16,0	237
Italien .....	436,4	100	328,0	133	9,6	4 519	108,3	402
Cuba .....	43,6	100	29,4	149	3,1	1 440	14,2	307
Algerien .....	64,6	113	56,5	129	1,5	4 956	8,1	905
Chile .....	40,8	113	30,1	153	1,3	3 477	10,7	430
Danzig <sup>3)</sup> .....	3,5	115	2,7	153	0,0	6 075	0,9	463
Tschecho-Slow.	105,5	144	81,9	186	2,6	5 955	23,6	646
Venezuela .....	23,3	148	14,0	247	.	.	9,3	3 711
Portugal .....	46,7	157	35,8	204	1,7	4 346	10,9	668
Mexiko .....	100,2	191	69,0	278	4,3	4 357	31,2	614
Ceylon .....	27,0	213	22,8	253	2,6	2 240	4,2	1 356
Estland .....	5,3	215	3,0	380	0,2	5 072	2,2	517
Brasilien .....	159,0	267	104,8	405	3,8	11 157	54,2	782
Philippinen .....	48,7	276	34,9	385	4,6	2 950	13,7	978
Peru .....	20,7	314	13,5	481	1,2	5 633	7,2	908
Sowjetrußland .....	514,4	331	65,1	2 619	.	.	449,3	379
Lettland .....	5,8	338	3,1	627	0,3	6 257	2,7	733
Ungarn .....	20,5	440	17,0	530	0,7	13 485	3,5	2 592
Griechenland .....	14,0	495	8,8	790	2,1	3 341	5,2	1 327
Ägypten .....	31,2	510	28,4	560	1,2	13 502	2,8	5 654
Japan .....	175,8	580	105,1	971	29,3	3 476	70,7	1 442
Rumänien .....	25,1	784	21,0	936	3,0	6 549	4,1	4 827
Litauen .....	2,7	881	2,1	1 119	0,3	8 125	0,6	4 133
Niederl.-Indien .....	69,2	960	56,4	1 176	8,8	7 543	12,8	5 207
Jugoslawien .....	14,8	1 042	11,0	1 402	0,7	21 389	3,8	4 120
Polen .....	33,1	1 043	26,2	1 316	1,8	19 689	6,8	5 047
Bulgarien .....	4,1	1 537	3,0	2 119	0,5	12 538	1,1	5 597

<sup>1)</sup> 1. 7. 38. — <sup>2)</sup> 30. 9. 37. — <sup>3)</sup> Einschl. Kraftomnibusse.

gegenüber (Lettland 46,1 vH, Estland 41,6 vH, Japan 40,2 vH, Venezuela 39,9 vH, Finnland 38,0 vH, Griechenland 37,3 vH, Norwegen 37,2 vH, Luxemburg 35,0 vH, Belgien 34,8 vH, Niederlande 33,3 vH). In der ersten Gruppe von Ländern steht dem Überlandgütertransport ein weiträumiges, frühzeitig ausgebildetes Eisenbahnnetz, das auch für die Beförderung von Stapelgütern

Zahl der Lastkraftwagen in vH der Zahl der Kraftwagen insgesamt am 1. Januar 1938

Länder	vH	Länder	vH
Ägypten .....	9,0	Italien .....	24,8
Algerien .....	12,5	Jugoslawien .....	25,7
Ver. Staaten von Amerika	14,3	Chile .....	26,2
Union von Südafrika .....	14,3	Bulgarien .....	27,5
Canada .....	15,3	Schweden .....	27,7
Ceylon .....	15,7	Dänemark .....	27,8
Ungarn .....	16,0	Philippinen .....	28,2
Rumänien .....	16,2	Australischer Bund <sup>1)</sup> .....	30,9
Irland .....	18,3	Mexiko .....	31,1
Niederländisch-Indien .....	18,4	Cuba .....	32,6
Hawai .....	18,4	Niederlande .....	33,3
Großbritannien .....	20,3	Brasilien .....	34,1
Neuseeland .....	20,3	Peru .....	34,6
Polen .....	20,7	Belgien .....	34,8
Schweiz (30. 9. 37) .....	21,0	Luxemburg .....	35,0
Argentinien .....	21,1	Norwegen .....	37,2
Litauen .....	21,3	Griechenland .....	37,3
Deutsches Reich (1. 7. 38)	22,3	Finnland .....	38,0
Tschecho-Slowakei .....	22,4	Venezuela .....	39,9
Frankreich .....	22,5	Japan .....	40,2
Uruguay .....	23,3	Estland .....	41,6
Portugal .....	23,4	Lettland .....	46,1
Danzig <sup>1)</sup> .....	24,8	Sowjetrußland .....	87,3

<sup>1)</sup> Einschl. Kraftomnibusse.

landwirtschaftlicher Herkunft geeignet ist, zur Verfügung. Die zweite Gruppe umschließt zwei Untergruppen von Ländern, die verkehrswirtschaftlich äußerste Gegensätze darstellen; sie sind entweder so weiträumig und dünn besiedelt, daß ein Eisenbahnnetz nicht ausgebaut werden konnte, oder sie sind engräumig und dicht besiedelt, so daß der wendigere und höchst anpassungsfähige Lastkraftwagen die im Nahverkehr schwerfällige Eisenbahn austicht. Zwischen beiden Ländergruppen befindet sich eine dritte Gruppe von Ländern, zu der außer Frankreich, Großbritannien und Italien auch Deutschland gehört. Hier liegt der Anteil der Lastkraftwagen zwischen einem Fünftel und einem Viertel des gesamten Kraftwagenbestandes.

Wichtige Verschiebungen der Kraftwagendichte, bezogen auf die Einwohnerzahl, sind im letzten Jahre nicht eingetreten. Günstiger gestaltete sich das Verhältnis nicht nur in Deutschland (von 47 auf 44 Personen je Kraftwagen), sondern auch in Großbritannien (von 21 auf 20), in Schweden (von 37 auf 33), in Belgien (von 41 auf 37), ferner in der Schweiz (von 51 auf 45) und in Italien (von 105 auf 100).

Von den Kraftträdern entfallen etwa 45 vH oder nahezu die Hälfte des Weltbestandes auf Deutschland (1,6 Mill. Stück). Es hat mit einem Krafttrad auf 47 Einwohner auch die höchste Krafttradhäufigkeit. Erst in weitem Abstände folgen Neuseeland, Frankreich, Australien und Großbritannien.

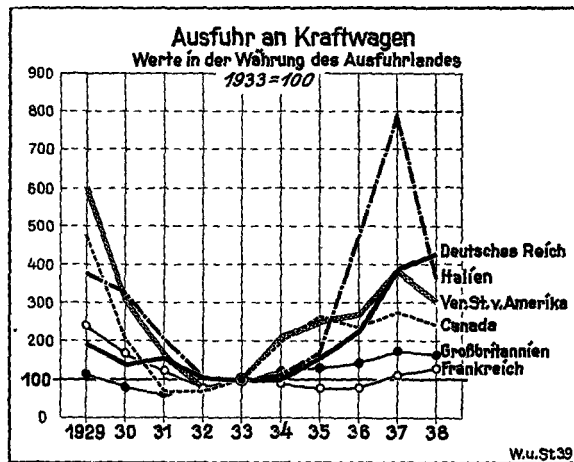
Bestand an Kraftträdern	Zeitpunkt	Zahl der Kraftträder	Auf 1 Krafttrad entfallen Einw.
Deutsches Reich	1. 7. 38	1 582 872	47
Neuseeland	31. 3. 37	24 201	66
Frankreich	1936	526 713	80
Australischer Bund	1. 1. 37	76 000	90
Großbritannien	Sept. 37	495 000	96
Luxemburg	1. 7. 37	3 113	96
Belgien	1. 1. 37	63 720	131
Dänemark	30. 9. 37	28 128	134
Schweden	31. 12. 36	44 359	142
Schweiz	30. 9. 37	27 472	152
Niederlande	1. 8. 37	54 084	160
Danzig	1. 7. 38	2 048	199
Italien	31. 12. 37	178 645	244
Tschecho-Slowakei	31. 12. 36	60 153	253
Norwegen	1. 1. 37	9 673	301
Union von Südafrika	31. 12. 37	27 485	356
Estland	1. 10. 37	2 085	542
Lettland	1. 10. 38	3 100	636
Algerien	1936	11 100	659
Finnland	1938	5 509	691
Ungarn	30. 6. 38	11 188	808
Irland	Aug. 36	3 501	841
Canada	1936	10 825	1 027
Marokko	1936	5 367	1 185
Ver. St. v. Amerika	1. 1. 36	104 000	1 243
Litauen	1938	1 344	1 783
Portugal	1936	3 918	1 864
Japan	1936	50 041	2 037
Polen	1. 7. 38	12 476	2 768
Jugoslawien	1936	3 513	4 384
Niederländisch-Indien	1. 1. 37	11 767	5 643
Rumänien	1935	2 770	7 092
Ägypten	1936	1 838	8 653
Britisch-Indien	31. 3. 37	11 697	30 653

markt selbst bei ausgeweiteten Produktionskapazitäten noch große Absatzreserven.

Im Jahre 1938 ist in allen wichtigeren Produktionsländern — mit Ausnahme von Deutschland — die Ausfuhr zurückgegangen. An der Deckung des Kraftwagenbedarfs der Welt beteiligt sich Deutschland, das seine Produktionskapazitäten seit 1933 ständig ausgebaut hat, mit einem von Jahr zu Jahr steigenden Anteil. Die »alten« Kraftwagenländer, mit Ausnahme von Großbritannien, kommen dagegen immer mehr ins Hintertreffen; die Vereinigten Staaten, die 1929 noch 63,5 vH der Weltausfuhr an Kraftwagen stellten, waren 1938 nur noch mit 50,0 vH beteiligt, Frankreich mit 4,9 vH (1929 8,1 vH). Deutschland dagegen hatte 1938 einen Anteil von 12,3 vH und steht damit hinter Großbritannien (14,2 vH) nunmehr an dritter Stelle in der Weltausfuhr von Kraftwagen.

Zahlen zur deutschen Kraftwagen- wirtschaft	Pro- duk- tion	Zu- lassun- gen	Aus- fuhr <sup>1)</sup>	Ein- fuhr <sup>1)</sup>	Be- stand	Preise
	1 000 Stück					1925=100
Personenkraftwagen						
1929.....	96,2	95,5	<sup>3)</sup> 4,8	<sup>3)</sup> 14,5	433	62,2
1932.....	43,4	41,1	8,9	2,6	497	54,1
1936.....	244,6	213,6	30,1	6,6	<sup>3)</sup> 961	46,1
1937.....	264,4	216,8	56,1	7,6	<sup>3)</sup> 1 126	44,5
1938 <sup>4)</sup> .....	275,1	222,6	65,5	8,1	<sup>3)</sup> 1 326	44,7
Lastkraftwagen						
1929.....	31,6	26,8	3,0	0,4	144	75,0
1932.....	8,2	7,0	2,2	0,2	152	69,8
1936.....	<sup>3)</sup> 71,6	<sup>3)</sup> 59,1	6,1	0,1	<sup>3)</sup> 271	62,9
1937.....	<sup>3)</sup> 76,3	<sup>3)</sup> 59,7	12,4	0,0	<sup>3)</sup> 322	63,5
1938 <sup>4)</sup> .....	<sup>3)</sup> 81,0	<sup>3)</sup> 66,7	12,6	2,6	<sup>3)</sup> 383	63,9

<sup>1)</sup> Personenkraftwagen einschl. Fahrgestelle. — <sup>2)</sup> Einschl. Karosserien. — <sup>3)</sup> Einschl. vorübergehend abgemeldete Wagen. — <sup>4)</sup> Vorläufige Zahlen. — <sup>5)</sup> Ab 1936 auch Dreiradkraftfahrzeuge.



Das Verhältnis zwischen Erzeugung und Ausfuhr von Kraftwagen, der Ausfuhranteil, ist über die Wechselfälle der Weltwirtschaftskrise hinweg in Italien und in Canada am größten geblieben. In beiden Ländern beträgt nunmehr der Ausfuhranteil rd. ein Drittel (gegen zwei Fünftel 1929). Fast unverändert blieb seit 1929 der Ausfuhranteil mit einem knappen Fünftel in Großbritannien. Frankreich verlor im Laufe der letzten zehn Jahre fast stetig an Ausfuhrbedeutung; 1938 wurde nur noch ein Zehntel der Erzeugung ausgeführt. Die Abwertungen des Franc haben also die Ausfuhr der französischen Kraftwagenindustrie, die früher eine hervorragende internationale Bedeutung gehabt hat, nicht anzuregen vermocht. Der Ausfuhranteil der Vereinigten Staaten erreichte 1938 mit einem Zehntel der Erzeugung erstmals wieder die Höhe von 1929. Nur Deutschland hat seit 1934 bei ständig wachsender Erzeugung auch den Ausfuhranteil von 6 vH im Jahre 1929 auf 22 vH im Jahre 1938 gesteigert. Stand vor der Weltwirtschaftskrise außer Canada und Italien unter den bedeutenden kraftwagenerzeugenden Ländern Frankreich als Exportland an erster Stelle, so ist dies nunmehr Deutschland geworden.

Die großen Unterschiede, die in der Kraftwagendichte, bezogen auf die Zahl der Einwohner und auf die Länge der für den Kraftwagenverkehr geeigneten Straßen, und in der Dichte des Straßennetzes der verschiedenen Länder bestehen, zeigen an, daß der potentielle Kraftwagenbedarf der Welt bisher nur zu einem geringen Teil gedeckt ist. Selbst die erstaunliche Motorisierung Deutschlands, wo noch 1929 erst auf je 111 Bewohner ein Kraftwagen kam, ist nur ein bescheidener Anfang. Nur wenige Herstellungsländer sind in ihrem Kraftwagenbestand nahezu gesättigt, so die Vereinigten Staaten und Canada. In diesen Ländern, wie in solchen Ländern, die dem Sättigungszustand schon nahe sind, hat allerdings der Inlandsmarkt nur noch begrenzte Ausweitungsmöglichkeiten. Denn hier wird der Inlandsabsatz auf den Ersatzbedarf beschränkt, der größtenteils bei günstiger Wirtschaftslage gedeckt wird. In diesen Ländern muß die Ausfuhr entsprechend groß sein, wenn die Produktionsanlagen ausgenutzt bleiben sollen. Den Kraftwagenindustrien der nicht gesättigten Länder dagegen bieten Inlands- und Auslands-

Kraftwagenausfuhr in vH<sup>1)</sup> der Kraftwagenerzeugung

Jahr	Deutsches Reich	Großbritannien	Frankreich	Italien	Ver. St. v. Amerika	Canada
1929.....	6	18	19	40	10	39
1932.....	22	17	11	23	5	21
1936.....	11	18	11	43	7	34
1937.....	20	19	12	59	8	32
1938.....	22	18	10	29	11	34

<sup>1)</sup> Nach den Stückzahlen.

Für die Kraftwagenindustrie der Vereinigten Staaten von Amerika ist das Jahr 1938, als ganzes genommen, ein äußerst ungünstiges Jahr. Die Jahreserzeugung ging auf 2 691 000 Wagen gegen 4 809 000 Wagen im Vorjahr zurück. Es wurden 1714000 Personenwagen oder 43,8 vH und 404 000 Lastkraftwagen oder 45,2 vH weniger hergestellt als im Vorjahr. Der Rückgang der Erzeugung gegenüber 1937 ist um rd. 200 000 größer als der Produktionsrückgang von 1929/30. Dabei war die Erzeugung von 1937 noch um rd. 530 000 Stück geringer als 1929. Ein so starker Rückgang innerhalb eines einzigen Jahres ist bisher in der amerikanischen Automobilindustrie noch nicht dagewesen.

Auch die Ausfuhr ist nach der günstigen Entwicklung des Jahres 1937 wieder erheblich geschrumpft; die Ausfuhr von Personenwagen ging um 33,2 vH, die von Lastkraftwagen um 27,7 vH zurück. Fast um die Hälfte nahm die Zahl der Neuzulassungen ab.

Zahlen zur Kraftwagenwirtschaft in den Vereinigten Staaten v. Amerika	Personenkraftwagen				Lastkraftwagen			
	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand <sup>1)</sup>	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand <sup>2)</sup>
	in 1000 Stück							
1929.....	4 570	3 880	339,4	23 121	771	527	196,8	3 380
1932.....	1 134	1 097	41,4	20 884	235	180	25,0	3 231
1936.....	3 671	3 405	181,6	24 219	783	612	106,2	4 003
1937.....	3 916	3 483	231,6	25 470	894	617	166,3	4 235
1938 <sup>2)</sup> .....	2 202	1 836	154,6	..	489	365	120,2	..

<sup>1)</sup> Jahresende. — <sup>2)</sup> Zum Teil Schätzungen.

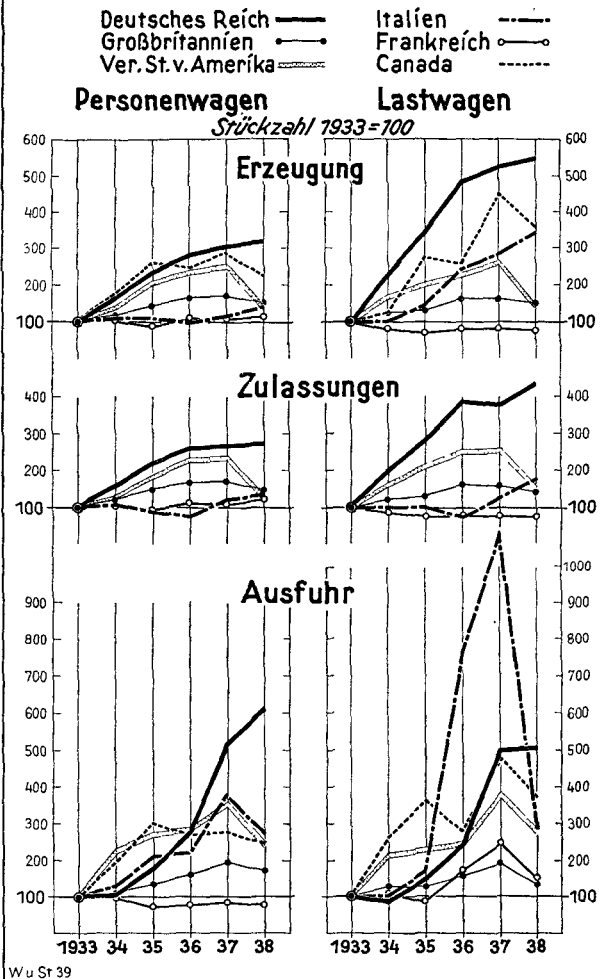
Der ungewöhnliche Produktionsrückgang ist zu erklären zunächst aus dem Rückschlag, den im Herbst 1937 die gesamte Wirtschaftstätigkeit der Vereinigten Staaten traf. Der Inlandsabsatz von Personen- und Lastkraftwagen ging infolgedessen zurück. Ende 1937 wurde die Erzeugung für das neue Jahr zuerst in dem vorgesehenen Umfang aufgenommen, obwohl noch beträchtliche Bestände aus dem Erzeugungsjahr 1937 bei den Händlern lagerten. Als sich im Frühjahr 1938 zeigte, daß selbst das bereits verminderte Erzeugungsvolumen die Vorräte der Händler auf eine bis dahin nicht gekannte Höhe (Ende Februar über eine halbe Million — 506 300 — Wagen) hatte anwachsen lassen, während zugleich die Bestände an zum Verkauf angebotenen gebrauchten Wagen auf über 700 000 Stück angestiegen waren, drosselten die Werke die Erzeugung entschieden mit dem Ziel, die Händlerbestände abzubauen. Dies war der zweite Grund für den scharfen Rückgang der Erzeugung im Jahre 1938.

Die allgemeine Wendung zum Besseren, die um die Jahresmitte eintrat, ferner die zum Teil damit auf dem Wege über steigende Nachfrage verbundene Verknappung der Händlerbestände (Ende September 1938 141 200 Stück — geringste Vorräte seit 1934 —) und der Bestände an gebrauchten Wagen (Ende September 1938 400 000 Stück) sowie die von der Industrie bis in den Herbst hinein drastisch gehandhabte Produktionsdrosselung kehrten das Verhältnis von Angebot und Nachfrage auf dem Kraftwagenmarkt um. Schon im November, also zum Beginn der neuen Saison, konnten die großen Firmen über außerordentliche große Aufträge berichten (General Motors 250 000 Wagen, Chrysler 137 000, Ford 200 000). So endete das Jahr, das einen einzigartigen Rückgang der Erzeugung mit sich brachte, mit einem in der ganzen Kraftwagenindustrie zu beobachtenden Optimismus; man erwartet für 1939 eine Erzeugung von 3,5 Mill. Kraftwagen, die etwa dem Durchschnitt der Erzeugung der letzten 12 Jahre und etwa dem normalen Ersatzbedarf entspricht. Ob diese Erwartungen gerechtfertigt sind, ob im besonderen der

seit Mitte 1938 zu beobachtende allgemeine Wirtschaftsaufschwung auch im Jahr 1939 andauern wird, ist allerdings durchaus unsicher; andererseits drängt ein längere Zeit aufgestauter Ersatzbedarf nach Befriedigung.

Auch im begonnenen Kraftwagenjahr hat die Industrie ihre neuen Modelle mit technischen Verbesserungen ausgestattet. Die vielfach erwarteten Preissenkungen sind jedoch ausgeblieben. Mehrere der großen Firmen haben zur Durchführung ihres diesjährigen Programms erhebliche Neuinvestitionen gemacht. Überhaupt gehen von den optimistischen Absatzerwartungen in der Kraftwagenindustrie, von der etwa 6 Mill. Arbeitskräfte unmittelbar oder mittelbar abhängig sind, bedeutsame, die Gesamtwirtschaft stützende Wirkungen aus.

## Die Kraftwagenwirtschaft in wichtigen Ländern



In Canada, dessen Kraftwagenindustrie eng mit derjenigen der Vereinigten Staaten verknüpft ist, hatte die Erzeugung 1937 ebenfalls den höchsten Stand nach der Weltwirtschaftskrise erreicht. Doch blieb sie um rd. ein Fünftel hinter dem Stand von 1929 zurück. Im Jahre 1938 ging die Erzeugung auf etwa

Zahlen zur Kraftwagenwirtschaft in Canada	Produktion		Beschäftigung	Ausfuhr	
	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen		Personenkraftwagen	Lastkraftwagen
	in 1 000		1926 = 100	in 1 000	
1929 .....	203,3	59,3	154,2	64,9	36,9
1932 .....	50,7	10,1	67,3	9,8	2,7
1936 .....	131,3	31,0	127,6	42,4	13,2
1937 .....	152,5	53,8	150,0	43,8	22,1
1938 <sup>1)</sup> .....	121,0	42,5	139,0	38,5	17,1

<sup>1)</sup> Zum Teil Schätzungen.

den Stand von 1930 zurück (auf insgesamt 164 000 Wagen). Der Rückschlag war jedoch weniger schwer als in den Vereinigten Staaten, er war bei Lastkraftwagen und bei Personenwagen etwa gleich stark (21 vH). Auch die Ausfuhr, die bei Lastkraftwagen besonders wichtig ist, ging wieder zurück.

In Großbritannien hatte das Jahr 1937 Rekordzahlen der Produktion, der Neuzulassungen und der Ausfuhr gebracht. Im Jahre 1938 ist hier die Kraftwagenwirtschaft allgemein fühlbar zurückgegangen. Die Herstellung von Personenwagen fiel von 389 600 Stück im Jahre 1937 auf 342 400 Stück (um 12,1 vH), die Lastkraftwagenerzeugung von 118 100 auf 105 500 Stück (um 10,7 vH). Diese Rückgänge entsprechen dem Umbruch, der seit Herbst 1937 in der allgemeinen Wirtschaftslage Englands eingetreten ist. Die Neuzulassungsziffer für Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Krafträder lag bis Oktober 1938 unter, im November zum ersten Male wieder — bei Lastkraftwagen sogar erheblich — über dem Vorjahrsstand. Auch die Produktion stieg wieder an. Allerdings ist gegen Ende des Jahres die Ausfuhr wieder verstärkt zurückgegangen. Zunächst ist wohl eine Stabilisierung der Kraftfahrzeugerzeugung, mindestens ein vorübergehender Stillstand der rückläufigen Bewegung zu erwarten. Aber, da die wirtschaftliche Gesamtlage Großbritanniens in der nächsten Zeit sich kaum erheblich bessern wird<sup>1)</sup>, kann für 1939 in der Kraftwagenindustrie nicht mit einer nachhaltigen Produktions- und Absatzausdehnung gerechnet werden. Immerhin brauchen ihre Aussichten auch nicht allzu ungünstig beurteilt zu werden.

Zahlen zur Kraft- wagenwirtschaft in Großbritannien	Produk- tion¹)	Zulas- sungen	Aus- fuhr	Einf- fuhr	Be- stand²)	Preise
	1 000 Stück					1924=100
Personenkraftwagen						
1929.....	182,3	176,1	33,8	21,5	1 098,1	75,0
1932.....	171,2	158,1	31,8	2,8	1 236,0	59,6
1936.....	353,8	312,1	64,7	12,1	1 762,9	49,0
1937.....	389,6	320,5	78,0	.	1 921,7	50,5
1938.....	342,4	278,0	68,3	.	.	.
Lastkraftwagen						
1929.....	56,5	53,5	8,2	16,3	336,1	84,3
1932.....	61,5	44,8	8,4	0,3	377,1	73,1
1936.....	107,6	81,0	16,9	2,7	467,6	60,2
1937.....	118,1	76,6	20,4	.	487,8	63,5
1938.....	105,5	68,0	14,3	.	.	.

<sup>1)</sup> Jahre endend im September des angegebenen Kalenderjahres. — <sup>2)</sup> Ende September.

In Frankreich begann die schon seit 1929 anhaltende Depression der Kraftwagenindustrie im Laufe des Jahres 1938 etwas nachzulassen. Die Erzeugung von Personenkraftwagen stieg auf 185 000 Stück und erreichte damit fast den Stand von 1929. Die Lastkraftwagenerzeugung bleibt allerdings nach wie vor niedrig (rund ein Drittel von 1929). Die Gesamterzeugung ist daher auch 1938 noch mit 207 000 Wagen um rd. 50 000 geringer als 1929. Die Ausfuhr ist weiter zurückgegangen. Der Inlandsabsatz leidet unter der im Juli 1938 vorgenommenen Erhöhung der Benzinsteuer. Diese macht zwei Drittel des Benzinpreises aus und wirkt auf breite Kraftfahrerschichten nahezu prohibitiv, zumal

<sup>1)</sup> Vgl. auch die Sonderbeilage zu »W. u. St., 19. Jg., 1939, Nr. 1, S. 3.

Zahlen zur Kraftwagenwirtschaft in Frankreich	Personenkraftwagen				Lastkraftwagen			
	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand <sup>1)</sup>	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand <sup>1)</sup>
1 000 Stück								
1929.....	191	.	39,1	930	63	.	9,9	365
1932.....	143	137,8	17,4	1 279	29	28,3	1,8	434
1936.....	180	168,6	18,8	1 687	23	21,5	2,6	480
1937.....	178	164,0	19,8	1 700	22	21,0	3,7	493
1938 <sup>2)</sup> .....	185	185,2	18,2	.	22	21,2	2,3	.

<sup>1)</sup> Jahresende. — <sup>2)</sup> Zum Teil Schätzungen.

auch die Kraftwagenpreise infolge der Steigerung der Lohnkosten erhöht wurden. Durch diese Faktoren werden viele Kraftwagenbesitzer veranlaßt, ihren längst ersatzreifen Wagen noch länger zu fahren, als es der sparsame Franzose ohnehin getan hätte. Auch in Frankreich kann in den nächsten Monaten der mittelbare Rüstungsbedarf, vor allem aber der kaum noch aufschiebbare Ersatzbedarf an Lastkraftwagen, eine gewisse Belebung der Kraftwagenindustrie mit sich bringen.

In Italien wurde eine weitere Ausdehnung der Kraftwagenherzeugung im ersten Teil des Jahres 1938 durch den Ausbau der Kohlen-, Eisen- und Treibstoffgrundlagen gehemmt. Die vorliegenden Produktionszahlen lassen daher nur noch einen gemäßigten Anstieg erkennen. Der inländische Kraftwagenbedarf ist — wie auch aus den Zulassungszahlen für 1938 hervorgeht — noch außerordentlich groß. Ihm kam ein Ausfuhrverbot für italienische Kraftwagen zugute, das, nachdem einmal der Kraftwagenbedarf in dem neuerworbenen afrikanischen Gebiet vorerst gedeckt worden war, eine weitere spekulative Ausdehnung der Ausfuhr nach Italienisch-Ostafrika verhindern sollte. So ging die Kraftwagenausfuhr, die im Jahre 1937 sprunghaft gestiegen war, 1938 wieder beträchtlich zurück.

Zahlen zur Kraftwagenwirtschaft in Italien	Personenkraftwagen				Lastkraftwagen <sup>1)</sup>			
	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand <sup>1)</sup>	Produktion	Zulassungen	Ausfuhr	Bestand <sup>1)</sup>
1 000 Stück								
1929.....	<sup>2)</sup> 60	.	<sup>2)</sup> 23,7	.	.	.	.	.
1932.....	25	19,3	6,2	227	4	3,4	0,4	90
1936.....	36	21,2	15,0	292	12	3,4	5,4	116
1937.....	43	34,2	25,8	328	14	5,5	7,7	108
1938 <sup>3)</sup> .....	53	38	18,3	.	17	6,9	2,0	.

<sup>1)</sup> Jahresende. — <sup>2)</sup> Einschl. Omnibusse. — <sup>3)</sup> Einschl. Lastkraftwagen und Omnibusse. — <sup>4)</sup> Zum Teil Schätzungen.

Ende des Jahres 1938 konnte eine Reihe von Hemmungen gelockert werden. Zunächst wurden die fünf verschiedenen Steuern, die den Güterverkehr auf Lastkraftwagen und Anhängern belasten, zu einer einzigen Steuer vereinfacht und auf die Hälfte herabgesetzt. Ferner wurde die Steuerfreiheit für Personenwagen nach deutschem Vorbild eingeführt. Schließlich wurde auch das Ausfuhrverbot für Abessinien wieder aufgehoben. So beginnt das neue Produktionsjahr, nachdem wichtige Bedingungen für den weiteren Produktionsfortschritt der italienischen Kraftwagenindustrie erfüllt werden konnten, mit einem günstigen Ausblick.

## Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

Der Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der seit dem 1. Januar 1936 statistisch beobachtet wird, hat sich seit dem Bestehen dieser Statistik in der großen Linie aufwärts entwickelt. In einzelnen Monaten sind allerdings saisonmäßige Rückschläge festzustellen oder hat sich die Zahl der Fahrgäste gegen den Vormonat verringert, weil der Monat weniger Kalendertage zählt. Mit hohen Zahlen erscheinen sowohl beim Ortsverkehr als auch beim Überlandverkehr regelmäßig die Monate Dezember und Januar; der Grund hierfür liegt darin, daß u. a.

in dieser Jahreszeit viele, die sich in wärmeren Jahreszeiten des Fahrrades bedienen, den Kraftomnibus als Verkehrsmittel wählen. Im Überlandverkehr treten außerdem die Monate Juli und August hervor, in denen die Überlandlinien stark von Urlaubsreisenden in Anspruch genommen werden.

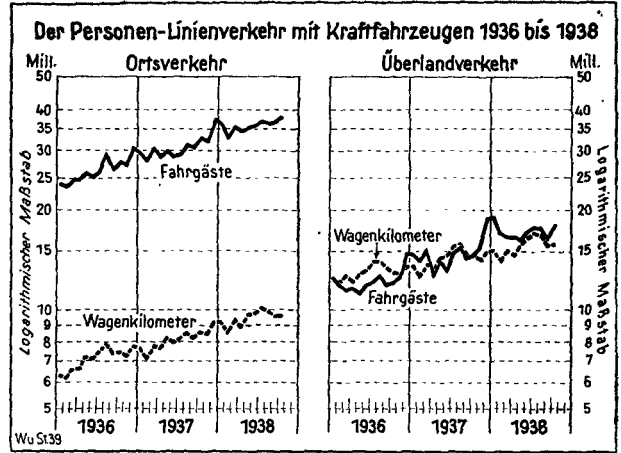
Der Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen wird teils von der Deutschen Reichspost und der Deutschen Reichsbahn, teils von Privatunternehmen — einschl. der kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Betriebe — durchgeführt. Dabei wird

Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen Jan. bis Okt. 1938	Linien <sup>1)</sup>		Kraft- omnibusse <sup>1)</sup>		Fahrten		Fahr- gäste in 1 000
	Zahl	Länge (km)	Zahl	Sitz- plätze <sup>2)</sup>	Zahl	Wagen- kilo- meter <sup>3)</sup>	
							in 1 000
	Ende Oktober					Januar bis Oktober	
Ortsverkehr							
Reichspost . . . . .	43	201,0	52	1 415	243	987	3 335
Reichsbahn . . . . .	1	2,2	2	55	17	51	182
Private Unternehmen <sup>4)</sup>	749	4 562,5	2 324	78 949	15 395	93 683	352 902
Zusammen . . . . .	793	4 765,7	2 378	80 419	15 655	94 721	356 419
1937 . . . . .	691	4 114,4	2 135	72 218	12 556	79 823	299 180
Überlandverkehr							
Reichspost . . . . .	2 359	54 129,0	3 817	97 193	4 716	78 630	74 475
Reichsbahn . . . . .	84	5 473,8	180	5 728	185	8 471 <sup>5)</sup>	3 287
Private Unternehmen <sup>4)</sup>	1 675	32 538,8	2 461	76 245	4 860	68 957	93 631
Zusammen . . . . .	4 118	92 141,6	6 458	179 166	9 761	156 058 <sup>6)</sup>	171 393
1937 . . . . .	4 007	85 788,2	6 356	172 478	9 108	142 070	143 226

<sup>1)</sup> Es sind nur die in Betrieb befindlichen Linien und Fahrzeuge erfaßt worden. — <sup>2)</sup> Einschl. der Sitzplätze in Anhängern. — <sup>3)</sup> Unterschiede zwischen den Aufrechnungen der Einzelzahlen und den Gesamtzahlen ergeben sich durch Auf- und Abrundungen. — <sup>4)</sup> Einschl. der kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Betriebe. — <sup>5)</sup> Berichtigte Zahl.

der Ortsverkehr fast ausschließlich von Privatunternehmen betrieben, während im Überlandverkehr die Privatunternehmen und die Reichspost hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen etwa in gleicher Stärke nebeneinander stehen.

Beim Ortsverkehr, bei dem das Schwergewicht der Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen liegt, haben sich in der Zeit von Januar bis Oktober 1938 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahrs die Länge der Linien um 15,8 vH, die Zahl der Fahrzeuge um 11,4 vH und die der gefahrenen Wagenkilometer um 18,7 vH erhöht; dabei ist die Zahl der Fahrgäste um 19,1 vH gestiegen. Beim Überlandverkehr, bei dem nur halb so viel Fahrgäste wie im Ortsverkehr befördert werden, der jedoch im Vergleich zum Ortsverkehr ein erheblich umfangreicheres Liniennetz unterhalten muß, sind die Betriebseinrichtungen nicht im gleichen Ausmaße ausgedehnt worden wie beim Ortsverkehr; dagegen hat sich der Umfang der Personenbeförderung günstiger entfaltet. Insgesamt ist hier die Linienlänge um 7,4 vH erweitert und die Zahl der Fahrzeuge um 1,6 vH erhöht worden; an Wagenkilometern wurden 9,8 vH mehr gefahren; die Zahl der Fahrgäste nahm dabei um 19,7 vH zu.



Der Verkehr der privaten Unternehmen zeigt bei beiden Verkehrsarten eine fast gleich hohe, der Entwicklung des Gesamtverkehrs entsprechende Zunahme (über 19 vH). Bei der Reichspost blieb die Zunahme der Personenbeförderung im Ortsverkehr (+ 3,1 vH) wie im Überlandverkehr (+ 17,6 vH) hinter der Gesamtentwicklung zurück, während bei der Reichsbahn die Zunahme des im ganzen allerdings sehr geringen Verkehrs (+ 76,7 vH und 81,5 vH) beträchtlich über den Durchschnitt hinausging.

Die Beteiligung der einzelnen Verkehrsträger am Personenverkehr hat sich von Januar bis Oktober 1938 gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1937 nicht erheblich verändert. Bei der Reichspost ging der Anteil im Orts- und Überlandverkehr zurück, bei den Privatunternehmen und besonders bei der Reichsbahn nahm er zu.

Bei der Aufteilung des Personen-Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen auf die einzelnen Länder und Landesteile tritt in der Betriebsleistung wie im Personenverkehr besonders stark Berlin hervor, auf das im Jahre 1938 allein rund 19,1 vH der von sämtlichen Privatunternehmen geleisteten Wagenkilometer und rund 34,2 vH der von allen Privatunternehmen beförderten Personen entfallen. Außer in Berlin ist die Personenbeförderung der privaten Unternehmen vor allem im Land Sachsen sehr lebhaft

Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach Ländern und Landesteilen	Privatunternehmen*)						Reichspost							
	Zahl der Linien¹)	Länge (km)	Zahl der Omnibusse¹)	Wagenkilometer in 1 000²)		Zahld.beförderten Personen in 1000³)	Zahl der Linien¹)	Länge (km)	Zahl der Omnibusse¹)	Wagenkilometer in 1 000²)		Zahld.beförderten Personen in 1000³)		
				Januar bis Oktober										
				Ende Oktober 1938						1937	1938	1937	1938	Ende Oktober 1938
Ostpreußen	89	1 735,6	121	2 995,7	3 957,7	4 362	6 940	80	1 950,0	106	2 286,5	2 493,2	1 052	1 210
Berlin	59	653,0	631	29 313,0	31 118,0	146 986	152 887							
Brandenburg	137	1 747,2	209	3 653,9	4 620,5	6 792	9 646	129	2 558,0	190	4 802,0	5 093,0	5 148	5 396
Pommern	76	1 124,1	108	2 627,4	2 842,4	4 590	5 913	74	2 131,0	69	1 561,4	1 627,9	601	693
Schlesien	90	1 042,8	147	3 870,5	4 249,9	9 728	12 499	281	6 579,0	327	5 910,7	6 178,7	5 571	6 585
Land Sachsen	214	4 219,4	486	18 636,9	20 484,6	41 959	49 309	189	4 414,0	442	7 205,8	7 606,1	9 787	10 981
Prov. Sachsen	146	2 370,3	209	4 276,2	5 127,4	6 047	9 147	175	3 270,0	200	4 257,0	4 396,8	5 133	5 934
Thüringen	81	1 107,2	126	2 146,8	2 976,7	4 098	6 599							
Anhalt	32	396,6	56	1 041,2	1 422,7	2 034	3 126							
Mecklenburg	33	486,9	62	1 766,1	2 073,7	5 326	6 466	56	1 529,0	71	1 357,2	1 507,4	940	1 144
Schleswig-Holstein	98	1 931,1	187	7 642,3	6 952,3	14 690	14 969							
Hamburg	44	507,1	134	4 760,8	6 440,9	8 609	11 956							
Hannover	110	1 934,5	184	4 942,8	5 568,2	10 312	11 501	281	6 796,0	354	9 547,1	9 936,9	6 932	7 494
Oldenburg	27	229,2	41	419,2	1 405,7	496	3 108							
Braunschweig	40	511,5	74	1 344,8	1 955,5	2 798	4 499							
Bremen	9	52,0	28	243,4	277,9	784	872	108	2 331,0	163	3 304,8	3 492,4	2 800	3 275
Westfalen	197	2 620,2	338	9 979,4	11 881,0	19 082	25 760							
Lippe	12	206,1	15	549,6	572,6	801	820							
Schaumburg-Lippe	3	19,0	3	41,0	41,4	71	79	184	4 053,0	303	5 449,8	5 724,5	5 393	5 987
Hessen-Nassau	65	883,3	194	5 940,9	6 639,0	19 656	21 327							
Land Hessen	37	527,4	69	3 162,7	2 749,6	4 551	4 935							
Rheinprovinz	232	3 817,0	428	16 888,0	19 221,8	29 483	39 394	179	4 502,0	301	7 818,3	8 201,5	6 298	7 060
Saarland	23	262,3	37	1 107,2	1 066,8	2 194	2 566	42	684,0	79	1 141,8	1 735,8	1 799	3 094
Bayern links d. Rh.	27	373,7	44	1 004,4	943,7	2 576	2 518	80	1 686,0	145	2 113,5	2 858,3	2 333	3 315
Baden	65	799,6	117	2 238,6	2 672,2	3 999	5 583	119	2 378,0	291	3 874,3	4 303,5	3 445	4 058
Hohenzoller. Lande	7	144,5	12	136,0	154,6	104	133							
Württemberg	274	3 919,4	397	5 609,8	6 380,1	7 660	9 553							
Bayern rechts d. Rh.	197	3 480,3	328	6 818,9	8 842,3	14 113	24 230	139	2 323,0	203	3 500,4	3 781,3	2 860	3 397
								286	7 146,0	625	9 266,8	10 679,2	6 500	8 187
Deutsches Reich	2 424	37 101,3	4 785	143 157,5	162 639,2	373 900	446 531	2 402	54 330,0	3 869	73 396,2	79 616,7	66 591	77 810

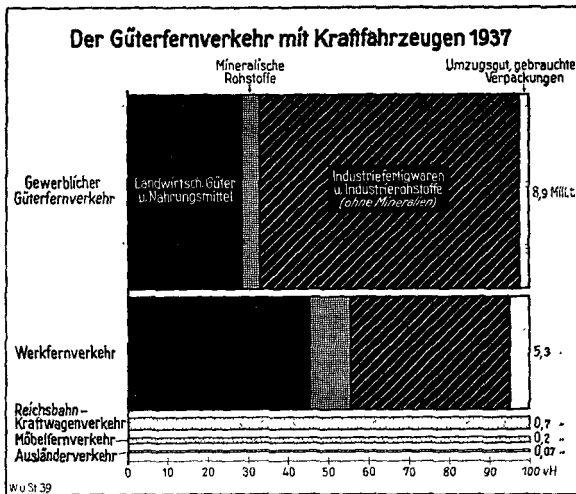
<sup>\*)</sup> Einschl. der kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Betriebe. — <sup>1)</sup> Es wurden nur die in Betrieb befindlichen Linien und Fahrzeuge erfaßt. — <sup>2)</sup> Unterschiede zwischen den Aufrechnungen der Einzelzahlen und den Gesamtzahlen ergeben sich durch Auf- und Abrundungen.

gewesen, wo der Ortsverkehr (1938: 26,4 Mill. Fahrgäste) und der Überlandverkehr (1938: 22,9 Mill. Fahrgäste) zusammen etwa 12,6 vH der Wagenkilometer und 11,0 vH der Fahrgastzahl der Privatunternehmen im ganzen Reich ausmachten. Auch in den Industrieprovinzen Rheinland, Westfalen und Hessen-Nassau,

ferner in Schleswig-Holstein und in Bayern rechts des Rheins besteht großer Verkehr auf privaten Kraftfahrlinien. Der Verkehr der Reichspost verteilt sich etwas gleichmäßiger auf die Länder und Landesteile; doch treten auch hier das Land Sachsen, die Rheinprovinz und Bayern rechts des Rheins stärker hervor.

## Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen<sup>1)</sup> umfaßte im Jahre 1937 insgesamt rd. 15,2 Mill. t. Gegen den Güterverkehr der drei Hauptverkehrsmittel — Eisenbahn-, Binnenschiffahrts- und Seeschiffsverkehr — bleibt er noch erheblich zurück. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß die bei der Bahn, dem Binnenschiff und dem Seeschiff vorherrschenden Massengüter, wie Kohle, Erze, Kies und Sand, beim Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen im allgemeinen eine untergeordnete Rolle spielen, daß dagegen vornehmlich hochwertige Güter, wie Mehl und Bier, Chemikalien, Papier und Eisenerzeugnisse, vertreten sind, die erheblich größere Frachteinnahmen je t erbringen.



Unternehmen der Industrie, der Landwirtschaft und des Handels. Daneben steht der Güterfernverkehr der Deutschen Reichsbahn, der Möbelfernverkehr und der Verkehr ausländischer Firmen. Nach den Ergebnissen der vorliegenden Statistik ist das Verhältnis zwischen den beiden wichtigsten Verkehrszweigen des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen wie 2:1, wenn man die Gütermenge zugrunde legt, und wie 3:1, wenn man die tonnenkilometrischen Leistungen betrachtet.

Von den im Jahre 1937 insgesamt beförderten Gütern entfallen 8,9 Mill. t oder 58,4 vH auf den gewerblichen Güterfernverkehr der privaten Unternehmen und 5,3 Mill. t oder 34,9 vH auf den Werkfernverkehr. Die restlichen Mengen verteilen sich auf den Verkehr der Deutschen Reichsbahn (717 369 oder 4,7 vH), den Möbelfernverkehr (244 167 t oder 1,6 vH) und den Güterfernverkehr der ausländischen Unternehmer (70 182 t oder 0,4 vH).

Die tonnenkilometrischen Leistungen des gewerblichen Güterfernverkehrs fallen verhältnismäßig stärker ins Gewicht, weil bei ihm die Transporte im allgemeinen über weitere Strecken geführt werden als beim Werkfernverkehr. Während beim gewerblichen Güterfernverkehr 29,8 vH der Gütermenge und sogar 48,5 vH der tonnenkilometrischen Leistungen auf die Entfernungsstufen von 300 bis 600 km entfallen, spielt sich der Werkfernverkehr mit 76,1 vH der Gütermenge und mit 54,2 vH der tonnenkilometrischen Leistungen in der Zone zwischen 50 bis 150 km ab. Vom gewerblichen Güterfernverkehr entfallen nur 33,7 vH der Gütermenge und 13,1 vH der tonnenkilometrischen Leistungen auf diese beiden Entfernungsstufen.

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nach Verkehrs- trägern	Ins- ge- samt	davon				
		Reichs- bahn	R.K.B.- Verkehr	Werk- fern- verkehr	Möbel- fern- verkehr	Ausl. Unter- nehmer
Menge der beförderten Güter in t						
1. Vj. 1937 .....	3 271 465	122 817	2 083 185	1 010 686	40 877	13 900
2. „ „ .....	3 634 537	167 489	2 044 201	1 340 504	64 458	17 885
3. „ „ .....	4 149 008	211 825	2 353 661	1 501 735	62 037	19 750
4. „ „ .....	4 092 644	215 238	2 399 264	1 382 700	76 795	18 647
1. „ 1938 .....	4 053 788	199 795	2 421 477	1 358 824	57 040	16 652
2. „ „ .....	4 529 476	249 130	2 602 439	1 579 327	80 768	17 812
Geleistete Tonnenkilometer in 1 000						
1. Vj. 1937 .....	723 023	23 936	550 511	138 660	7 057	2 860
2. „ „ .....	768 532	33 365	540 306	179 861	11 538	3 462
3. „ „ .....	8 63 097	38 970	609 229	199 856	11 172	3 870
4. „ „ .....	8 90 791	42 855	643 391	186 671	14 067	3 807
1. „ 1938 .....	895 843	41 681	655 683	184 776	10 519	3 184
2. „ „ .....	984 951	52 379	700 219	213 340	15 367	3 646

Die beiden Hauptträger des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen sind die im Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (R. K. B.) zusammengeschlossenen Unternehmen des gewerblichen Güterfernverkehrs und die Werkfernverkehr betreibenden

<sup>1)</sup> Diese Statistik, die seit dem 1. Oktober 1936 geführt wird, erstreckt sich nicht auf den gesamten Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, sondern beschränkt sich auf diejenigen Teile, die teils steuerpflichtig, teils konzessions- und steuerpflichtig sind und daher auch die rechtlichen Handhaben für eine laufende statistische Beobachtung bieten. Dies ist z. Zt. bei allen Transporten von 50 km an der Fall (Güterfernverkehr).

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen im Jahre 1937 nach Güterarten	Ins- ge- samt	darunter		Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen im Jahre 1937 nach Güterarten	Ins- ge- samt	darunter	
		R. K. B.- Verkehr	Werk- fern- verkehr			R. K. B.- Verkehr	Werk- fern- verkehr
		in 1 000 t				in 1 000 t	
Sämtl. Güterarten.. davon	15147,7	8880,3	5235,6	And. chemische Er- zeugnisse <sup>1)</sup> .....	410,9	319,5	85,3
Fische, auch Zube- reitungen .....	85,8	40,7	28,3	Häute, Felle .....	126,9	111,6	13,3
Fleisch, auch Zube- reitungen .....	135,0	85,3	34,3	Garne .....	127,4	102,3	22,4
Milch und Rahm .....	45,1	21,3	23,3	Spinnstoffe .....	140,3	129,3	7,4
Eier .....	30,6	15,1	13,3	Unbearb. Holz .....	138,2	60,4	67,7
Weizen .....	168,3	66,4	76,6	Schneitholz .....	906,4	375,8	425,5
Roggen .....	143,1	43,7	80,7	Holzwaren .....	141,3	60,6	63,6
Gerste .....	92,0	47,6	30,3	Papier, Pappe .....	1102,0	894,4	167,3
Gemüse .....	93,1	32,8	55,5	Betonwaren .....	62,0	18,9	37,2
Obst, Südfrüchte .....	144,6	77,6	62,0	Künstliche Steine .....	881,5	369,8	475,3
Milcherzeugnisse .....	205,4	148,7	45,3	And. Steingut-, Ton-, Porzellanwaren .....	81,5	54,6	19,6
Öle und Fette .....	403,2	181,1	217,3	Glas, Glaswaren .....	153,8	106,0	30,4
Roggen- u. Weizen- mehl .....	631,0	243,0	356,3	Stab- und Formeisen .....	270,1	228,7	23,5
Malz .....	111,3	85,9	17,7	Bleiche u. Eisen Platten } .....	265,8	223,7	19,9
Stärke .....	105,7	97,8	6,5	Röhren u. Stahl Rohre } .....	192,5	159,0	15,4
Verbrauchsucker .....	355,0	244,7	108,2	Eisen- u. Stahldraht .....	121,6	97,6	16,4
Wein, Most .....	135,5	97,1	35,1	Gießerei- u. and. Walzwerkzeugn. ....	310,8	266,9	30,3
Bier .....	583,3	175,9	404,9	Maschinen .....	196,1	153,1	28,7
Kleie und Ölkuchen .....	85,7	29,9	53,9	Andere Eisen- und Stahlwaren .....	618,9	452,4	132,7
Mineralöle u. Rück- stände .....	268,3	129,6	133,3	Rohkupfer .....	85,1	78,7	2,9
Rohe u. bearbeitete Natursteine .....	122,7	49,0	65,5	Andere rohe Nicht- eisenmetalle .....	163,0	135,8	14,2
Kalk und Gips .....	109,6	25,5	83,3	N.-E.-Metallhalbzg. ....	69,9	57,4	9,2
Zement, Mörtel .....	272,3	107,9	160,0	N.-E.-Metallwaren .....	76,6	58,7	10,3
Farbstoffe, Farben, Lacke .....	111,6	78,8	30,6				

<sup>1)</sup> Ohne die im 1. Vj. von den Pauschalfirmen gemeldeten 70 800 t. —  
<sup>2)</sup> Außer Düngemitteln.



Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nach Verkehrsbezirken Januar 1937 bis Juni 1938 nach Vierteljahren	Gesamtempfang						Gesamtversand					
	1937				1938		1937				1938	
	1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.	4. Vj.	1. Vj.	2. Vj.	1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.	4. Vj.	1. Vj.	2. Vj.
	t											
Ostpreußen, ohne Häfen . . . . .	20 250	26 423	28 302	29 028	25 581	33 001	21 781	27 358	31 559	29 043	26 023	36 579
Ostpreußen, Häfen . . . . .	13 453	15 896	19 713	20 150	18 896	24 825	11 491	14 068	14 373	19 462	18 717	21 777
Pommern, ohne Häfen . . . . .	32 659	40 538	46 877	39 976	38 175	48 111	36 300	35 439	43 875	47 873	50 187	51 799
Pommern, Häfen . . . . .	26 756	26 586	40 499	38 346	41 539	41 397	33 410	38 889	40 330	36 635	37 441	38 952
Nordmark, ohne Häfen . . . . .	75 287	87 074	93 243	91 618	96 564	114 199	76 441	89 642	106 028	89 438	93 324	110 184
Westliche Ostseehäfen . . . . .	56 873	65 202	79 572	78 648	81 151	89 148	46 173	47 481	55 343	59 029	61 752	68 483
Unterelbehäfen . . . . .	150 373	157 670	187 985	180 237	175 478	181 211	236 167	227 023	256 972	270 838	286 483	295 842
Unterweserhäfen . . . . .	55 613	57 855	65 383	67 340	61 728	66 982	59 277	64 310	75 169	75 866	79 399	86 183
Unteremshäfen . . . . .	2 364	2 695	3 109	2 901	3 862	4 120	2 514	3 522	3 513	3 907	5 659	8 988
Niedersachsen . . . . .	256 525	289 673	320 754	308 495	324 187	397 443	224 557	260 862	289 407	295 708	275 279	344 694
Oberschlesien . . . . .	35 845	41 359	50 881	45 888	42 246	53 588	43 715	51 056	70 007	58 093	58 034	76 916
Niederschlesien . . . . .	117 998	132 341	155 700	143 401	139 091	172 797	144 305	161 088	182 671	174 186	164 849	199 611
Berlin . . . . .	304 356	298 169	329 548	343 758	351 290	360 165	111 285	127 082	132 353	124 887	126 043	148 744
Brandenburg . . . . .	126 813	153 406	168 704	159 953	160 774	181 924	170 509	178 018	216 373	202 177	199 230	215 278
Magdeburg-Anhalt . . . . .	84 028	95 609	109 191	111 365	105 773	110 200	97 693	104 156	132 267	142 814	125 067	129 438
Merseburg-Erfurt . . . . .	88 896	98 180	117 775	120 366	115 037	131 767	114 039	115 746	139 378	136 502	133 524	143 749
Thüringen . . . . .	56 496	65 031	76 976	81 538	78 147	89 975	51 423	59 632	76 566	72 615	72 335	73 657
Sachsen . . . . .	279 306	300 512	360 584	363 596	349 588	392 046	263 216	278 679	315 787	325 211	319 034	346 198
Hessen . . . . .	174 937	199 396	225 485	225 513	216 975	245 469	131 686	154 752	174 420	164 736	150 805	172 460
Ruhrgebiet . . . . .	245 775	277 255	324 492	317 333	313 263	335 231	253 404	303 164	336 766	348 731	364 067	390 469
Westfalen } ohne Ruhrgebiet	174 574	206 909	228 883	221 184	218 809	236 523	164 711	195 460	233 740	220 190	217 885	238 849
Rheinland } . . . . .	245 692	283 720	324 981	306 656	317 174	350 440	338 231	393 851	442 176	410 531	432 776	477 475
Saar-Pfalz . . . . .	69 132	75 537	83 469	82 830	82 957	96 361	67 138	69 279	81 281	81 141	76 339	88 532
Mannheim-Ludwigshafen . . . . .	40 888	40 390	47 425	51 078	53 352	51 119	88 595	90 236	95 428	99 421	104 392	102 751
Baden . . . . .	88 184	102 594	113 098	107 482	107 944	119 734	102 364	114 953	124 377	124 161	120 836	137 287
Württemberg . . . . .	178 481	201 030	215 989	220 109	211 896	236 840	144 134	168 084	184 574	180 169	168 479	190 203
Südbayern . . . . .	156 853	165 731	179 005	181 003	174 570	199 450	133 663	141 782	157 677	159 791	156 922	185 860
Nordbayern . . . . .	105 053	117 764	139 808	139 954	135 442	152 266	88 961	99 338	109 479	117 905	107 865	124 115
Österreich . . . . .	—	—	—	—	—	2 036	—	—	—	—	—	1 695
Deutsches Reich	3 263 460	3 624 545	4 137 431	4 079 746	4 041 489	4 518 368	3 257 183	3 614 950	4 121 889	4 071 060	4 032 746	4 506 768

Von den im Güterfernverkehr beförderten Waren entfielen:

	Gesamtverkehr <sup>1)</sup>	darunter R.K.B.-Verkehr	Werkfernverkehr <sup>1)</sup>
auf landwirtsch. Güter u. Nahrungsmittel . . . . .	5 094	2 504	2 375
mineralische Rohstoffe . . . . .	899	364	510
Industriefertigwaren u. Industrierohstoffe (ohne Mineralien) . . . . .	8 380	5 774	2 074
Umsatzgut, gebr. Verpackungen . . . . .	722	203	262
lebende Tiere . . . . .	53	36	14

<sup>1)</sup> Ohne die im 1. Vj. von den sogenannten Pauschalfirmen gemeldeten 70 800 t.

Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nach Entfernungstufen im Jahre 1937	Ins-ge-samt	davon				
		Reichsbahn	R.K.B.-Verkehr	Werkfernverkehr	Möbel-fernverkehr	Ausl. Unter-nnehmer
Entfernungstufen in km		Menge der beförderten Güter in t				
50—100 . . . . .	4 039 627	259 449	1 303 902	2 394 114	61 630	20 532
101—150 . . . . .	3 563 093	149 199	1 690 877	1 645 771	66 602	10 644
151—200 . . . . .	1 925 293	76 437	1 218 688	569 047	41 163	19 958
201—250 . . . . .	1 134 952	49 311	812 002	242 739	26 016	4 884
251—300 . . . . .	986 392	43 017	767 730	156 517	16 545	2 583
301—400 . . . . .	1 281 047	54 306	1 070 819	136 512	17 839	1 571
401—500 . . . . .	1 086 388	41 507	953 298	79 047	7 344	5 192
501—600 . . . . .	697 346	21 518	626 337	42 850	4 568	2 073
601—700 . . . . .	341 481	12 233	298 271	26 804	1 714	2 459
701—800 . . . . .	107 939	6 577	91 093	9 635	476	158
801—900 . . . . .	39 678	2 610	33 769	3 098	166	35
901—1000 . . . . .	10 953	1 020	9 695	138	76	24
über 1000 . . . . .	4 265	185	3 830	153	28	69
Insgesamt	15 218 454	717 369	8 880 311	5 306 425	244 167	70 182
Geleistete Tonnenkilometer in 1 000						
50—100 . . . . .	314 021	20 222	101 185	186 229	4 790	1 595
101—150 . . . . .	434 113	18 105	205 945	200 667	8 101	1 295
151—200 . . . . .	329 687	13 048	208 813	97 368	7 041	3 417
201—250 . . . . .	252 202	10 951	180 448	53 942	5 776	1 085
251—300 . . . . .	268 073	11 676	208 668	42 534	4 491	704
301—400 . . . . .	444 859	18 836	371 871	47 416	6 191	545
401—500 . . . . .	484 850	18 518	425 381	35 260	3 275	2 416
501—600 . . . . .	378 998	11 685	340 433	23 276	2 478	1 126
601—700 . . . . .	219 144	7 852	191 420	17 200	1 097	1 575
701—800 . . . . .	80 309	4 889	67 781	7 167	354	118
801—900 . . . . .	33 357	2 190	28 398	2 600	140	29
901—1000 . . . . .	10 322	963	9 134	131	71	23
über 1000 . . . . .	4 408	191	3 960	157	29	71
Insgesamt	3 254 343	139 126	2 343 437	713 947	43 834	13 999

Danach macht der Verkehr mit mineralischen Rohstoffen nur 5,9 vH des gesamten Güterfernverkehrs auf Kraftfahrzeugen aus. Das Schwergewicht des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen liegt bei den Industrieerzeugnissen, in die auch industrielle Rohstoffe einbezogen sind; der Anteil dieser Gütergruppe beträgt insgesamt 55,3 vH. Die landwirtschaftlichen Güter und Nahrungsmittel nehmen ebenfalls mit 33,6 vH einen sehr breiten Raum ein. Beim Werkfernverkehr überwiegen die landwirtschaftlichen Güter und Nahrungsmittel; vor allem treten hier Mehl, Bier sowie Fette und Öle hervor. Dagegen machen beim gewerblichen Güterfernverkehr die Industrieerzeugnisse und Industrierohstoffe (außer Mineralien) rund zwei Drittel des ganzen Verkehrs aus; der Verkehr mit landwirtschaftlichen Gütern, der hier zwar noch umfangreicher ist als beim Werkfernverkehr, tritt im Rahmen des R. K. B.-Verkehrs etwas zurück.

Von den Wirtschaftsgebieten haben die Industriezentren und Industriegebiete auch im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen die wirtschaftlich bedeutsamsten Verkehrsbeziehungen, so vor allem das Ruhrgebiet mit dem Rheinland und Westfalen und Berlin mit Brandenburg; auch Hamburg mit Niedersachsen sowie Sachsen und Mitteldeutschland sind mit bedeutenden Verkehrs-mengen vertreten.

Der Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen ist noch im Aufbau begriffen. Er bewegt sich daher in stark steigender Linie. In der Zeit von Januar bis Juni 1938 wurden gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahrs insgesamt rd. 1,7 Mill. t (+ 24,3 vH) mehr befördert. Beim gewerblichen Güterfernverkehr der Privat-unternehmen (R. K. B.) betrug die Zunahme 21,7 vH, beim Werkfernverkehr 25,0 vH und beim Reichsbahn-Kraftwagen-verkehr sogar 54,6 vH. In den einzelnen Landesteilen, die größeren Verkehr mit dem Lastkraftwagen aufzuweisen haben, war die Güterbeförderung beachtlich gestiegen

	Empfang	Versand
in Niedersachsen . . . . .	+ 175 000	+ 135 000
in Sachsen . . . . .	+ 162 000	+ 123 000
im Ruhrgebiet . . . . .	+ 125 000	+ 198 000
im Rheinland <sup>1)</sup> . . . . .	+ 138 000	+ 178 000
in Westfalen <sup>1)</sup> . . . . .	+ 74 000	+ 97 000
in Berlin . . . . .	+ 109 000	+ 36 000
in den Unterelbehäfen . . . . .	+ 48 000	+ 119 000

<sup>1)</sup> Ohne Ruhrgebiet.

## Reichsautobahnen und Reichsstraßen

Planung und Bau der deutschen Reichsautobahnen sind im Jahre 1938 abermals erheblich erweitert worden. Während noch zu Ende des vorigen Jahres als Gesamtlänge der Autobahnen etwa 10 000 km vorgesehen waren, erstreckt sich die Planung Ende des Jahres 1938 auf etwa 13 000 bis 14 000 km. In erster Linie sind die Aufgaben im Autobahnbau durch den Anschluß Österreichs erweitert worden, in dessen Gebiet etwa 1 400 km Autobahnen gebaut werden sollen. Weiter hat der Anschluß der sudetendeutschen Gebiete an das Reich die Planung von drei neuen Autobahnlinien ermöglicht, die zusammen etwa 920 km ausmachen. Hierbei handelt es sich um eine Verbindung zwischen Reichenberg und Eger mit Anschlüssen nach Görlitz, Dresden und Bayreuth, ferner um eine Ergänzungslinie von Chemnitz nach Regensburg, die Sachsen und Bayern durch sudetendeutsches Gebiet verbindet, und schließlich um eine Linie von Breslau nach Wien, die Schlesien und Österreich durch sudetendeutsches Gebiet und durch das Gebiet der Tschecho-Slowakei miteinander verbindet. Diese Linie ist besonders bemerkenswert, da sie in einer Länge von etwa 60 km durch das Gebiet der Tschecho-Slowakei führt<sup>1)</sup>. Es wird künftig möglich sein, auf dieser Durchgangsbahn mit dem Kraftwagen ohne Zoll- und Paßrevision zwischen Schlesien und Österreich zu verkehren, da die beiderseitigen Zoll- und Paßstellen nur auf den tschechischen Zufahrtswegen zur Durchgangsbahn errichtet werden. Im alten Reichsgebiet hat sich das Autobahnnetz vor allem im linksrheinischen Gebiet um etwa 600 km ausgedehnt, wodurch eine Verbindung längs der Westgrenze von Aachen nach Saarbrücken und Kaiserslautern sowie Querverbindungen nach Bonn, Koblenz und Mainz hergestellt werden. Ferner sind zur Abrundung des Autobahnnetzes an mehreren Stellen Ergänzungslinien von zusammen etwa 750 km vorgesehen worden, so daß zur Planung des Autobahnnetzes nach dem Stand von Ende 1937 etwa 3 600 km neue Autobahnlinien hinzukommen.

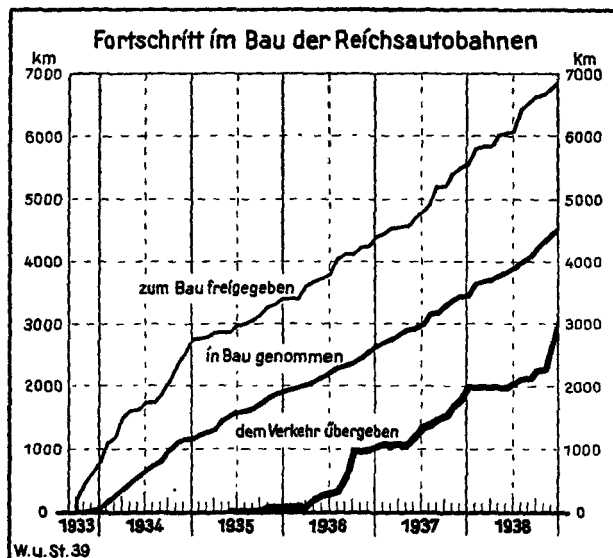
Trotz der neuen Aufgaben, die dem Autobahnbau in Österreich erwachsen sind, und trotz der besonderen Schwierigkeiten, die sich für alle Straßenbauarbeiten aus dem Bau der Westbefestigungen ergeben haben, ist das Bauziel des Jahres 1938, die Fertigstellung des 3000. km, erreicht worden. Im Laufe des Jahres wurden 39 neue Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 1 038,6 km fertiggestellt und eröffnet, so daß am 31. Dezember 1938 insgesamt 3 065,0 km Autobahnen dem Verkehr übergeben waren. Gegenwärtig sind folgende Autobahnstrecken zusammenhängend befahrbar:

Berliner Ring—Leipzig—Nürnberg—München .....	523,3 km
Göttingen—Kassel—Hersfeld—Frankfurt/M.—Mannheim—Heidelberg—Karlsruhe—Pforzheim/West .....	389,1 „
Herford—Recklinghausen—Essen—Köln—Ittenbach .....	269,2 „
Berliner Ring—Magdeburg—Hannover—Bad Nenndorf .....	253,4 „
Pforzheim/Ost—Stuttgart—Ulm—München .....	239,1 „
Forst/West—Liegnitz—Breslau—Brieg .....	231,3 „
Okrilla—Dresden—Chemnitz—Jena .....	180,5 „
Berliner Ring—Stettin .....	140,9 „
München—Salzburg .....	124,5 „
Hamburg—Bremen—Burgdamm .....	118,9 „
Berliner Ring/Osttangente—Südtangente einschl. Brandenburger Dreieck bis Werder .....	117,6 „
Königsberg—Elbing/West .....	96,3 „
Hamburg—Lübeck—Reichstraße 75 Travemünde .....	69,6 „
Berliner Ring—Frankfurt/Oder .....	53,2 „
Dresden—Ruhland .....	40,1 „
Halle—Leipzig—Engelsdorf .....	38,4 „
Zwickau—Plauen .....	36,7 „
Kaiserslautern—Tiefenthal .....	33,3 „
Hubenland—Gleiwitz—Beuthen .....	31,1 „
Berliner Ring—Teupitz .....	25,0 „
Stuttgart—Ludwigshafen .....	20,1 „
Ubstadt—Bautzen .....	14,0 „
Leverkusen—Burscheid .....	10,6 „
Nürnberg—Reichsparteitagsgelände .....	5,5 „
Karlsruhe—Ettlingen .....	3,3 „
<b>Zusammen .....</b>	<b>3 065,0 km</b>

Mit dem Bau von mehr als 1 000 km Autobahnen ist im Jahre 1938 gleichzeitig die Fertigstellung von 1 142 Brücken und Durchlässen erforderlich gewesen, da beim Bau der Autobahnstrecken nicht nur Wasserläufe zu überbrücken sind, sondern auch jegliche Plankreuzungen mit Eisenbahnen und Landstraßen vermieden werden. Die Gesamtzahl der bisher gebauten Brücken und Durchlässe betrug am 31. Dezember 1938 5 062. Ferner wurden an den fertiggestellten Autobahnstrecken 48 neue Tankstellen errichtet sowie Rast- und Parkplätze und andere Nebenanlagen zur bequemeren Benutzung der Autobahnen geschaffen.

Die Reichsautobahnen in den Baujahren 1937 und 1938	Einheit	1937	1938	Stand Ende 1938
<b>Streckenlängen</b>				
Zum Bau freigegebene Strecken .....	km	1 165,5	1 329,0	6 896,5
In Bau genommene Strecken .....	km	809,2	1 070,0	4 555,1
Dem Verkehr übergebene Strecken ..	km	940,5	1 038,6	3 065,0
<b>Arbeitsleistungen</b>				
Geleistete Tagewerke .....	in 1 000	25 850	29 832	121 881
Gerodete Flächen .....	1 000 qm	11 403	11 049	56 827
Abgetragener Mutterboden .....	1 000 qm	25 252	32 346	147 611
Bewegte Erd- und Feismassen <sup>1)</sup> .....	1 000 cbm	57 568	62 918	274 142
Verlegte Fahrbahndecken .....	1 000 qm	12 450	16 331	54 121
<b>Baustoffmengen<sup>2)</sup></b>				
Zement .....	1 000 t	1 194	1 846	5 295
Kies und Sand .....	1 000 cbm	5 866	8 837	24 886
Schotter .....	1 000 t	1 440	2 312	6 760
Pflastersteine .....	1 000 t	492	385	1 619
Packlage und Bruchsteine .....	1 000 t	972	1 156	4 133
Stahlkonstruktionen .....	t	45 470	77 060	285 555
Sonstiges Eisen .....	t	48 338	53 061	266 171
<b>Durchschnittliche Beschäftigtenzahl</b>				
Arbeiter der obersten Bauleitungen ..	Anzahl	2 409	3 226	.
Arbeitsdienstmänner .....	Anzahl	668	152	.
Arbeiter bei Unternehmern .....	Anzahl	81 761	97 855	.
Auftragssummen .....	Mill. RM	680	857	2 861

<sup>1)</sup> Ohne Mutterbodenabtrag. — <sup>2)</sup> Bei Stahl und Eisen eingebaute Mengen, im übrigen gelieferte Mengen einschl. Vorratsbeschaffung. — <sup>3)</sup> Bis 30. November. — <sup>4)</sup> Stand am 1. Dezember 1938.



Neben der Fertigstellung von 1 038,6 km Autobahnstrecken sind im Jahre 1938 1 070,0 km neu in Bau genommen und 1 329,0 km zum Bau freigegeben worden. Damit sind seit Baubeginn insgesamt 6 896,5 km zum Bau freigegeben und 4 555,1 km in Bau genommen worden. Von den in Bau genommenen Strecken waren Ende 1938 noch 1 490,1 km im Bau begriffen. Gegenüber dem Vorjahr ist sowohl die Länge der zum Bau freigegebenen Strecken als auch die Länge der in Bau

<sup>1)</sup> Hierzu ist im November ein deutsch-tschecho-slowakischer Vertrag abgeschlossen worden, der dem Deutschen Reich den Bau einer Durchgangsbahn durch das Gebiet der Tschecho-Slowakei erlaubt und den hierfür erforderlichen Gebietstreifen, der Teil des tschecho-slowakischen Staatsgebietes bleibt, als exterritoriale Zone dem deutschen Zoll- und Paßgebiet anschließt.



genommenen Strecken erheblich gestiegen; vor allem ist dies auf die intensive Aufnahme des Autobahnbaues in Österreich zurückzuführen.

Die Arbeitsleistungen beim Bau der Reichsautobahnen und die hierzu gelieferten oder verarbeiteten Baustoffmengen haben sich gegenüber dem Vorjahr allgemein erhöht. Die Bewegung an Erd- und Felsmassen erreichte 1938 62,9 Mill. cbm, die Verlegung von Fahrbahndecken 16,3 Mill. qm. Besonders auffallend ist die Steigerung des Eisen- und Stahlverbrauchs auf 130 121 t gegenüber 93 808 t im Vorjahr. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß 1937 unter der zunehmenden Eisen- und Stahlknappheit der Eisen- und Stahlverbrauch gegenüber 1936 um 45 vH eingeschränkt worden war, indem man hauptsächlich beim Brückenbau zur Verwendung von Natursteinen an Stelle von Stahlkonstruktionen überging. Diese starke Verbrauchseinschränkung hat sich bei der Ausdehnung der Arbeiten im Jahre 1938 nicht voll aufrechterhalten lassen; doch ist der Verbrauch an Eisen und Stahl 1938 immer noch um 24 vH niedriger als 1936. Der Einsatz von Arbeitskräften, der 1937 unter dem Mangel an Arbeitskräften gegenüber 1936 erheblich eingeschränkt werden mußte und dadurch zu einem intensiveren Maschineneinsatz zwang, hat sich 1938 — durch die Aufnahme der Arbeiten in Österreich — wieder erhöht. Trotzdem konnten weitere Arbeitskräfte durch Maschinen ersetzt werden; die Zahl der von Unternehmern eingesetzten Arbeiter ist nämlich 1938 nicht in dem gleichen Maße gestiegen wie die an Unternehmer erteilten Aufträge.

In den kommenden Jahren soll der Bau der Reichsautobahnen mit den gleichen Bau- und Arbeitsleistungen wie in den letzten Jahren fortgeführt werden, so daß also eine jährliche Fertigstellung von 1 000 km zu erwarten ist. Zu den großen Verbindungen, die schon im gegenwärtig befahrbaren Autobahnnetz etwa zwischen Stettin und München oder zwischen Stuttgart und Salzburg oder zwischen Frankfurt (Oder) und Hannover bestehen, werden im neuen Jahre neue Hauptverbindungen hinzukommen.

Da die Reichsautobahnen im deutschen Verkehrsnetz nur die allerwichtigsten Straßenverbindungen darstellen und auch erst

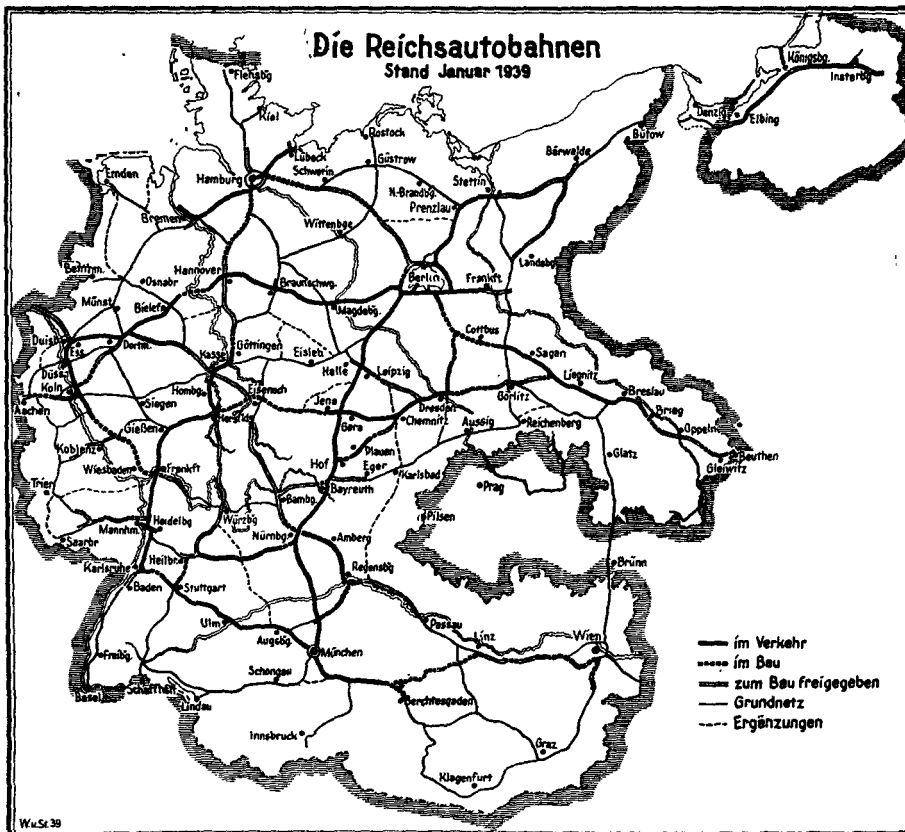
zum kleineren Teil dem Verkehr übergeben sind, bilden die Reichsstraßen, die aus dem deutschen Landstraßennetz in einer Länge von rd. 41 000 km als Hauptverkehrsstraßen ausgesucht und vom Reich unterhalten werden, noch immer das Straßennetz, das den größten Straßenverkehr zu tragen hat, und sie werden auch nach der Fertigstellung der Autobahnen als selbständige Verbindungslinien oder als Zubringer zu dem sehr weitmaschigen Autobahnnetz nicht an Verkehrsbedeutung verlieren, sondern gewinnen. Der Ausbau der Reichsstraßen, der seit 1934 im Gang ist, hat im Jahre 1938 weitere Fortschritte gemacht.

Die Reichsstraßen in den Baujahren 1937 und 1938*)	Einheit	1. Jan. bis 31. Dez. 1937	1. Jan. bis 31. Dez. 1938
<b>Bauleistungen</b>			
Fertiggestellte Ausbaustrecken .....	km	2 376,9	1 284,2
Eingebaute Fahrbahndecken .....	Mill. qm	14,7	8,3
<b>Durchschnittliche Beschäftigtenzahl</b>			
Straßenwärter .....	Anzahl	5 791	5 792
Hilfsarbeiter der Bauverwaltungen ...	Anzahl	4 351	3 965
Arbeiter bei Unternehmern .....	Anzahl	20 230	19 025
<b>Baustofflieferungen</b>			
Pflaster .....	1 000 t	305	305
Bruchsteine, Schotter u. dgl. ....	1 000 t	4 442	4 200
Kunststeine .....	1 000 t	36	22
Teer .....	1 000 t	49	59
Bitumen .....	1 000 t	64	48
Zement .....	1 000 t	36	50
<b>Ausgaben</b>			
Unterhaltung und Instandsetzung ....	Mill. RM	34,4	33,3
Umbau und Ausbau .....	Mill. RM	146,8	137,1

\*) Für 1938 noch ohne die Bauarbeiten in Österreich.

Im Jahre 1938<sup>1)</sup> sind zum Ausbau der Reichsstraßen etwa die gleichen Baustoffmengen angefordert worden wie im Vorjahr. Der Einsatz von Arbeitskräften ist etwas zurückgegangen, und auch die für Um- und Ausbau aufgewendeten Mittel haben 1938 nicht ganz die Höhe des Vorjahrs erreicht. In der Verlegung von Fahrbahndecken und in der Fertigstellung von Ausbaustrecken sind dagegen die Leistungen des Vorjahrs nicht annähernd erreicht worden.

Es hat sich also die Art der Bauarbeiten erheblich gewandelt. Die Verwendung von schweren an Stelle von mittelschweren Decken mag hier mitwirken, hat aber nicht ausschlaggebende Bedeutung. Vielmehr sind andere Arbeiten stärker gefördert worden, wie der Bau von Ortsumgehungsstraßen und der Brückenbau, ferner auch Straßenbegradigungen, Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen u. dgl. Der Bau von Ortsumgehungsstraßen stellt regelmäßig einen vollständigen Straßenneubau dar und erfordert deshalb einen viel höheren Aufwand als die Erneuerung oder der Ausbau einer vorhandenen Straße. Eine große Bedeutung hatten 1938 besonders die Arbeiten zur Erneuerung oder Verstärkung von

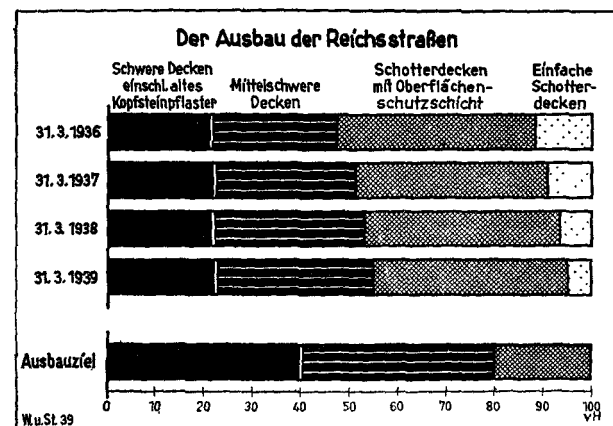


<sup>1)</sup> Das Baujahr fällt für die Reichsstraßen und auch für alle übrigen Straßen nicht mit dem Baujahr der Autobahnen (Kalenderjahr) zusammen, sondern läuft jeweils vom 1. April bis 31. März, da die für Bau und Unterhaltung der Straßen erforderlichen Mittel von den öffentlichen Haushalten aufgebracht werden. Da aber das Rechnungsjahr 1938 noch nicht abgelaufen ist, können auf Grund von monatlichen Mitteilungen die Bauleistungen auf Reichsstraßen auch für das Kalenderjahr 1938 angegeben werden, so daß also eine volle Jahresleistung erfaßt wird.

Brücken, da die Brücken auf eine Belastung mit erheblich schwereren Fahrzeugen — besonders der Wehrmacht — eingerichtet werden müssen, als bisher vorgesehen war. Im Zusammenhang mit den Brückenbauarbeiten ist wohl auch der Zementverbrauch von 36 000 auf 50 000 t gestiegen. Wegen der besonderen Bauarbeiten, die 1938 durchgeführt wurden, sind auch die Ausgaben für Um- und Ausbauarbeiten, auf einen Kilometer fertiggestellter Ausbaustrecken bezogen, auf mehr als 100 000 *RM* gestiegen, während sie im Vorjahr etwas über 60 000 *RM* betrugen.

Ausbauzustand der Reichsstraßen <sup>1)</sup>	31. 3. 1936 <sup>2)</sup>		31. 3. 1937 <sup>2)</sup>		31. 3. 1938 <sup>2)</sup>		31. 3. 1939 <sup>2)</sup>	
	km	vH	km	vH	km	vH	km	vH
Einfache Schotterdecken .....	4 352,3	11,7	3 380,4	9,0	2 463,5	6,6	1 800,0	4,8
Schotterdecken mit Oberflächenschutzschicht ...	15 285,6	41,1	14 847,9	39,8	15 049,8	40,1	15 100,0	40,2
Mittelschwere Decken .....	9 584,5	25,7	10 777,1	28,9	11 684,8	31,1	12 200,0	32,4
Schwere Decken <sup>4)</sup> .....	8 014,9	21,5	8 338,0	22,3	8 354,1	22,2	8 500,0	22,6
Zusammen	37 237,4	100	37 343,2	100	37 552,2	100	37 600,0	100

<sup>1)</sup> Ohne die von Gemeinden unterhaltenen Ortsdurchfahrten. — <sup>2)</sup> Nach den Ergebnissen der Straßenbaustatistik. — <sup>3)</sup> Geschätzt. — <sup>4)</sup> Einschließlich Altes Kopfsteinpflaster.



Der Ausbauzustand der Reichsstraßen, die gegenwärtig noch etwa 5 vH einfache Schotterdecken, 40 vH Schotterdecken mit Oberflächenschutzschicht und erst 55 vH mittelschwere und schwere Decken aufweisen, soll in den kommenden Jahren soweit gefördert werden, daß die Straßendecken zu je 40 vH aus mittelschweren und schweren Decken und nur noch zu 20 vH aus Schotterdecken mit Oberflächenschutzschicht bestehen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen noch etwa 1 800 km einfache Schotterdecken und 7 580 km Schotterdecken mit Oberflächenschutzschicht durch höherwertige Decken ersetzt werden, und zwar durch 2 840 km mittelschwere Decken und durch 6 540 km schwere Decken. Bei diesen Zahlen ist allerdings noch nicht berücksichtigt, daß neben der Verbesserung des Ausbauzustandes durch Verlegung von höherwertigen Fahrbahndecken auch die Erneuerung von schweren und mittelschweren Fahrbahndecken einhergehen muß, soweit diese Decken durch längere Abnutzung oder durch besonders starken Straßenverkehr erneuerungsbedürftig geworden sind. Ferner ist im Ausbauplan auch eine Verbreiterung der Reichsstraßen auf eine Fahrbahnbreite von mindestens 6 m und auf eine Kronenbreite von 8 bis 10 m vorgesehen. Nach dem Stand vom 31. März 1938 hatten aber noch 14 213,8 km oder 38 vH der Reichsstraßen eine Fahrbahnbreite unter 6 m. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sind weitere Ortsumgehungsstraßen zu bauen, unübersichtliche Kurven umzugestalten, schienengleiche Bahnübergänge zu beseitigen oder wenigstens zu verbessern und an Stellen dichten Radfahrverkehrs besondere Radwege anzulegen.

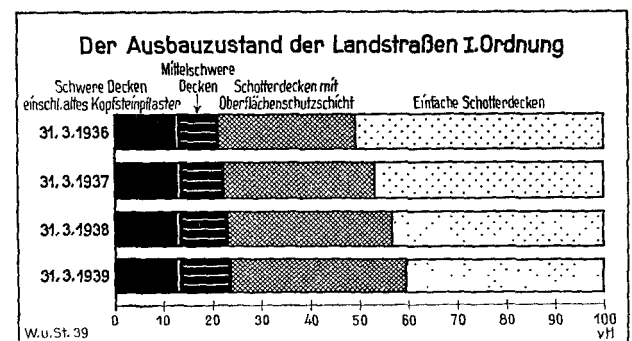
Von den Straßenbauarbeiten, die von Ländern, Gemeindeverbänden und Gemeinden bei der Unterhaltung und dem Ausbau

der Landstraßen I. und II. Ordnung und der Gemeindestraßen geleistet werden, können die Leistungen der Länder und Provinzialverbände für Bau und Unterhaltung der Landstraßen I. Ordnung noch mit einigen Angaben erläutert werden.

Die Landstraßen I. Ordnung in den Baujahren 1937 und 1938 <sup>1)</sup>	Einheit	1. April bis 31. Dez. 1937	1. April bis 31. Dez. 1938
Bauleistungen			
Fertiggestellte Ausbaustrecken .....	km	1 953,0	2 102,2
Eingebaute Fahrbahndecken .....	Mill. qm	10,5	10,5
Durchschnittliche Beschäftigtenzahl			
Straßenwärter .....	Anzahl	11 467	11 193
Hilfsarbeiter der Bauverwaltungen .....	Anzahl	6 323	5 714
Arbeiter bei Unternehmern .....	Anzahl	7 608	8 302
Baustofflieferungen			
Pflaster .....	1 000 t	91	96
Bruchsteine, Schotter u. dgl. ....	1 000 t	2 954	3 113
Kunststeine .....	1 000 t	5	10
Teer .....	1 000 t	59	69
Bitumen .....	1 000 t	60	51
Zement .....	1 000 t	4	10
Ausgaben			
Unterhaltung und Instandsetzung ....	Mill. RM	46,6	43,8
Umbau und Ausbau .....	Mill. RM	42,3	50,7

<sup>1)</sup> Da diese Angaben aus monatlichen Mitteilungen erst vom 1. April 1937 an vorliegen, werden in der Übersicht die Jahre 1937 und 1938 nur für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember verglichen.

Der Bezug an Baustoffen zum Ausbau der Landstraßen I. Ordnung hat sich im Jahre 1938 im gleichen Rahmen gehalten wie 1937. Im einzelnen ist wie bei den Bauarbeiten auf den Reichsstraßen der Bezug von Teer gestiegen, dagegen der Bezug an Bitumen zurückgegangen. In besonderem Maße hat — abgesehen von der Lieferung von Kunststeinen — nur der Bedarf an Zement zugenommen, was wohl durch die Förderung bestimmter Bauvorhaben, wie Brücken, bedingt ist; der Zement hat allerdings im Bau der Landstraßen I. Ordnung nicht die gleiche Bedeutung wie im Bau der Reichsstraßen. In Verbindung mit dem Baustoffbezug war auch der Arbeitseinsatz auf Landstraßen I. Ordnung 1938 fast der gleiche wie 1937, da einer Zunahme der von Unternehmern eingesetzten Arbeiter ein Rückgang der Hilfsarbeiter der Bauverwaltungen gegenübersteht. Ebenso sind die Bauleistungen in den Jahren 1937 und 1938 mit je 10,5 Mill. qm verlegter Fahrbahndecken die gleichen und nur in der Fertigstellung von Ausbaustrecken 1938 etwas höher als im Vorjahr. Nur die Ausgaben für Umbau und Ausbau der Landstraßen I. Ordnung sind von 1937 auf 1938 beträchtlich (um 20 vH) gestiegen. Bei den Landstraßen I. Ord-



Ausbauzustand der Landstraßen I. Ordnung <sup>1)</sup>	31. 3. 1936 <sup>2)</sup>		31. 3. 1937 <sup>2)</sup>		31. 3. 1938 <sup>2)</sup>		31. 3. 1939 <sup>2)</sup>	
	km	vH	km	vH	km	vH	km	vH
Einfache Schotterdecken .....	40 908,5	50,7	37 914,0	46,9	34 813,7	43,2	32 500,0	40,3
Schotterdecken mit Oberflächenschutzschicht ...	22 480,6	27,9	24 764,5	30,6	26 978,6	33,4	28 800,0	35,7
Mittelschw. Decken .....	6 896,1	8,5	7 539,5	9,3	8 313,7	10,3	8 800,0	10,9
Schwere Decken <sup>4)</sup> .....	10 423,8	12,9	10 626,2	13,2	10 568,6	13,1	10 600,0	13,1
Zusammen	80 709,0	100	80 844,2	100	80 674,6	100	80 700,0	100

<sup>1)</sup> Ohne die von Gemeinden unterhaltenen Ortsdurchfahrten. — <sup>2)</sup> Nach den Ergebnissen der Straßenbaustatistik. — <sup>3)</sup> Geschätzt. — <sup>4)</sup> Einschließlich Altes Kopfsteinpflaster.

nung sind also ebenso wie bei den Reichsstraßen, nur in viel geringerem Maße, die Aufwendungen je fertiggestellten Kilometer gewachsen, was wieder auf eine Steigerung in den Anforderungen an den Straßenausbau hinweist.

An dieser Stelle sei noch kurz auf die großen Unterschiede eingegangen, die zwischen Reichsstraßen und Landstraßen I. Ordnung in den Ausbauzielen und Ausbaukosten bestehen. Während bei Reichsstraßen die neu ausgebauten Strecken in einer durchschnittlichen Fahrbahnbreite von 6,5 m hergestellt und mit mittelschweren oder schweren Decken versehen werden, sind bei Landstraßen I. Ordnung die neu ausgebauten Strecken in der Fahrbahn nur 5 m breit angelegt und in der Decke überwiegend mit Oberflächenschutzschichten und nur zum kleineren Teil mit mittelschweren oder schweren Decken ausgestattet. Während ferner bei Reichsstraßen die Aufwendungen je fertiggestellten Kilometer 1937 60 000 *RM* übersteigen und 1938 aus besonderen Gründen noch höher sind, betragen sie bei Landstraßen I. Ordnung nur 22 000 bzw. 24 000 *RM*. Schließlich besteht auch ein Unterschied im Einsatz von Arbeitskräften und Maschinen, da auf den Reichsstraßen auf einen Arbeiter etwa 6 000 *RM* Bauausgaben und bei den Landstraßen I. Ordnung etwa 4 500 *RM* Bauausgaben entfallen. Bei den Landstraßen I. Ordnung ist entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung das Bauziel niedriger gesteckt und mit geringeren Kosten zu verwirklichen. Dies ist allerdings auch dadurch bedingt, daß das Netz der Landstraßen I. Ordnung mehr als doppelt so groß ist wie das Reichsstraßennetz und unter seinen Deckenarten vor kurzer Zeit noch mehr als 50 vH einfache Schotterdecken aufwies.

Ausgaben für Bau und Unterhaltung von Straßen	Rechnungsjahr						
	1932	1933	1934	1935	1936	1937*)	1938*)
	Mill. <i>RM</i>						
Reich .....	—	—	152,3	185,5	183,8	201,0	.
Länder u. Provinzialverbände .....	107,2	185,5	121,5	133,7	128,5	123,0	.
Kreisverbände .....	94,0	146,3	136,5	95,4	100,9	108,0	.
Gemeinden .....	231,2	347,8	345,5	358,8	365,0	390,0	.
Hansestädte .....	5,9	12,1	9,3	8,8	10,7	18,0	.
Zusammen <sup>1)</sup> ....	438,3	691,8	765,1	782,2	788,8	840,0	850,0
Hiervon entfallen auf:							
Unterhaltung und Instandsetzung ..	287,5	331,7	334,1	344,9	317,3	315,0	310,0
Umbau, Ausbau und Neubau .....	150,8	360,1	431,0	437,3	471,5	525,0	540,0
Hierzu:							
Baukosten der Reichsautobahnen	—	11,5	232,3	476,9	617,8	663,5	850,0
Ausgaben insgesamt ..	438,3	703,3	997,4	1 259,1	1 406,6	1 503,5	1 700,0

\*) Die Angaben sind z. T. geschätzt. — <sup>1)</sup> Ohne Österreich.

Über die Bauleistungen der Kreise und Gemeinden beim Ausbau der Landstraßen II. Ordnung und der Gemeinde-

straßen sind Unterlagen aus dem letzten Jahr noch nicht vorhanden. Ein gewisser Einblick in ihre Leistungen ergibt sich mittelbar aus der Zusammenstellung der Ausgaben aller Gebietskörperschaften für Bau und Unterhaltung der deutschen Straßen.

Die Ausgaben für Straßenwesen, die im letzten Jahr vor der Machtübernahme ihren Tiefstand hatten, sind von 1933 ab von Jahr zu Jahr erhöht worden; sie betragen 1938 ohne die Baukosten der Reichsautobahnen fast das Doppelte und mit diesen Kosten fast das Vierfache der Ausgaben von 1932. Die Steigerung der Ausgaben entfällt überwiegend auf den dringend notwendigen Ausbau der Straßen, während die Unterhaltungskosten nur bis 1936 gestiegen sind und seitdem — wohl schon unter dem Einfluß des Übergangs von den Unterhaltungsbauweisen zu den Dauerbauweisen — langsam zurückgehen. Der Anteil der einzelnen Lastenträger am Aufwand für Straßen hat sich ungleich entwickelt und besonders durch die Neueinteilung der Straßen verschoben. Das Reich tritt als Lastenträger für Landstraßen erst 1934 mit der Übernahme der Hauptverkehrsstraßen als Reichsstraßen auf. Der Rückgang der Aufwendungen der Länder und Provinzialverbände von 1934 auf 1935 und der Kreisverbände von 1935 auf 1936 ist auch durch diese Neueinteilung bedingt, da die Zuteilung der Landstraßen I. Ordnung an die Länder und Provinzialverbände erst 1935 und die Zuteilung der Landstraßen II. Ordnung an die Kreise erst 1936 beendet wurde. Die Gemeinden haben besonders seit 1937 durch die großen städtebaulichen Maßnahmen an der Steigerung des Aufwandes für Straßenbau teil. Im laufenden Rechnungsjahr wird der Aufwand für Landstraßen und Gemeindestraßen die Ausgaben des Vorjahrs noch etwas übersteigen. Damit sind übrigens die außerordentlich hohen Aufwendungen für Straßen in den Jahren 1927 bis 1929 noch nicht erreicht; damals mußten für Unterhaltung und Instandsetzung durchschnittlich 472 Mill. *RM* und für Umbau und Neubau durchschnittlich 570 Mill. *RM* ausgegeben werden. In diesen Zahlen zeigt sich wieder deutlich der inzwischen eingetretene Baufortschritt. Denn die Unterhaltung der Straßen kostete 1927 bis 1929 wegen des schlechten Straßenzustandes jährlich 150 Mill. *RM* mehr als in den letzten Jahren; dagegen waren die Ausgaben für Umbau und Neubau nicht viel höher als gegenwärtig, obwohl das Straßenbaugewerbe heute neben dem Ausbau der Landstraßen und Gemeindestraßen die an Umfang noch größere Aufgabe des Baues der Reichsautobahnen zu bewältigen hat.

## Kraftfahrzeugunfälle

Die wachsende Motorisierung des Straßenverkehrs der letzten Jahre spiegelt sich auch in der Bewegung der Straßenverkehrsunfälle wider. Während die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen keine Kraftfahrzeuge beteiligt waren, vom 1. bis 3. Vierteljahr 1937 zum 1. bis 3. Vierteljahr 1938 um 1,8 vH abnahm, erhöhte sich die Zahl der Unfälle unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen in dem gleichen Zeitraum um 5,4 vH. Gleichzeitig stieg der Anteil der Kraftfahrzeugunfälle an der Gesamtzahl der Unfälle von 85,4 vH auf 87,9 vH. Erheblich stärker als im Durchschnitt erhöhten sich die Kraftfahrzeugunfälle besonders in Ostpreußen, Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen (Land und Provinz), Hannover, in der Rheinprovinz, in Bayern und im Saarland, also in den Gebieten, in denen die Motorisierung des Straßenverkehrs im Jahre 1938 besonders starke Fortschritte machte. Abgenommen haben die Kraftfahrzeugunfälle unter anderem in Schleswig-Holstein und Hamburg.

Trotz der starken Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs war die Unfallhäufigkeit von Kraftfahrzeugen im Jahre 1938 kleiner als in dem vorausgegangenen Jahre. Nach vorläufigen Angaben für das Jahr 1938 waren von 100 Kraftfahrzeugen 11,2 Kraftfahrzeuge einem Unfall ausgesetzt, im Jahre 1937 waren es dagegen 12,1 und im Jahre 1936 sogar noch 13,7. Die Unfallhäufig-

keit der einzelnen Arten von Kraftfahrzeugen war wieder je nach der Stärke ihrer Beteiligung am Straßenverkehr sehr ungleich. Die besonders stark am Verkehr beteiligten Arten von Kraftfahrzeugen waren erheblich häufiger Unfällen ausgesetzt als die Kraftfahrzeuge, die sich im allgemeinen nur schwach am Verkehr beteiligten. Abgesehen von Kraftdroschken, hat bei allen Arten von Kraftfahrzeugen gegen das Jahr 1937 die Unfallhäufigkeit abgenommen. Krafträder, die infolge ihrer verhältnismäßig schwachen Beteiligung am Verkehr auch wenig von Unfällen ereilt werden, hatten von allen Kraftfahrzeugarten die geringste Unfallhäufigkeit. So waren im Jahre 1938 von 100 Krafträdern nur 4,8 einem Straßenverkehrsunfall ausgesetzt gegen 5,3 im vorausgegangenen Jahre. Am häufigsten wurden Kraftdroschken von Unfällen betroffen, was sich dadurch erklärt, daß diese besonders stark am Straßenverkehr beteiligt sind, und zwar fast ausschließlich am Verkehr in den größeren Städten. Im Jahre 1938 wurden 47,2 vH aller Kraftdroschken von Unfällen betroffen gegen 45,4 vH im Jahre 1937. Die Unfallhäufigkeit der Kraftomnibusse ist im Gegensatz zu den Kraftdroschken in den letzten Jahren ständig gesunken. In den Jahren 1936 und 1937 waren noch 40,6 vH und 38,4 vH aller Kraftomnibusse Unfällen ausgesetzt, im Jahre 1938 nur 36,1 vH. Auch Personenkraftwagen sowie Liefer- und

Kraftfahrzeugunfälle in den einzelnen Landesteilen	Anzahl der Kraft- fahrzeugunfälle		Verän- derung in vH gegen 1.—3. Vj. 1937	Getötete u. verletzte Personen auf 1 000 Kraftfahrzeugunfälle	
	1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938		1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938
Ostpreußen .....	4 319	4 679	+ 8,3	812	746
Berlin .....	21 524	21 201	- 0,6	519	533
Brandenburg .....	5 808	6 347	+ 9,3	919	894
Pommern .....	3 612	3 928	+ 8,7	825	777
Schlesien .....	8 110	8 885	+ 9,5	904	861
Sachsen .....	7 203	7 875	+ 9,3	843	796
Schleswig-Holstein .....	4 200	4 022	- 4,3	680	734
Hannover .....	6 952	7 792	+ 12,1	779	773
Westfalen .....	11 783	12 025	+ 2,1	801	781
Hessen-Nassau .....	5 712	6 112	+ 7,7	847	785
Rheinprovinz .....	18 997	20 690	+ 8,9	783	777
Hohenzoller. Lande ..	148	149	+ 0,6	993	906
Preußen .....	98 368	103 705	+ 5,4	752	741
Bayern .....	19 807	21 260	+ 7,3	1 063	978
Sachsen .....	12 515	13 627	+ 8,9	1 045	967
Württemberg .....	7 355	7 436	+ 1,1	891	805
Baden .....	7 576	7 571	- 0,1	826	833
Hamburg .....	6 842	6 428	- 6,1	690	720
Thüringen .....	4 099	4 081	- 0,4	893	858
Hessen .....	2 807	2 874	+ 2,4	856	832
Mecklenburg .....	1 226	1 232	+ 0,5	684	718
Braunschweig .....	1 592	1 910	+ 20,0	713	669
Oldenburg .....	990	1 294	+ 30,7	863	764
Bremen .....	1 853	1 897	+ 2,4	681	651
Anhalt .....	1 142	1 135	- 0,6	732	705
Lippe .....	353	399	+ 13,0	850	744
Schaumburg-Lippe .....	113	119	+ 5,3	1 062	807
Saarland .....	1 203	1 919	+ 59,5	1 155	930
Deutsches Reich	167 841	176 887	+ 5,4	825	797

Lastkraftwagen wurden im Jahre 1938 verhältnismäßig weniger von Unfällen heimgesucht. Von 100 Personenkraftwagen waren im Jahre 1938 13,6, im Jahre 1937 15,6 Kraftfahrzeuge an Unfällen beteiligt. Die bedeutend stärker am Verkehr beteiligten Last- und Lieferkraftwagen wurden dagegen häufiger von Unfällen ereilt (von 100 Liefer- und Lastkraftwagen 1938 23,3, 1937 25,9 Fahrzeuge).

Die Unfallhäufigkeit der Kraftfahrzeuge ist in den überwiegend agrarischen Gebieten geringer als in den überwiegend industriellen oder den stark mit Städten durchsetzten Gebieten. Besonders hoch war die Unfallhäufigkeit der Kraftfahrzeuge im Jahre 1938 wieder in den Großstädten mit ihrem intensiven Fußgänger-, Straßenbahn-, Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr.

Infolge des starken Übergewichts der Kraftfahrzeuge im Fahrverkehr sind die Ursachen der Unfälle in der Hauptsache bei den Kraftfahrzeugführern zu suchen. Im Jahre 1938 entfielen von den insgesamt festgestellten Unfallursachen nach den vorläufigen Ergebnissen 63 vH auf Kraftfahrzeugführer, je 10 vH auf Radfahrer und Fußgänger, 2 vH auf andere Fahrzeugführer (von Pferdefuhrwerken, Straßenbahnen usw.) und 15 vH auf sonstige Ursachen, wie schlechte Straßenbeschaffenheit, Witterungsverhältnisse u. a. m. In den Stadtkreisen war der Anteil der bei Kraftfahrzeugführern, Radfahrern, Fußgängern und anderen Personen ermittelten Unfallursachen im Jahre 1938 wieder etwas größer als in den Landkreisen, wo die außerhalb der Beeinflussung durch Verkehrsteilnehmer liegenden Unfallursachen, wie schlechte Straßenbeschaffenheit, Witterungsverhältnisse, stärker hervortraten. Gegenüber 1937 hat sich im Anteil der einzelnen Unfallursachen bei Kraftfahrzeugführern wenig geändert. Dienach wie

vor weit an erster Stelle stehende Unfallursache »Nichtbeachten der Vorfahrt«, die in den Städten mit ihrem dichteren Straßennetz und intensiveren Fahrverkehr viel stärker vertreten ist als auf dem Lande, war im 1. bis 3. Vierteljahr 1938 an der Gesamtzahl der bei Kraftfahrzeugführern festgestellten Unfallursachen mit 26,9 vH gegen 26,2 vH im Vorjahr beteiligt. Der Anteil dieser Unfallursache war besonders in Berlin, Hamburg, Westfalen, Oldenburg und Hessen erheblich größer, in Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Thüringen dagegen erheblich kleiner als im Vorjahr. Die Unfallursache »Falsches Überholen« war 1938 mit 13,9 vH, im Vorjahr mit 14,9 vH beteiligt. Auf die Ursache »Übermäßige Geschwindigkeit«, die hauptsächlich wieder aus den Landkreisen gemeldet wurde, entfielen 12,7 vH der insgesamt bei Kraftfahrzeugführern festgestellten Unfallursachen gegen 13,7 vH im vorausgegangenen Jahre. Verhältnismäßig weniger Unfälle wurden durch zu schnell fahrende Kraftfahrzeuge vor allem in Schlesien, Sachsen (Land und Provinz), Hannover und Hessen-Nassau herbeigeführt, mehr dagegen in Thüringen, Württemberg und Baden. Die Unfallursache »Fahrer unter Alkoholeinfluß« ist im Vergleich zum Vorjahr anteilmäßig im ganzen unverändert geblieben (1. bis 3. Vierteljahr 1938 5,9 vH, 1. bis 3. Vierteljahr 1937 5,7 vH). Diese Unfallursache war wieder in den östlichen Landesteilen verhältnismäßig stark, in den westlichen und südlichen Landesteilen verhältnismäßig schwach vertreten.

Die Anzahl der gemeldeten Unfallursachen bei Kraftfahrzeugführern hat sich im Vergleich zum Vorjahr stark erhöht (+ 19,5 vH); dies bedeutet jedoch keine allgemeine Verschlechterung der Fahrweise der Kraftfahrzeugführer, sondern erklärt sich fast ausschließlich dadurch, daß seit Anfang 1938 gemäß einer Anweisung des Reichsführers ff und Chefs der Deutschen Polizei die einzelnen Unfallursachen genauer erfaßt werden. Eine überdurchschnittliche Steigerung in der Anzahl der bei Kraftfahrzeugführern ermittelten Unfallursachen zeigt sich gegenüber dem Vorjahr unter anderem bei den Ursachen »Nichtbeachten der Vorfahrt«, »Fahrer unter Alkoholeinfluß« und »Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen«, dagegen eine unterdurchschnittliche Steigerung bei den Ursachen »Falsches Einbiegen«, »Falsches Überholen«, »Nichtplatzmachen beim Überholtwerden oder Ausweichen« und »Übermäßige Geschwindigkeit«. »Nichtbeachten der Abblendvorschriften« wurde im Vergleich zum Vorjahr sogar um 5,6 vH weniger als Unfallursache aufgeführt.

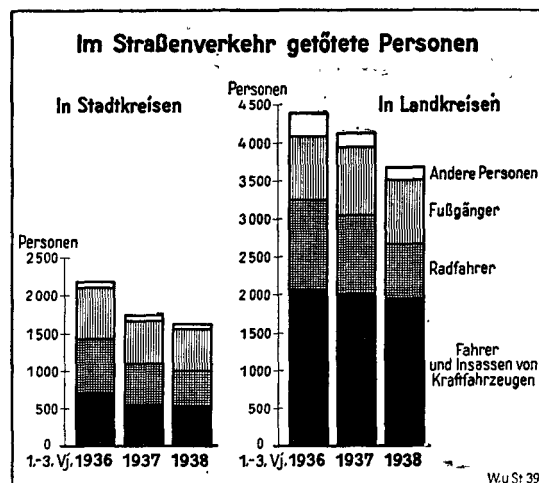
Weitaus die Mehrzahl der an Verkehrsunfällen beteiligten Personen werden bei Kraftfahrzeugunfällen getötet oder ver-

Unfallursachen bei Kraftfahrzeugführern	Insgesamt		Anteil der wichtigsten Unfallursachen in vH											
			Nichtbeachten der Vorfahrt		Falsches Einbiegen		Falsches Überholen		Übermäßige Geschwindigkeit		Fahrer unter Alkoholeinfluß			
	1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938	1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938	1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938	1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938	1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938	1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938	1.—3. Vj. 1937	1.—3. Vj. 1938
Ostpreußen .....	2 476	3 048	19,9	18,1	10,3	10,6	13,1	12,9	10,9	10,8	14,7	14,5		
Berlin .....	5 469	12 565	24,6	29,1	11,0	10,5	15,8	15,3	8,6	7,7	11,2	7,1		
Brandenburg .....	3 850	5 070	21,6	22,9	12,7	11,3	14,6	14,0	11,9	10,7	9,3	8,3		
Pommern .....	2 613	3 087	25,8	26,7	11,3	11,5	13,0	12,6	10,9	9,5	7,8	8,3		
Schlesien .....	6 022	6 760	23,7	24,3	12,4	11,9	16,5	15,0	12,8	11,2	7,4	7,6		
Sachsen .....	5 298	5 978	25,6	26,2	13,1	14,1	15,6	15,1	12,1	10,4	5,5	5,2		
Schleswig-Holstein .....	2 667	3 251	33,7	31,6	12,7	11,7	15,4	15,2	7,6	7,7	3,9	5,3		
Hannover .....	5 402	6 239	27,6	28,3	12,1	10,5	18,5	15,7	11,2	9,8	6,6	6,9		
Westfalen .....	6 732	8 040	25,6	27,6	12,8	12,1	15,3	13,9	11,2	9,4	8,1	7,6		
Hessen-Nassau .....	4 709	5 528	27,6	28,3	13,9	11,9	12,5	12,3	14,3	12,1	4,9	4,6		
Rheinprovinz .....	12 470	15 219	30,4	29,3	12,3	12,0	15,7	13,3	10,8	10,8	6,1	6,4		
Hohenzoller. Lande ..	122	141	13,9	10,6	10,7	11,3	15,6	14,9	19,7	14,9	8,2	11,3		
Preußen .....	57 830	74 926	26,5	27,3	12,4	11,6	15,4	14,2	11,2	10,0	7,5	7,1		
Bayern .....	19 827	20 888	22,6	23,4	10,6	10,3	12,5	11,6	19,4	19,4	4,0	5,1		
Sachsen .....	10 108	11 297	29,2	29,2	12,3	11,1	13,9	13,7	15,0	13,5	3,7	3,9		
Württemberg .....	7 653	7 623	23,3	24,0	11,9	12,0	13,5	12,5	21,5	22,3	3,5	3,7		
Baden .....	6 515	6 873	26,9	27,6	11,0	10,1	13,8	13,7	15,8	17,0	3,9	4,4		
Hamburg .....	3 814	4 797	28,9	31,4	13,1	11,2	13,5	16,2	10,1	7,6	4,2	4,7		
Thüringen .....	3 301	3 549	28,0	25,6	12,9	13,2	15,8	15,0	10,7	12,6	3,6	4,8		
Hessen .....	1 986	2 483	28,5	31,9	13,3	11,7	18,0	14,7	12,4	12,4	4,4	4,6		
Mecklenburg .....	954	1 016	29,0	26,8	10,8	10,9	14,4	14,0	9,5	8,8	6,1	6,4		
Braunschweig .....	1 229	1 564	32,2	29,7	12,3	14,4	17,0	16,4	11,7	8,2	5,4	4,7		
Oldenburg .....	827	1 000	30,8	32,7	10,5	9,6	16,0	14,1	6,7	7,2	5,7	6,5		
Bremen .....	1 373	1 816	24,4	27,3	14,6	18,4	26,2	23,6	5,9	9,1	5,2	2,5		
Anhalt .....	861	871	29,2	25,6	14,1	10,3	17,7	13,0	7,8	12,1	4,9	7,6		
Lippe .....	323	308	27,2	26,0	11,8	14,6	18,0	14,6	13,0	10,4	4,6	4,5		
Schaumburg-Lippe .....	95	100	21,1	27,0	17,9	16,0	15,8	16,0	17,9	8,0	7,4	10,0		
Saarland .....	983	1 458	24,0	21,6	12,5	12,0	15,2	17,4	12,2	12,6	7,0	5,9		
Deutsches Reich	117 679	140 569	26,2	26,9	12,0	11,5	14,9	13,9	13,7	12,7	5,7	5,9		

letzt. Nur ein verhältnismäßig geringer Anteil der im Straßenverkehr verunglückten Personen kommen bei Unfällen zu Schaden, an denen keine Kraftfahrzeuge beteiligt sind. Wie hoch der Anteil der bei Kraftfahrzeugunfällen zu Schaden gekommenen Personen an der Gesamtzahl der im Straßenverkehr verunglückten Personen ist, läßt sich allerdings an Hand der statistischen Nachweisungen nicht ermitteln. Nach einigen ausländischen Unfallstatistiken kann angenommen werden, daß im Deutschen Reich 90 bis 92 vH aller im Straßenverkehr verunglückten Personen bei Unfällen, an denen ein, zwei oder mehr Kraftfahrzeuge beteiligt waren, getötet und verletzt wurden.

Trotz des erheblich gestiegenen Kraftfahrzeugverkehrs hat sich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen von 1937 auf 1938 verringert. In den ersten drei Vierteljahren 1938 wurden insgesamt 5336 Personen im Straßenverkehr getötet gegen 5901 Personen in der entsprechenden Zeit des Vorjahrs; das bedeutet eine Abnahme um 9,3 vH, gegen 1936 sogar um 19,1 vH. Von den insgesamt getöteten Personen kamen 47,3 vH auf Kraftfahrzeugen, 27,1 vH als Fußgänger und 21,5 vH als Radfahrer ums Leben. Dabei ist bemerkenswert, daß Personen hauptsächlich auf den Straßen in den Landkreisen, d. h. auf den weniger verkehrsreichen Straßen, getötet werden. Die vielfach übermäßige Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge, ungünstige Straßen- und Witterungsverhältnisse dürften wesentlich zu dem hohen Anteil der Todesopfer auf diesen Straßen beitragen. Die Zahl der getöteten Personen ist im Vergleich zum Vorjahre sowohl in den Stadtkreisen (— 6,1 vH) als auch in den Landkreisen (— 11,0 vH) zurückgegangen. Wenig geändert hat sich dabei die Zahl der auf Kraftfahrzeugen getöteten Personen. An Fahrern und Insassen von Kraftfahrzeugen wurden in den Landkreisen 3,0 vH, in den Stadtkreisen dagegen nur 1,0 vH weniger getötet. An Fußgängern kamen in den Landkreisen 6,3 vH weniger, in den Stadtkreisen dagegen 6,3 vH mehr ums Leben. Eine sehr günstige Entwicklung ist bei den Radfahrern festzustellen. Die zunehmende Einführung getrennter Fahrbahnen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder sowie die verschärften Verkehrsvorschriften dürften weitgehend zu diesem Rückgang beigetragen haben. Noch im Jahre 1937 wurden im Straßenverkehr erheblich mehr Radfahrer als Fußgänger getötet. Besonders günstig entwickelten sich die Verhältnisse in den Landgebieten. Während in den Stadtkreisen im Vergleich zum Vorjahr 17,2 vH weniger Radfahrer getötet wurden, betrug der Rückgang in den Landkreisen sogar 31,0 vH.

Im Gegensatz zu den Todesfällen werden Personenverletzungen hauptsächlich auf den Straßen der Stadtkreise festgestellt. Bei einer allgemeinen Erhöhung der Zahl der verletzten Personen um 2,2 vH war die Zahl der verletzten Personen im 1. bis 3. Viertel-



Getötete und verletzte Personen	Deutsches Reich			Stadtkreise			Landkreise		
	Fahrer und Insassen von Kraftfahrzeugen	Radfahrer	Fußgänger	Fahrer und Insassen von Kraftfahrzeugen	Radfahrer	Fußgänger	Fahrer und Insassen von Kraftfahrzeugen	Radfahrer	Fußgänger
<b>1936</b>									
1. Vierteljahr ..	557	395	412	168	195	227	389	200	185
2. „	1 004	704	522	243	245	218	761	459	304
3. „	1 247	785	577	320	267	231	927	518	346
4. „	696	448	529	168	170	223	528	278	306
<b>1937</b>									
1. Vierteljahr ..	482	318	408	116	117	182	366	201	226
2. „	934	613	509	219	199	187	715	414	322
3. „	1 080	627	552	234	219	200	846	408	352
4. „	757	474	508	164	164	256	593	310	252
<b>1938</b>									
1. Vierteljahr ..	485	264	438	132	123	211	353	141	227
2. „	900	400	454	192	138	165	708	262	289
3. „	1 136	485	556	236	182	229	900	303	327
4. „	922	395	633	.	.	.	.	.	.
<b>1938</b>									
1. Vierteljahr ..	13 524	7 110	8 024	6 419	4 790	5 069	7 105	2 320	2 955
2. „	24 665	13 035	10 397	10 253	7 869	5 966	14 412	5 166	4 431
3. „	28 929	14 801	10 937	12 183	9 340	6 594	16 746	5 461	4 343
4. „	22 026	10 627	11 239	.	.	.	.	.	.

jahr 1938 in den Stadtkreisen um 3,2 vH kleiner, in den Landkreisen jedoch um 8,7 vH größer als im Vorjahre. Nach erstmals vorliegenden Angaben waren in den Stadtkreisen 40,9 vH aller verletzten Personen Fahrer und Insassen von Kraftfahrzeugen, 25,0 vH Fußgänger, 31,2 vH Radfahrer, in den Landkreisen dagegen 58,9 vH Fahrer und Insassen von Kraftfahrzeugen, 18,0 vH Fußgänger und 19,9 vH Radfahrer.

