

Tabelle V

## Bestand an Kraftwagen in den Großstädten am 1. Juli 1927

Städte	Einwohner in 1000	Personen- kraftwagen	Last- kraftwagen	Großkraft- räder	Kraftfahrzeuge insgesamt	Auf 1 Kraftfahr- zeug entfallen Einwohner
1	2	3	4	5	6	7
Berlin . . . . .	4 024	30 058	10 241	15 443	60 745	66
Hamburg . . . . .	1 079	6 689	3 430	4 338	15 709	70
Köln . . . . .	700	7 424	3 806	3 583	15 582	46
Leipzig . . . . .	879	4 061	1 773	3 322	10 508	65
München . . . . .	680	5 583	2 760	5 164	15 913	44
Dresden . . . . .	619	5 341	2 559	3 630	12 066	52
Freslau . . . . .	557	3 346	1 251	2 658	7 595	74
Frankfurt a. M. . . . .	468	4 278	1 467	3 016	9 484	50
Essen . . . . .	471	1 865	1 075	749	3 839	122
Düsseldorf . . . . .	433	3 099	2 046	2 008	7 615	57
Hannover . . . . .	423	3 454	1 157	2 182	7 369	58
Nürnberg . . . . .	392	2 580	1 106	3 411	7 389	54
Stuttgart . . . . .	342	3 903	1 838	2 422	8 366	42
Chemnitz . . . . .	332	2 679	1 054	2 323	6 275	54
Dortmund . . . . .	322	1 363	919	873	3 527	92
Magdeburg . . . . .	294	1 983	849	1 535	4 875	61
Bremen . . . . .	295	2 073	775	1 267	4 461	67
Kölnsberg . . . . .	280	1 500	531	929	3 174	89
Duisburg . . . . .	273	1 251	642	745	2 764	99
Stettin . . . . .	254	1 446	588	1 260	3 422	77
Mannheim . . . . .	247	1 707	707	1 347	4 001	62
Kiel . . . . .	214	915	292	709	2 054	105
Bochum . . . . .	211	717	509	453	1 767	122
Gelsenkirchen . . . . .	209	488	345	338	1 239	173
Halle . . . . .	195	1 197	479	1 067	2 918	68
Zusammen:	16 713	115 175	49 902	76 467	260 085	65
Dagegen						
Deutsches Reich:	62 400	267 774	100 969	295 186	723 935	87

DR. GRAF VON KEYSERLINGK

## DIE DEUTSCHE LANDWIRTSCHAFT

BEI der Erörterung der Frage, ob Deutschland in erster Linie als Industriestaat oder aber als Industrie- und Agrarstaat von gleicher Bedeutung anzusprechen sei und ob dementsprechend seine Wirtschaftspolitik vor allem die Interessen der Industrie zu vertreten habe, hinter denen die Landwirtschaft zurückstehen müsse, oder ob sie die Belange beider Wirtschaftszweige zum Allgemeinwohle gleichermaßen wahrzunehmen habe, wird man in der Mehrzahl der Fälle die Meinung äußern hören, daß Deutschland als erster Industriestaat Europas zuerst und vor allem Industriepolitik treiben müsse und seine Landwirtschaft als ein Gewerbe geringerer Bedeutung dagegen besonders in handelspolitischer Beziehung zurückstehen habe. Steigerung der industriellen Produktion und Ausfuhr sei der einzige Weg zur Aktivierung der deutschen Handelsbilanz, und um dieses Ziel zu erreichen, müßten alle Schritte unternommen und alle Opfer gebracht werden. Dieser

Einstellung sei auch bei allen Handelsverträgen Rechnung zu tragen, und die Bedenken der Landwirtschaft, die bei ihrem Abschluß der Forderung ungehinderter Einfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach Deutschland gegenüber bestehen könnten, hätten möglichst zurückzustehen hinter den Interessen der deutschen Industrie an einer ungehinderten und mit geringstem Zoll belasteten Ausfuhr ihrer Erzeugnisse.

Eine solche Entwicklung wäre in Verkenning der tatsächlichen Bedeutung der Landwirtschaft innerhalb der deutschen Gesamtwirtschaft durchaus abwegig, da die Landwirtschaft auch heute noch der bei weitem wichtigste und ergiebigste Produktionszweig ist. 30,5 Proz. der erwerbstätigen Gesamtbevölkerung Deutschlands sind in ihr beschäftigt, und der von ihnen jährlich produzierte Gesamtwert landwirtschaftlicher Erzeugnisse übersteigt bei weitem 20 Milliarden Mark. Allein der Produktionswert der für die menschliche Ernäh-