

Tatsachen und Ausblicke

Von Wolfgang v. Lengerke

Die letzten zwei Jahre waren für die deutsche Kraftfahrzeug-Industrie in vieler Beziehung außerordentlich lehrreich. Es hat sich ergeben, daß Wirtschaftskonjunktur und Kraftwagenabsatz so stark miteinander verflochten sind, daß die Rückwirkungen der Konjunkturkrise sich außerordentlich schnell und außerordentlich plötzlich im Kraftwagenhandel auswirken. Dazu kommt noch, daß der Kraftwagenhandel ein ausgesprochenes Saisongeschäft ist. Namentlich das letzte Jahr war für diese Tatsache außerordentlich erschwerend, da schon zu Beginn der Saison sich die ersten schweren Anzeichen der Weltwirtschaftskrise in Deutschland fühlbar machten und bis gegen Ende des Jahres sich in unverminderter Schärfe weiterentwickelten.

Man wird verstehen, daß unter diesen Gesichtspunkten bezüglich des Produktionsprogramms bei den einzelnen Fabriken äußerste Vorsicht walten mußte, denn keines der deutschen Werke hätte es vertragen können, seine Anlagen mit noch weniger als der bisherigen Kapazität in Betrieb zu sehen. Nun ist der Absatz an Kraftwagen in den Monaten Oktober bis Dezember 1930 weiter gesunken. Die auf sehr niedrigem Niveau sich bewegenden Preise gaben in den letzten beiden Monaten nur sehr wenig nach, während vom Käufer außerordentliche Zahlungserleichterungen verlangt wurden.

Die Tendenz, daß die Kleinwagen auf Kosten der mittleren Wagenklassen an Terrain gewinnen, indem die Gruppe der 1- bis 2-Liter-Wagen stark an relativer Bedeutung gewann, ist nicht mehr zu übersehen. Den Anteil, den die einzelnen Wagenklassen an der Gesamterzeugung hatten, veranschaulicht die folgende Übersicht:

Wagenklasse	1929 v. H.	1930 v. H.
bis 1 Liter	20,4	19,6
1 bis 2 Liter	53,4	63,5
2 bis 3 Liter	16,8	9,9
3 bis 4 Liter	6,7	5,4
über 4 Liter	2,6	1,7
Insgesamt	100,0	100,0

Unter Berücksichtigung der Verschiebungen in der Preishöhe und den einzelnen Stärkeklassen ist der Ausfall, den die Kraftfahrzeugindustrie durch die Krisis gegenüber dem Jahre 1928 erlitten hat, auf mindestens 400 Millionen RM zu veranschlagen.

An Hand der angegebenen Zahlen läßt sich ohne weiteres feststellen, daß die Klasse der billigen Wagen von 1 Liter bis zu 2 Litern Zylinderinhalt gegenüber dem Jahre 1929 mehr in den Vordergrund getreten ist, während die Klasse der 2- bis 3-Liter-Wagen einen Rückgang aufweist. Dieser Rückgang der letztgenannten Klasse ist nun aber nicht etwa darauf zurückzuführen, daß diese Fahr-