

WENIGER  
TYPEN



im  
GRÖßEREN  
DEUTSCHLAND

*„Es ist eine entscheidende Aufgabe für die ganze deutsche Wirtschaft, durch eine Vereinfachung der Erzeugungsprozesse jene Einsparung an Arbeitskräften und auch an Material vorzunehmen, die ihrerseits dann wieder in der zusätzlichen neuen Produktion verwendet werden können“.*

*Adolf Hitler. Rede zur Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung, Berlin 1938.*

**1938** — das Jahr, in dem der nationalsozialistische Freiheitskampf den ersten gewaltigen Gipfel: Großdeutschland gewann, war auch Höhepunkt und Abschluß des ersten Kapitels nationalsozialistischer Kraftverkehrs politik.

Es begann mit dem 11. Februar 1933, an dem der Führer die Parole: Motorisierung ausgab. Sechs Jahre unermüdlicher und zielbewußter Arbeit schließen ab:

Erstens mit der Eingliederung der Abschnitte Österreich und Sudetenland in die deutsche Motorfront, aber auch mit gesteigerten Anforderungen an die Wehrbereitschaft und damit Wehr- und Wirtschaftsmotorisierung, Anforderungen, die gestellt werden müssen, weil Deutschland politisch und wirtschaftlich wieder zur Großmacht wurde;

Zweitens mit einer Steigerung der Kraftfahrzeugnachfrage, die weit über das hinausgeht, was dem Markt heute zur Verfügung gestellt werden kann, und mit dem Einsatz aller irgend erreichbaren Menschen und Mittel zwecks Steigerung der Produktion;

Drittens mit einer Verdoppelung der Fahrzeugbestände, aber auch der Einsicht, daß dies erst der Anfang und nur ein bescheidener Anfang der künftigen Kraftverkehrsentsaltung sein kann;

Viertens mit der Vollendung des dreitausendsten Autobahnkilometers — also beinahe der Hälfte des im ersten Entwurf geplanten Grundnetzes — und mit Neuplanungen, die ein Gesamtnetz von 13000 bis 14000 Kilometer umspannen.

Um den gesteigerten Anforderungen der großdeutschen Entwicklung gerecht zu werden, bedarf es einer neuen äußersten Anstrengung, bedarf es neuer Zielsetzungen und Methoden.

Ende 1938 wurde deshalb im Bereich der Kraftverkehrswirtschaft eine einheitliche, mit allen Vollmachten versehene Befehlsgewalt stabilisiert. Das Ziel wurde bezeichnet:

Förderung, Gleichschaltung und Zusammenfassung aller an der Motorisierung arbeitenden Kräfte, Beseitigung auch der letzten organisatorischen oder fiskalischen Hemmungen, die dem Einsatz von Kraftfahrzeugen im Wege stehen könnten, vor allem aber Rationalisierung der Kraftfahrzeugwirtschaft durch äußerste Typenbeschränkung und -normung. Dies ist in wenigen Stichworten das Programm des neuen Arbeitsabschnittes.

Die Parole lautet:

## Weniger Typen im größeren Deutschland

## Der Volkswagen – Einheitstyp der Massenmotorisierung

Seit der Machtübernahme füllen Jahr für Jahr hunderttausende motorbegeisterter Volksgenossen die Automobilausstellungen des Dritten Reiches. Jeder, auch der Volksgenosse mit dem schmalsten Einkommen, will an der großen Entwicklung der Motorisierung teilhaben, hofft, in den Besitz eines eigenen Wagens zu kommen.

Worauf steht der Glaube der Millionen aus Werkstatt und Büro, deren Einkommen trotz aller Preis- und Haltungskosten senkungen doch immer und immer wieder nicht ausreichte, um einen der vielen deutschen Kleinwagen zu kaufen und zu halten?

Einzig auf dem Wort des Führers:

„Es ist ein bitteres Gefühl“, so führte er Anfang 1934 bei der Eröffnung der Automobilausstellung aus, „von vornherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen von der Benutzung eines Verkehrsinstrumentes ausgeschlossen zu wissen, das gerade für diese in ihren sonstigen Lebensmöglichkeiten beschränkteren Schichten nicht nur nützlich sein könnte, sondern ihnen vor allem auch an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines uns bekannten freudigen Glückes würde.“

„Es ist daher der Wille der nationalsozialistischen Staatsführung, durch die Förderung des Automobilwesens nicht nur die Wirtschaft anzukurbeln und Hunderttausenden von Menschen Arbeit und Brot zu geben, sondern damit auch immer größeren Massen unseres Volkes die Gelegenheit zu bieten, dieses modernste Verkehrsmittel zu erwerben.“

Auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1939 steht zum erstenmal der deutsche Volkswagen, der Wagen, durch den das Wort des Führers eingelöst wird.

Niemand wird unterschätzen, was die deutsche Automobilindustrie in den schweren Jahren bis zur Machtübernahme und in den Aufschwungsjahren seit 1933 besonders auch auf dem Gebiet des Kleinwagenbaus geleistet hat. In unermüdlicher Kleinarbeit wurde von hochbegabten Ingenieuren die Leistungsfähigkeit, die Verkehrssicherheit, der Fahrkomfort dieser Wagen bis zu einem außerordentlichen Grad gesteigert. Dabei wurde jede Möglichkeit der Kostenersparnis und Preissenkung ausgenutzt und dafür Sorge getragen, daß auch die Haltungskosten dieser Fahrzeuge immer geringer wurden.

So erreichte der deutsche Kleinwagen in den letzten Jahren einen hohen Reifegrad, mit dem aber auch weitere starke Kostensenkungen und Preisabschläge unwahrscheinlich wurden.

Nur von einer über die bisherigen Maße weit hinausgehenden Zusammenballung produktiver Kräfte und maschineller Einrichtungen, von der Organisation einer Massenerzeugung, wie sie dieser Kontinent noch nicht gesehen hat, der Ausbringung von Serien, die in die Hunderttausende gehen, waren entscheidende Fortschritte zu erwarten.

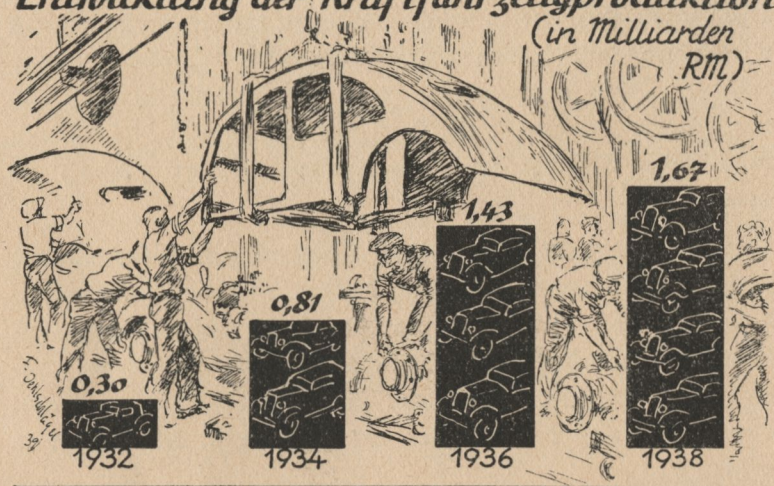
Am 26. Mai 1938 legte der Führer in Fallersleben den Grundstein zum Volkswagenwerk, der größten Automobilfabrik der Welt.

## **Motorisierungserfolge und Motorisierungsaussichten**

Niemand kann und wird die Motorisierungserfolge unterschätzen, die in dem ersten nunmehr abgeschlossenen Abschnitt nationalsozialistischer Kraftverkehrsförderung, nicht zuletzt auch dank den Leistungen der deutschen Automobilindustrie, erzielt wurden.

Der Absatz von Personenkraftwagen, der 1932 auf 41 000 Einheiten abgesunken war, konnte bis 1936 verfünffacht werden. 1936,

## Entwicklung der Kraftfahrzeugproduktion (in Milliarden RM.)



1937, 1938 fanden Jahr für Jahr mehr als 200 000 Personenkraftwagen den Käufer.

Damit wuchs aber auch die Zahl der Kraftfahrzeugbesitzer. Waren 1932 erst wenig mehr als  $\frac{1}{2}$  Million Personenkraftwagen in Betrieb, so wurden 1938 in Großdeutschland schon rund 1,3 Millionen Automobile gezählt. Aber auch nach diesen Erfolgen blieb Deutschland ein verhältnismäßig niedrig motorisiertes Land: denn während bei uns etwa 35 bis 40 Millionen Erwerbstätige über rund 1,3 Millionen Automobile verfügen, hat in den Vereinigten Staaten bei einer Bestandsziffer von fast 25 Millionen Personenkraftwagen schon jeder zweite Erwerbstätige ein eigenes Automobil.

Die Hoffnung, unter den überkommenen Produktionsbedingungen und Organisationsverhältnissen ähnliches wie die Amerikaner, ja, nur einen Kraftwagenbestand von 6 bis 7 Millionen zu erreichen, war gering. Die Motorisierungswelle, wie sie durch die nationalsozialistische Kraftverkehrspolitik seit 1933 ins Rollen kam, erfasste

vor allem Bevölkerungsschichten, denen der Kraftwagen an erster Stelle Hilfsmittel ihrer beruflichen Tätigkeit ist: den großen Stand der mittleren und kleinen Gewerbetreibenden, Handwerker und Kaufleute. Diese bezahlen aber die Kraftfahrzeugkosten nicht aus ihrem Privateinkommen, sondern wirtschaften sie aus dem Betrieb heraus, dessen Leistung durch den Kraftwageneinsatz erheblich gesteigert wird.

All die Millionen aber, die in Werkstatt und Büro mittlere oder kleine Stellungen einnehmen, die den Kraftwagen ausschließlich privat, d. h. für sich selbst und die eigene Familie, verwenden wollen und, was das Entscheidende ist, aus dem Einkommen bezahlen müssen, waren mit wenigen Ausnahmen nach wie vor nicht in der Lage, selbst den billigsten und sparsamsten Kleinwagen zu kaufen.

Wie sehr sie sich bemühten, dennoch an der Motorisierung teilzuhaben, zeigen der außerordentliche Anstieg des Krafttradabsatzes seit 1933 und der hohe Anteil, den die Lohn- und Gehaltsempfänger daran hatten. 1938 wurden 276 000 Kraftträder, davon etwa 165 000 an Arbeiter und Angestellte, verkauft.

Erst der Volkswagen wird diesen breitesten Schichten der deutschen Bevölkerung die Kraftwagenhaltung ermöglichen und damit eine neue Epoche der deutschen Motorisierung einleiten.

## Nutzfahrzeuge in front!

Die Motorisierungsaufgabe umschließt sehr viel mehr, als mancher motorbegeisterte Volksgenosse vermeint. Der einzelne sieht vielleicht nur das Bestreben, einem immer größeren Kreis deutscher Menschen die Kraftwagenhaltung zu ermöglichen und so zur Lebensbereicherung beizutragen. Aber die Motorisierung

ist vor allem eine Frage der Lebenssicherung, d. h. der Wehrwirtschaft und Wehrbereitschaft, und eine Frage der Entwicklung und Bessergestaltung des Güterverkehrs.

Schon im Herbst 1937 war zu erkennen, „daß der Verkehrsapparat in Deutschland den Anforderungen einer Wirtschaft, die aus der Erstarrung gelöst unter einheitlicher Führung alles daran setzt, um die ihr gegebenen produktiven Kräfte voll zu entfalten, in Zeiten besonders gesteigerter Beanspruchung kaum noch gewachsen ist“.

Unzureichend blieb vor allem auch die Zahl einsatzbereiter Nutzfahrzeuge. Seit dem Umbruch war es zwar gelungen, den deutschen Lastkraftwagenpark zu verdoppeln, so daß Mitte 1937 immerhin etwa 320 000 Fahrzeuge vorhanden waren, aber allein der Vergleich mit den Lastkraftwagenreserven der westlichen Demokratien ließ erkennen, daß dieser Bestand für Deutschland nicht ausreicht.

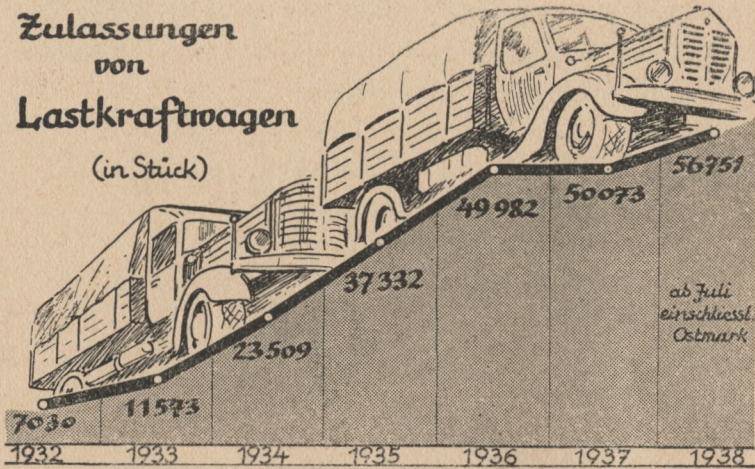
Um die Jahreswende 1937/38 entschloß sich deshalb der Reichsverkehrsminister, durch neue energische Maßnahmen den Lastkraftwageneinsatz in der Wirtschaft schneller voranzutreiben.

Am 2. Februar 1938 erschien das Sofortprogramm zur Förderung des Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen, das diesen Verkehrszweig von allen Beschränkungen hinsichtlich der Art der zu befördernden Güter befreite und somit die Einsatzmöglichkeiten des Lastkraftwagens bedeutend erweiterte. Schrittweise wurde dann auch die Sperre, welche Neuunternehmer von der Betätigung im Güterfernverkehr zurückhalten sollte, gelockert, und im Juni 1938 aufgehoben. Das Verhältnis von Reichskraftwagen-Betriebsverband und Spedition wurde neu geregelt. Der Spediteur, der besonders geeignet ist, der Lastkraftwagenverwendung neue Wege zu bahnen, kann sich nun auch im Güterfernverkehr frei betätigen.

Alle diese Maßnahmen waren für den Sektor Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen von großer Bedeutung. Aber das Problem der Steigerung des Nutzfahrzeugeinsatzes hatte sich inzwischen grund-



Zulassungen  
von  
Lastkraftwagen  
(in Stück)



sätzlich gewandelt. Der Lastkraftwagenabsatz war nicht mehr von der Nachfrageseite, sondern ausschließlich von den Liefermöglichkeiten der Fabriken begrenzt.

Die gesamte Wirtschaft arbeitete 1938 auf höchsten Touren, daneben wuchsen Zahl und Umfang der öffentlichen Aufgaben (Vierjahresplan), schließlich wurden im Sommer und Herbst des vergangenen Jahres — vor allem für das Werk der Westbefestigungen — bis zu 40 000 Lastkraftwagen aus dem Verkehrsgewerbe und der übrigen Wirtschaft herausgezogen. Wenn trotzdem größere Transport Schwierigkeiten vermieden wurden, so ist dies der organisatorischen Zusammenfassung der verbliebenen Fahrzeuge und der Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel (Reichsbahn, Schifffahrt, Kraftwagen) zu verdanken.

Freilich stieg die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen unter diesen Verhältnissen nicht nur im Kraftverkehrsgewerbe, sondern auch in Industrie, Landwirtschaft, Handwerk und Handel wie nie zuvor. Dem privaten Markt konnten im Jahr 1938 rund 57 000 Liefer- und Lastkraftwagen und 21 000 Zugmaschinen zur Verfügung gestellt

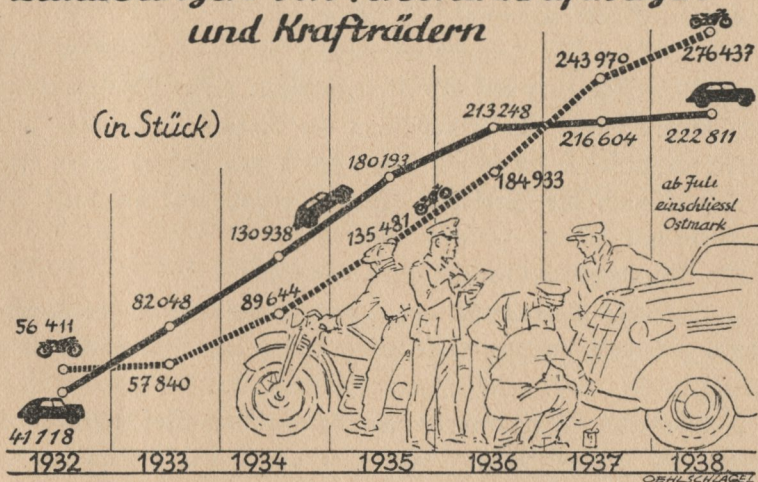
werden gegen rund 50 000 bzw. 11 000 im Jahr 1937. Aber auch diese Mengen reichten bei weitem nicht aus, um die Nachfrage zu decken.

Dieser Zustand machte neue und einschneidende Maßnahmen erforderlich. Hinzu kamen die Erfahrungen aus der großen Belastungsprobe des Kraftverkehrs im Jahre 1938. Hier wurde unter Beweis gestellt, daß der Lastkraftwagen nicht nur für die Wehrmacht, sondern auch für die Wehrwirtschaft von entscheidender Bedeutung ist. Weiter wurde erkannt, wie sehr es darauf ankommt, im Ernstfall über möglichst einheitliche Typen zu verfügen.

## Mehr Lastkraftwagen durch Typenrationalisierung

Mit nationalsozialistischer Entschlossenheit wurden die Folgerungen gezogen. Am 15. November 1938 setzte der Beauftragte für den Vierjahresplan den Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen ein. Dieser

### Zulassungen von Personenkraftwagen und Kraftträdern



griff die gewaltigen Aufgaben an einem, aber dem entscheidenden Punkt an, indem er alle Kräfte auf die Lösung des Typenproblems vereinigte.

Eine Überfülle von Kraftwagen- und Krastradtypen wird heute noch in Serien gebaut, die meist über wenige tausend, zum Teil sogar über einige hundert Stück im Jahr nicht hinausgehen. In absehbarer Zeit wird dieser Zustand beseitigt sein.

Wie tief der Schnitt geht, zeigt die Tatsache, daß man im Bereich des Lastkraftwagenbaus noch im laufenden Jahr von 113 auf 14 bis 15 Typen herunterkommen wird. Von 150 Krastradtypen werden etwa 120 fortfallen, von 20 Dreiradtypen etwa 16 bis 18. Bei den Personenkraftwagen wird den individuellen Bedürfnissen und Wünschen der Käuferschaft ein gewisser Spielraum gelassen, aber auch hier steht eine starke Typenbeschränkung in Aussicht.

Die Typenrationalisierung bedeutet eine völlige Um- und Reorganisation der deutschen Kraftfahrzeugindustrie. Die Produktion wird zwischen den Fabriken planmäßig neu verteilt. Wenige Typen in den wenigen Größenklassen sichern die rationelle Auswertung der Kapazität der einzelnen Werke. Dieses gilt sowohl für Personenkraftwagen als auch für Lieferkraftwagen, Krasträder, Schlepper, Sonderfahrzeuge und Aufbauten.

Das Institut für Konjunkturforschung hat in verschiedenen Arbeiten schon frühzeitig auf die Notwendigkeit dieser Typenbereinigung hingewiesen. Die Entwicklung der Rohstoff-, Arbeits- und Verkehrslage sowie die Erfahrungen des letzten Jahres haben eine radikale Lösung des Problems schneller erzwungen, als viele erwartet haben.

Die Typenrationalisierung wird vor allem

1. erhebliche Arbeitskräfte nicht nur in der eigentlichen Kraftfahrzeugindustrie, sondern auch in der Teile- und Zubehörindustrie freisetzen;

2. bedeutende Einsparungen an Material und Rohstoffen durch rationellere Produktionsmethoden, aber auch durch Lagerabbau in

Industrie, Handel und Handwerk (Ersatzteile) bringen. Das eingesparte Material und die freigesetzten Arbeitskräfte werden es ermöglichen, daß der Engpaß, in dem sich die Kraftfahrzeugproduktion heute befindet, überwunden, d. h. die Erzeugung wieder an die Nachfrage herangeführt wird;

3. Kosten- und damit Preissenkungen herbeiführen, die der Wirtschaft die Anschaffung von Kraftfahrzeugen erleichtern, d. h. die Nachfrage steigern werden. Auch die Exportmöglichkeiten werden hierdurch ausgeweitet.

Die Typenbereinigung wird besonders auch durch bewußte Gleichschaltung von Wehr- und Wirtschaftsmotorisierung sichergestellt; denn damit wird die Zersplitterung in wirtschafts- und wehrmachtseigene Typen beseitigt, die den Einsatz und den Nachschub von Lastkraftwagen im Ernstfall stark erschweren würde.

## Großdeutsche Einheit und Kraftverkehr

Nach der Heimkehr der Ostmark und des Sudetenlandes galt es zunächst und vor allem, die wiedergewonnenen Gaue mit dem Altreich organisch zu verbinden und nahtlos zu verschmelzen. Verkehrsführung und Verkehrswirtschaft hatten im Rahmen dieser umfassenden Aufgabe die Einheit des großdeutschen Raumes sicherzustellen. Die Verkehrswege und Verkehrsmittel waren so auszurichten, daß sie den Anforderungen eines gesteigerten Güterausstauschs und Personenverkehrs im größeren Deutschland genügen.

Im Bereich des Kraftverkehrs war zunächst das Straßenwesen den neuen Aufgaben entsprechend auf- und auszubauen.

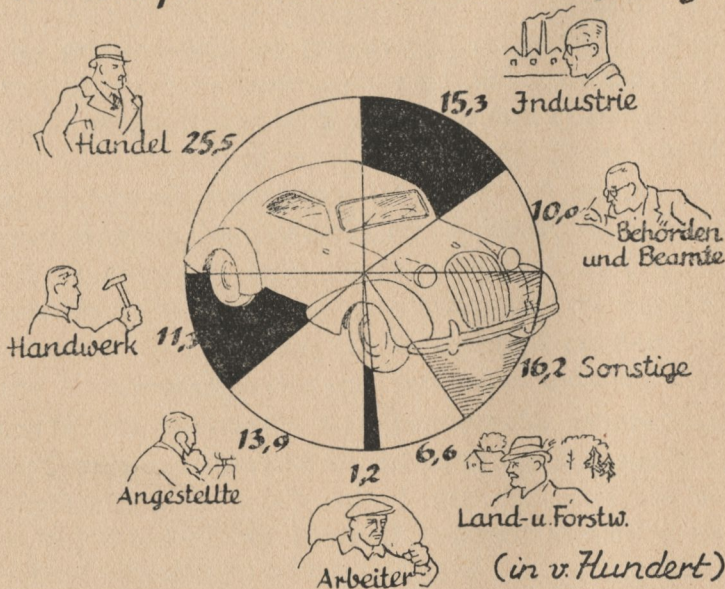
Im Dritten Reich steht im Mittelpunkt aller konstruktiven Straßenplanung die Autobahn. Dem Nationalsozialismus sind diese Bahnen Träger eines zukünftigen, gewaltig gesteigerten Verkehrs, Ausdruck der gesicherten Einheit des Reichs.

Symbol und Tat zugleich war deshalb der Spatenstich, mit dem der Führer am 7. April 1938 am Walsferberg bei Salzburg den Bau der ersten ostmährischen Autobahn eröffnete, ebenso die Feierstunde vor den Toren Egers am 1. Dezember 1938, mit der die Arbeiten an der ersten sudetendeutschen Autobahn begannen.

Neben dem Autobahnbau wurde die Umgestaltung und Verbesserung des überkommenen Landstraßen- und Wegewesens in den wiedergewonnenen Gebieten unverzüglich und auf breiter Front in Angriff genommen. Autobahn- und Straßenbau halfen, (auch dort) einen erheblichen Teil der arbeitslosen Volksgenossen sofort dem Elend der Untätigkeit und Hoffnungslosigkeit zu entreißen.

Aber auch die Motorisierungsaufgabe als solche wurde durch den Anschluß wesentlich erweitert. Die wiedergewonnenen Gebiete

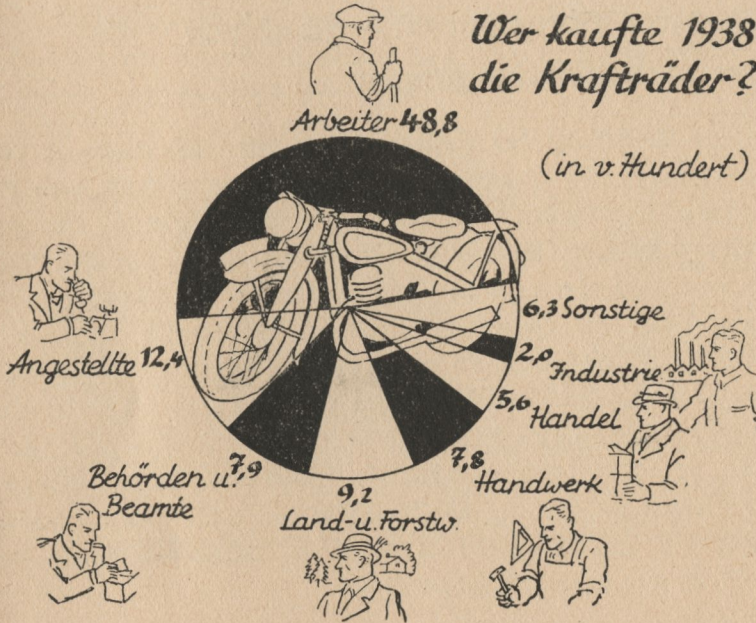
## Wer kaufte 1938 die Personenkraftwagen?



# Wer kaufte 1938 die Krafträder?

Arbeiter 48,8

(in v. Hundert)



waren unter dem wirtschaftlichen und politischen Druck der schweren Nachkriegsjahre verkümmert und verarmt. Dementsprechend war die Ausrüstung der Bevölkerung mit Personen-, die der Wirtschaft mit Nutzfahrzeugen sehr gering. Die Ostmark verfügte über nur 34000 Personenkraftwagen und 15000 Lastkraftwagen; auf 155 Einwohner entfiel dort erst ein Personenkraftwagen, im Altreich schon auf 53 Einwohner. Noch schlechter stand es mit dem Kraftverkehr des Sudetenlandes.

Nach dem Anschluß gilt es, die Motorisierung in den wiedergewonnenen Gebieten derart zu fördern, daß auch dort der Stand des Altreichs erreicht wird. Diese Aufgabe wird nicht mit einem Schlage zu lösen sein, sondern Schritt für Schritt und in dem Maße, in dem es gelingen wird, die wirtschaftlichen Kräfte auch dieser Gebiete zur Entfaltung zu bringen.

## Größerer Binnenmarkt – günstigere Produktionsbedingungen

Die Auffällung des Fehlbedarfs an Motorfahrzeugen in den wiedergewonnenen Gebieten stellt zunächst – auch wenn man die Leistungsfähigkeit der heimischen Werke berücksichtigt – eine zusätzliche Belastung der deutschen Kraftfahrzeugwirtschaft dar. Auf längere Sicht aber bedeutet die starke Ausweitung des Kraftfahrzeugmarktes eine wesentliche Stärkung der eigenen Automobilindustrie. Je größer der Binnenmarkt ist, um so größer können die Serien sein, die produziert werden, um so größer können die Anlagen sein, um so geringer sind die Produktionskosten. Man denke an das Beispiel der Vereinigten Staaten von Amerika: dem geschlossenen Binnenmarkt der 120 Millionen verdankt die Automobilindustrie der U. S. A. ihre unvergleichlichen Maße.

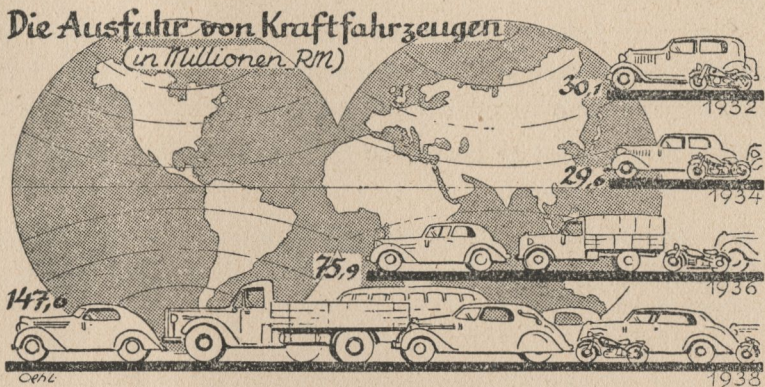
## Möglichkeiten und Aufgaben in Südosteuropa

Der deutsche Kraftfahrzeugexport erreichte im Jahr 1938 fast 150 Mill. *R.M.* In dieser Summe ist die erhebliche Teile- und Motorenausfuhr Deutschlands noch nicht einmal eingeschlossen. Gegenüber dem Tiefstand vor der Machtübernahme hat sich die deutsche Kraftfahrzeugausfuhr etwa verfünffacht.

Diese Erfolge zu halten, zu sichern und wenn möglich auszubauen, ist eine der wichtigsten Aufgaben der deutschen Kraftfahrzeugwirtschaft. Was bedeutet in diesem Zusammenhang der Anschluß?

Er schlug die Brücke zum südosteuropäischen Raum, d. h. zu einem der wichtigsten Exportmärkte der deutschen Kraftfahrzeugindustrie.

Bulgarien, Griechenland, Jugoslawien, Rumänien, die Türkei und Ungarn nahmen schon 1937 rund 15 v. H. der deutschen Kraftwagen- und Krastradausfuhr auf.



Mit den Ereignissen des Jahres 1938 haben sich die politischen und damit auch die wirtschaftlichen Kräfteverhältnisse im südosteuropäischen Raum weitgehend gewandelt. Die Voraussetzungen für eine engere Zusammenarbeit zwischen Großdeutschland und den Ländern des Südostens sind sehr viel günstiger geworden. Diese Länder — deren Wirtschaft sich meist noch auf einer verhältnismäßig niedrigen Entwicklungsstufe befindet — arbeiten heute mit großer Anstrengung und Folgerichtigkeit an der Entfaltung ihrer Produktivkräfte, an der Erschließung der Rohstoffvorräte, an der Industrialisierung usw. Die Verwirklichung all dieser Pläne hängt in weitestem Maß von dem Auf- und Ausbau des Verkehrswesens ab. Vor allem ist für eine ausreichende Motorisierung zu sorgen. Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie hat hier eine große Chance, da die Länder des Südostens über eigene Kraftfahrzeugfabriken nicht verfügen und noch lange auf die Einfuhr angewiesen sein werden.



## Ausblick

Im größeren Verband setzt die Deutsche Motorfront zu einem zweiten Vorstoß an, dessen Breiten- und Tiefenwirkung sich kaum abschätzen läßt.

1939 wird freilich zunächst ein Jahr des Übergangs sein, in dem sich die notwendige Neugruppierung der Kräfte vollzieht, und damit ein Jahr außerordentlicher organisatorischer Arbeitsleistungen.

Die Versorgungslage dürfte sich im laufenden Jahr im ganzen kaum wesentlich ändern.

Stärker als bisher werden sich alle Kräfte auf die Förderung des Nutzfahrzeugeinsatzes konzentrieren, denn über allem steht als oberstes Gebot:

## die Sicherung des größeren Deutschlands