

Der Siegeszug des Kraftfahrzeugs.

Wenn demnächst die Kulturgeschichte des 20. Jahrhunderts geschrieben werden wird, dann nimmt die Verkehrsfrage darin sicherlich nicht den letzten Platz ein. Die zunehmende Bedeutung des Explosionsmotors (auch Verbrennungsmotor genannt) ist es, die dem neuzeitlichen Verkehr ihren Stempel aufdrückt. Sind es heute noch die Autos und die Motorräder, die dem Straßenbild das Gepräge geben, so ist der Zeitpunkt vielleicht gar nicht mehr so fern, wo der Verbrennungsmotor des Kleinsflugzeugs seinem älteren Bruder in den an den Boden gebundenen Kraftfahrzeugen einen ernsthaften Wettbewerb bereitet.

Das ist freilich gegenwärtig noch Zukunftsmusik, die eine

Entwicklung vorwegnimmt, über deren Tempo und Ausmaß wir noch im Dunkeln tappen. Der nüchterne Beurteiler tut besser, sich an die realen Tatsachen zu halten, festzustellen, wie es denn mit der Entwicklung der Zahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland im allgemeinen und in der uns am nächsten liegenden Industrie- und Handelsstadt Nürnberg im besonderen steht. Dieser Aufgabe sind die nachstehenden Zeilen gewidmet, die sich aber nur mit dem Wichtigsten beschäftigen können. Wer tiefer in den Gegenstand eindringen will, dem geben die in die Darstellung eingestreuten Zahlenübersichten in der einen oder anderen Richtung wohl dazu Gelegenheit.

I. Die zahlenmäßige Entwicklung des deutschen Kraftfahrzeugbestandes.

Es ist heutzutage so viel die Rede von der Automobilsierung Deutschlands. Mit einem gewissen Recht wohl, soweit man das Tempo der Entwicklung ins Auge faßt, zu Unrecht aber, wenn man die Zahl der Kraftfahrzeuge der Betrachtung zu Grunde legt, m. a. W., von der Verbreitungsdichte der Motorräder, der Personenautos und der Lastkraftwagen ausgeht.

Wie aus der Übersicht 1 hervorgeht, besaß Deutschland

am 1. Juli 1925, dem letzten Erhebungstage, rund 418 000 Kraftfahrzeuge, gegenüber rund 93 000 im Jahre 1914 und 291 000 im Jahre 1924. In den zwölf Monaten 1. Juli 1924 bis 1. Juli 1925 belief sich die Zunahme auf reichlich zwei Fünftel des Bestandes vom 1. Juli 1924.

Gut gelangt der gegenwärtige Stand und das Tempo der Motorisierung Deutschlands in den Kopfquoten der Übersicht 1 zum Ausdruck.

Übersicht 1.

Das Anwachsen der Zahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland.

Zeitpunkt	Krafträder (ohne Kleinkraftf.)				Personenkraftwagen				Lastkraftwagen				Kraftfahrzeuge insgesamt			
	Zahl	Auf 1 Kraftrad entfielen ... Einwoh.	Zunahme gegenüber d. Vorjahr		Zahl	Auf 1 Personenkraftwagen entfielen ... Einwoh.	Zunahme gegenüber d. Vorjahr		Zahl	Auf 1 Lastkr.-wagen entfielen ... Einwoh.	Zunahme gegenüber d. Vorjahr		Zahl	Auf 1 Kraftfahrz. entfielen ... Einwoh.	Zunahme gegenüber d. Vorjahr	
			überhaupt	in % des Bestandes des Vorjahres			überhaupt	in % des Bestandes des Vorjahres			überhaupt	in % des Bestandes des Vorjahres			überhaupt	in % des Bestandes des Vorjahres
Deutsches Reich.																
1. Juli 1925	161508	380	63 543	64,86	175665	349	43 486	32,90	80 363	764	19 734	32,55	417536	147	126763	43,60
1. " 1924	97 965	623	38 556	64,90	132179	462	31 850	31,75	60 629	1007	8890	17,18	290778	210	79 296	37,50
1. " 1923	59 409	997	21 361	56,14	100329	590	17 637	21,33	51 739	1144	8028	18,37	211477	280	47 026	28,60
1. " 1922	38 048	1630	11 382	42,68	82 692	750	22 081	36,43	43 711	1419	13 444	44,42	164451	377	46 907	39,91
1. " 1921	26 666	2343	.	.	60 611	1031	.	.	30 267	2064	.	.	117544	531	.	.
1. Jan. 1914	22 457	3019	.	.	60 876	1114	.	.	9739	6961	.	.	93072	728	.	.

Zeitpunkt	Kraftträder (ohne Kleinkrafttr.)				Personenkraftwagen				Lastkraftwagen				Kraftfahrzeuge insgesamt			
	Zahl	Auf 1 Krafttr. entfielen Einwoh.	Zunahme gegenüber d. Vorjahr		Zahl	Auf 1 Personkr.- wagen entfielen Einwoh.	Zunahme gegenüber d. Vorjahr		Zahl	Auf 1 Lastkr.- wagen entfielen Einwoh.	Zunahme gegenüber d. Vorjahr		Zahl	Auf 1 Kraftfährz.- entfiel. Einw.	Zunahme gegenüber d. Vorjahr	
		überhaupt	in % des Bestand. des Vorjahres	überhaupt		in % des Bestand. des Vorjahres	überhaupt	in % des Bestand. des Vorjahres		überhaupt	in % des Bestand. des Vorjahres	überhaupt		in % des Bestand. des Vorjahres		
Bayern.																
1. Juli 1925	22 089	334	7667	53,16	16 091	459	4416	37,82	8143	906	1522	22,99	46 323	159	13 605	41,58
1. " 1924	14 422	495	4045	38,98	11 675	611	2271	24,15	6621	1077	431	6,96	32 718	218	6747	25,98
1. " 1923	10 377	688	4097	65,24	9404	759	1856	24,59	6190	1154	807	14,99	25 971	275	6760	35,19
1. " 1922	6280	1166	2164	52,58	7548	971	1680	28,63	5383	1361	1252	30,31	19 211	381	5096	36,10
1. " 1921	4116	1762	.	.	5868	1236	.	.	4131	1756	.	.	14 115	514	.	.
1. Jan. 1914	2570	2773	.	.	5953	1197	.	.	1718	4149	.	.	10 241	696	.	.
München.																
1. Juli 1925	2886	236	659	29,59	3301	206	551	20,04	2126	320	383	21,97	8313	82	1593	23,71
1. " 1924	2227	284	435	24,27	2750	230	358	14,97	1743	362	-8	-0,46	6720	94	785	13,23
1. " 1923	1792	382	612	51,86	2392	286	389	19,42	1751	391	132	8,15	5935	115	1133	23,59
1. " 1922	1180	578	.	.	2003	340	.	.	1619	421	.	.	4802	142	.	.
Nürnberg.																
1. Juli 1925	2502	157	818	48,57	1501	262	508	51,16	779	504	98	14,39	4782	82	1424	42,41
1. " 1924	1684	230	408	31,97	993	391	82	9,00	681	570	32	4,93	3358	116	522	18,41
1. " 1923	1276	300	570	80,74	911	421	191	26,53	649	591	79	13,86	2836	135	840	42,08
1. " 1922	706	542	331	88,27	720	532	210	41,18	570	672	156	37,68	1996	192	697	53,66
1. " 1921	375	978	.	.	510	719	.	.	414	886	.	.	1299	282	.	.
1. Jan. 1914	128	2803	.	.	395	908	40	11,27	258	1391	40	18,35	781	459	80	11,41
1. " 1913	128	2798	20	18,52	355	1009	57	19,13	218	1643	56	34,57	701	511	133	23,42
1. " 1912	108	3193	-35	-24,48	298	1157	49	19,68	162	2128	40	32,79	568	607	54	10,51
1. " 1911	143	2334	-41	-22,28	249	1340	41	19,71	122	2736	40	48,78	514	649	40	8,44
1. " 1910	184	1751	-20	-9,80	208	1549	26	14,29	82	3929	33	67,35	474	680	39	8,97
1. " 1909	204	1545	-13	-5,99	182	1731	54	42,19	49	6431	18	58,06	435	724	59	15,69
1. " 1908	217	1433	.	.	128	2429	.	.	31	10 029	.	.	376	827	.	.
Augsburg.																
1. Juli 1925	437	379	193	79,10	405	409	159	64,63	257	644	57	28,50	1099	151	409	59,28
1. " 1924	244	633	97	65,99	246	628	62	33,70	200	773	24	13,64	690	224	183	36,09
1. " 1923	147	.	33	28,95	184	.	18	10,84	176	.	22	14,29	507	.	73	16,82
1. " 1922	114	.	.	.	166	.	.	.	154	.	.	.	434	.	.	.
Ludwigshafen.																
1. Juli 1925	351	290	149	73,76	332	307	202	155,38	164	621	44	36,67	847	120	395	87,39
1. " 1924	202	448	.	.	130	695	.	.	120	753	.	.	452	200	.	.

Anmerkungen zur Übersicht 1: Die Kraftfahrzeuge für spezielle Zwecke (Feuerlöschwejen, selbstfahrende Straßenreinigungsmaschinen, Zugmaschinen ohne Güterladerraum) sind stets außer Betracht gelassen. Bei den Zahlen für Bayern ist, mit Ausnahme der Jahre 1914 und 1921, auch der Kraftfahrzeugbestand des Reichspostministeriums, Abtg. München, und des Bezirkskommandos VII nicht mit enthalten.

Bei den Motorrädern sind die „Kleinkraftträder“ bis zum Jahre 1921 in den Zahlen mitenthalten. Die Maschinen dieser Kategorie können erst seit 1922 ohne polizeiliche Zulassung, ohne Führerschein und ohne Steuerkarte gefahren werden. Die obigen Angaben über die Zahl der Personenkraftwagen in Nürnberg im Zeitraum 1908—1922 weichen von den Angaben im Statistischen Jahrbuch der Stadt Nürnberg ab, weil bei den Personenautos hier, zur Ermöglichung der Vergleichbarkeit, die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs mit eingerechnet werden mußten.

Es trafen sonach am 1. Juli 1925 in Nürnberg und München je 82, im Reich 147 und in Bayern 159 Einwohner, Frauen, Greise und Kinder eingerechnet, auf 1 Kraftfahrzeug. Die günstigen Zahlen der Großstädte können nicht überraschen, fällt doch hier der hemmende Einfluß der geringen Quote des platten Landes weg.

Von Interesse ist hier wohl die Tatsache des Gleichstandes von München und Nürnberg. Man sollte glauben, daß in der Verbreitung des Kraftfahrzeugs die geschäftige bayerische Handels- und Industriemetropole die geruhigere Landeshauptstadt bereits überflügelt haben mußte. Wenn das auch nicht der Fall ist, so steht doch Nürnberg immerhin im Tempo der Entwicklung höher als München.

Unter den 3 Kategorien von Kraftfahrzeugen seien die Lastautos, als die zahlenmäßig schwächste Gruppe, bei der Erörterung obenan gestellt.

Hier verläuft die Entwicklung, in Zahlen ausgedrückt, ziemlich ruhig. Am letzten Zählungstag entfiel 1 Lastkraftwagen im Reich auf 764 Einwohner, in Bayern auf 906, in Nürnberg auf 504, in München auf 320 Personen. Der Vorsprung der Landeshauptstadt vor dem industriereichen Nürnberg erscheint eigenartig, man hätte eher das Gegenteil vermutet.

Bei den Personenkraftfahrzeugen ist der Stand in den verschiedenen in der Übersicht 1 behandelten Gebieten ganz ungleichmäßig, die Tendenz aber überall dieselbe.

Die Autos überwiegen zahlenmäßig im Reich und in

München, die Motorräder dagegen stehen an der Spitze in Bayern und in Nürnberg. Es rücken freilich die Kraftäder tüchtig auf, im Reiche wie in München ist der Unterschied im Bestand der beiden Gruppen am 1. Juli 1925 nur mehr gering gewesen und im Jahre 1926 wird er vielleicht ganz verschwunden sein.

An Personenkraftwagen waren am 1. Juli 1925 zugelassen: im Reich rund 176 000 Stück, in Bayern 16 000, in München 3300, in Nürnberg 1500. Die Zunahme im letzten Jahre betrug in der gleichen Reihenfolge 33, 38, 20 und 51 Prozent.

An Einwohnern entfielen auf 1 Personenkraftwagen am Erhebungstag des laufenden Jahres: im Reiche 349 (1. Juli 1924: 462), in Bayern 459 (611), in München 206 (230), in Nürnberg 262 (391). Auch aus diesen Zahlen ersieht man das rasche Einholen des Münchener Vorsprungs durch Nürnberg.

Die wichtigste Rolle unter den 3 Gruppen der durch einen Verbrennungsmotor angetriebenen Fortbewegungsmittel spielen die Motorräder. Hier belief sich die Zunahme des Bestandes im Reiche 1924 wie 1925 auf nicht weniger als rund je zwei Drittel der Gesamtzahl des Vorjahres. Am 1. Juli 1925 entfielen auf 1 Kraftrad Einwohner: im Reich 380 (am 1. Juli 1923: 997), in Bayern 334 (688), in München 236 (382), in Nürnberg 156 (300).

Nürnberg steht sonach hier weitaus an der Spitze, eine Tatsache, die sich wohl mit aus dem Charakter dieser Stadt als einem der Mittelpunkte der deutschen Kraftadindustrie erklärt.

Die Bevorzugung des Motorrades in Deutschland gegenüber dem Auto ist die Folge unserer Verarmung. Viele von denen, die sich ein Auto noch lange nicht leisten können, vor allem weite Schichten des Mittelstandes, sind doch imstande, das in der Anschaffung wie im Betrieb billigere, leicht unterzubringende, vielseitig verwendbare und schnelle Kraftrad zu erwerben.

Für Nürnberg ist es möglich gewesen, einige Zahlen beizubringen zur Entscheidung der Frage, welche Leistungsgruppen von Personenkraftwagen und Motorrädern denn in unserer Stadt bevorzugt werden, ob die leichten, mittleren oder schweren. Die naheliegende Annahme, daß die wirtschaftliche Not uns zwingt, die Maschinen der leichten Gruppen häufiger zu verwenden, wird durch den Inhalt der nachstehenden Übersichten 2 und 3 bestätigt. Der Anteil der schwächsten Leistungsklasse an dem Gesamtbestand der Nürnberger Fahrzeuge ist bei den Personenausos (Klasse bis 6 Steuer-PS) wie bei den Motorrädern (bis 1,5 Steuer-PS) gegenüber dem Vorjahr angewachsen.

Übersicht 2.

Die Nürnberger Personenwagen nach der Motorenstärke.

Zählungstag	Zahl der Personenausos										
	insgesamt*)	davon									
		bis 6 Steuer-PS		über 6-10 St.-PS		über 10-14 St.-PS		über 14-18 St.-PS		über 18 St.-PS	
	überhaupt	in % der Gesamtzahl	überhaupt	in % der Gesamtzahl	überhaupt	in % der Gesamtzahl	überhaupt	in % der Gesamtzahl	überhaupt	in % der Gesamtzahl	
1. Juli 1922	648	160	24,69	281	43,36	115	17,75	59	9,11	33	5,09
1. " 1923	900	225	25,00	386	42,89	151	16,78	94	10,44	44	4,89
1. " 1924	973	283	29,08	371	38,13	183	18,81	107	11,00	29	2,98
1. " 1925	1468	535	36,44	571	38,90	180	12,26	140	9,54	42	2,86

*) Die Zahlen dieser Rubrik sind etwas kleiner als die entsprechenden der Übersicht 1, weil hier bei der Auscheidung die Kraftomnibusse außer Betracht bleiben mußten.

Übersicht 3.

Die Nürnberger Kraftäder nach der Motorenstärke.

Zählungstag	Zahl der Kraftäder						
	insgesamt	davon					
		bis 1,5 Steuer-PS		über 1,5 bis 3 Steuer-PS		über 3 Steuer-PS	
	überhaupt	in % der Gesamtzahl	überhaupt	in % der Gesamtzahl	überhaupt	in % der Gesamtzahl	
1. Juli 1924	1684	625	37,12	953	56,59	106	6,29
1. " 1925	2502	1091	43,61	1250	49,96	161	6,43

Die Entwicklung der Zahl der ausgegebenen Probefahrtenkennzeichen ist ein ungefähres Gradmesser für die Stärke der Besetzung des Motorrad- und Autogewerbes mit Fabriken und Reparaturwerkstätten. Wie die untenstehende Übersicht 4 dartut, befindet sich auch hier Nürnberg mit den Zahlen ziemlich dicht bei München, bei den Kraftädern kommt es sogar relativ über die Landeshauptstadt hinaus.

Nicht zu verkennen ist bei der Entwicklung der Zahlen der Übersicht 4 der hemmende Einfluß des Geldmangels in der Zeit nach dem Abschluß der Inflation, der mit hinwirken soll auf die so dringend nötige Flurbereinigung der übersehten deutschen Wirtschaft.

Übersicht 4.
Die Zahl der Probefahrtskennzeichen.

Zählungstag	Ausgegebene Probefahrtskennzeichen							
	insgesamt	auf 100000 Einwohner	davon					
			für Kraftfahrzeuge jeder Art			nur für Krafträder		
			überhaupt	in % der Gesamtzahl	auf 100000 Einwohner	überhaupt	in % der Gesamtzahl	auf 100000 Einwohner
B a y e r n.								
1. Juli 1922	733	10,00	450	61,39	6,14	283	38,61	3,86
1. " 1923	1141	15,98	642	56,26	8,99	499	43,74	6,99
1. " 1924	1371	19,22	754	55,00	10,57	617	45,00	8,65
1. " 1925	1176	15,94	653	55,53	8,85	523	44,47	7,09
M ü n c h e n.								
1. Juli 1922	126	18,48	78	61,90	11,44	48	38,10	7,04
1. " 1923	249	36,35	136	54,62	19,35	113	45,38	16,50
1. " 1924	277	43,85	157	56,68	24,85	120	43,32	19,00
1. " 1925	261	38,34	153	58,62	22,48	108	41,38	15,86
N ü r n b e r g.								
1. Juli 1922	173	45,19	96	55,49	25,08	77	44,51	20,11
1. " 1923	267	69,67	142	53,18	37,05	125	46,82	32,62
1. " 1924	254	65,47	123	48,43	31,70	131	51,57	33,77
1. " 1925	234	59,58	124	52,99	31,57	110	47,01	28,01

II. Wird das Pferd durch das Kraftfahrzeug verdrängt?

Der unbekümmerte Beobachter wird geneigt sein, diese Frage ohne jede Einschränkung zu bejahen, scheint doch die tägliche Erfahrung wie die Logik der Annahme, daß das Pferd mehr und mehr an Bedeutung verlieren müsse, durchaus Recht zu geben.

Wie liegen nun die Dinge im Lichte der amtlichen Statistik?

Da ist es zunächst zu bedauern, daß die Ergebnisse der Viehzählung vom 1. Dezember 1925 für Bayern und das Reich noch nicht vorliegen, sodaß man gezwungen ist, hier mit den Zahlen von 1924 sich zu bescheiden.

Übersicht 5.

Der Deutsche Pferdebestand nach den Ergebnissen der Viehzählungen.
(Ohne die Militärpferde)

Zählungstag	Die Zahl der Pferde in					
	Deutschland		Bayern		München	
	überhaupt	auf 100000 Einwohner	überhaupt	auf 100000 Einwohner	überhaupt	auf 100000 Einwohner
1. Dezember 1900	4 056 516	72,39	366 913	59,41	3 260	12,49
2. " 1907	4 193 735	67,63	371 968	55,95	3 604	11,57
2. " 1912	4 353 624	65,82	384 034	54,93	3 546	9,89
1. " 1919	3 465 278	55,09	348 613	49,34	2 361	6,64
1. " 1920	3 588 005	58,06	365 026	50,29	1 954	5,38
1. " 1921	3 684 696	58,98	380 128	52,41	2 117	5,70
1. " 1922	3 650 804	58,85	384 223	52,45	2 182	5,63
1. " 1924	3 855 176	61,34	397 236	53,82	2 072	5,32
1. " 1925					2 604	6,60

Geht man von den absoluten Zahlen aus, so zeigt sich die wohl niemanden überraschende Erscheinung, daß Deutschland wie Bayern den im Kriege dezimierten Pferdebestand seit 1919 wieder aufgebaut haben. Selbst in München sind die neuesten Zahlen über den Bestand an Pferden größer als die des Jahres 1919.

Anderes ist schon das Bild, wenn man die Zahlen von 1912, des letzten in der Übersicht 5 verzeichneten Friedensjahres, zum Ausgangspunkt des Vergleiches nimmt. Hier klaffen, mit Ausnahme des Agrarlandes Bayern mit seinem typischen Klein- und mittelbäuerlichen Besitz, schon gewisse Lücken. Im Reich gab es 1912 rund 4 354 000 Pferde, 1924 dagegen nur 3 855 000

Stück, ein Unterschied, der sich aber vielleicht zum Teile noch aus dem 13 prozentigen Gebietsverlust durch den Versailler Vertrag rechtfertigen läßt.

Beträchtlich und nicht aus technischen Gesichtspunkten heraus zu erklären ist die Minderung des Pferdebestandes in Nürnberg. Hier sind die entsprechenden Zahlen 3546 (1912) und 2072 (1924), woraus folgt, daß 1924 Nürnberg nicht viel mehr als die Hälfte der Pferde aufwies, die es 1912 in unserer Stadt gab. 1925 ist die Zahl zwar wieder beträchtlich, auf 2604, in die Höhe gegangen*), allein, der Unterschied gegenüber dem Ergebnis der letzten Friedenzählung beläuft sich doch immer noch auf 942 Stück und es steht zudem auch nicht fest, ob die Zahlen tatsächlich weiterhin ansteigen werden.

Das beste Ausdrucksmittel für die große Linie der Entwicklung bilden die relativen Zahlen. Faßt man die Angaben der Übersicht 5, die die Zahl der Pferde auf 100 000 Einwohner nennen, ins Auge, so ist der Eindruck nicht einheitlich. Beim Reich und bei Bayern, bei denen selbstverständlich der bei der Zahlenkurve nach oben wirkende Einfluß

des platten Landes sich geltend macht, ist der Abstand der Zahlen des Jahres 1924 von denen des Jahres 1912 nur gering, und es steigen die Zahlen zudem seit 1919 stetig an, sodaß der Unterschied gegenüber dem Frieden sich mehr und mehr verwischt. Beträchtlich ist dagegen das Minus bei Nürnberg. Hier ist die relative Zahl des Jahres 1925 um ein Drittel kleiner als die des Jahres 1912.

Als Gesamtergebnis unserer knappen Feststellungen läßt sich sagen, daß in Deutschland von einer Verdrängung des Pferdes an sich nicht gesprochen werden kann. Nur in den Großstädten, deren Bewohner ja des technischen Fortschrittes im scharfen Konkurrenzkampf weit mehr sich bedienen müssen als die selbstzufriedenen Kleinstädter oder die bescheidenen Landwirte, scheint das Pferd an Bedeutung zu verlieren. Aber auch hier muß ein allgemeines bestimmtes Urteil vermieden werden, weil es nicht angeht, von Nürnberg aus auf die deutschen Großstädte schlechthin zu schließen, so viel auch eine solche Generalisierung an Gründen für sich haben mag.

III. Ausblicke in die Zukunft.

Die deutsche Auto- und Motorradindustrie steht in einem schweren Existenzkampf. Die Zollsätze, die seit 1. Oktober 1925 bei der Einfuhr ausländischer Kraftfahrzeuge erhoben werden (350 Mk. für den Doppelzentner bei den Kraftträdern, 150 bis 250 Mk. bei den Kraftwagen**), vermindern sich von Halbjahr zu Halbjahr, sodaß am 1. Juli 1928 die Sätze sich nurmehr auf 160 Mk. und 30—75 Mk. belaufen werden. So ist die Verbilligung der Produktion privat- wie volkswirtschaftlich und sozial das Grundproblem der deutschen Auto- und Motorradindustrie. Hier sind erfreulicherweise in verhältnismäßig kurzer Zeit schon vielversprechende Erfolge erzielt worden, sodaß man annehmen darf, es werde dieser große deutsche Industriezweig mit seinen zahlreichen Hilsgewerben und seinem Heer von Angestellten und Arbeitern lebensfähig bleiben. So stark wie im reichen Nordamerika zum Beispiel, wo auf 7 Einwohner 1 Auto trifft (im kalifornischen Paradies Los Angeles angeblich sogar bereits auf 2 Personen), wird die Verbreitung der Kraftfahrzeuge in Deutschland freilich so rasch

nicht werden, dazu sind wir zu arm. Reichen in den Vereinigten Staaten 2 Monatslöhne des Durchschnittsarbeiters gut zum Ankauf eines Autos hin, so bei uns nicht einmal 2 Jahreseinkommen. Auch die Einführung des Ratenzahlungssystems, das gewiß Erleichterungen bringen wird, kann selbstverständlich an diesen Unterschieden nichts ändern.

Eine zweite wichtige Grundfrage zur Motorisierung Deutschlands ist die Instandsetzung der Straßen, die sich vielfach in einem trostlosen Zustande befinden. Hier wird die geplante Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer es erlauben, einige Verbesserungen durchzuführen.

Mit der Zunahme der Zahl der Kraftfahrzeuge gewinnt auch die Frage der Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Großstädten eine erhöhte Bedeutung. Das ist im wesentlichen eine Aufgabe der Erziehung, die sich nicht von heute auf morgen lösen läßt, sondern, wie die Erfahrungen im Auslande lehren, zu ihrer Auswirkung jahrelanger Arbeit bedarf.

*) Eingemeindungen von Dörfern nach Nürnberg fanden in der Zeit zwischen den beiden letzten Viehzählungen nicht mehr statt.

***) Nach Tarifnummer 915 des Gesetzes über Zolländerungen vom 17. August 1925 (RGBl. Teil I, S. 309).