

# MÜNCHENER STATISTIK

HERAUSGEGEBEN VOM STATISTISCHEN AMT DER LANDESHAUPTSTADT

NUMMER 10



OKTOBER 1952

*Inhalt: Münchens Eisenbahngüterverkehr — Spiegelbild der Wirtschaft — München im Zahlenspiegel*

## Münchens Eisenbahngüterverkehr — Spiegelbild der Wirtschaft

Vor kurzem ist eine sehr wichtige Statistik veröffentlicht worden, die der „Güterbewegung auf den Eisenbahnen“<sup>1)</sup>. Sie bezieht sich zwar auf das Jahr 1950 und ist deswegen sicher in manchem überholt; da sie jedoch die erste ausführliche Statistik über den Gegenstand ist, die seit dem Zusammenbruch bekannt wurde, beansprucht sie doch höchstes Interesse. Abgesehen von den vielen Details, die sie den Handels- und Gewerbezirken bietet (132 Gütergruppen sind mit 88 Verkehrsbezirken kombiniert!), läßt sie bei einem Vergleich mit 1938 erstmals die tiefgreifenden Wandlungen erkennen, die als Folgen des Krieges, besonders der Spaltung Deutschlands, in der Zusammensetzung der über Schienenwege geleiteten Warenströme eingetreten sind.

Schon wenn man sich die folgenden Gesamtzahlen ansieht, ist man überrascht, wie weit das Volumen des Eisenbahngüterverkehrs für den Verkehrsbezirk 65 Stadt München im Jahr 1950, immerhin 2 Jahre nach der Währungsstabilisierung, noch hinter dem Friedensumfang zurückgeblieben war. Es betrug in 1000 (T) t:

	der Empfang	der Versand	das Gesamtvolumen
1950	2121,5	568,6	2690,1
1938	3093,9	1307,5	4401,5

Dies sind jedoch nur die Zahlen für den sog. öffentlichen Verkehr (Wagenladungen mit mindestens  $\frac{1}{2}$  t Gewicht). 1950 trat dazu noch ein:

Besatzungsverkehr von 181,0 T. t im Empfang und 153,5 T. t im Versand:

Eisenbahndienstgutverkehr von 455,0 T. t im Empfang und 268,6 T. t im Versand,

<sup>1)</sup> Statistik der Bundesrepublik Deutschland. Band 69, Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

über den für 1938 Zahlen nicht vorliegen<sup>2)</sup>. Die weiteren Ausführungen beschränken sich auf den öffentlichen Verkehr, der 1950 also ca.  $\frac{2}{3}$  des Umfangs von 1938 erreicht hatte<sup>3)</sup>.

Inzwischen dürfte er nach den als vorläufig anzusehenden Ergebnissen der sog. Bahnhofstatistik auf fast 90% aufgeholt haben. Ob er mit der weiteren wirtschaftlichen Erholung den Friedensumfang erreichen oder gar überschreiten wird, erscheint fraglich, denn man weiß ja, daß sich die Abwanderung von der Schiene zur Straße ständig verstärkt.

In der linken Hälfte unserer Haupttabelle sind Empfang und Versand je für sich nach **Gütergruppen** ausgegliedert. In der Aufstellung des Empfangs spiegelt sich sowohl die Versorgung der Münchener Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Wirtschaftsgütern, wie vor allem die Rohstoffzufuhr der Industrie und des Gewerbes, in der der Versand kommt der Absatz der heimischen Erzeugnisse zum Ausdruck, während der lebhafteste Handel Münchens als eine Art Durchgangsverkehr sowohl die Empfangs- wie die Versandzahlen berührt. Eine Großstadt von der wirtschaftlichen Struktur Münchens wird immer eine passive Güterbewegungs-

<sup>2)</sup> Nicht enthalten ist in unserer Tabelle der umfangreiche Lokalverkehr zwischen den einzelnen Güterbahnhöfen Münchens: 1950 Empfang = Versand 379,5, davon öffentlicher Verkehr 206,6, Besatzungsverkehr 7,39, Eisenbahndienstgutverkehr 165,5 T. t. Als öffentlicher Lokalverkehr weist die Güterverkehrsstatistik, nicht ganz korrekt, auch die abgehenden Stückgüter (Sendungen unter  $\frac{1}{2}$  t Gewicht), die nicht nach Güterarten und Empfangsbezirken gegliedert werden konnten (bei München 132,0 T. t), nach.

<sup>3)</sup> Bei Errechnung dieser und weiterer Verhältniszahlen aus der Vorkriegszeit wurden von dem Versandvolumen 1938 ca. 400 T. t abgezogen. In dieser Höhe bewegte sich der heute weggefallene Transport der städt. Müllabfuhr nach Puchheim

bilanz haben, d. h. der Empfang wird mengenmäßig (und wahrscheinlich auch wertmäßig) immer den Versand übersteigen. Es ist jedoch bezeichnend, daß die Passivität 1950 (Empfang das 3,7fache des Versandes) merklich größer war als 1938 (3,2fach).

Geht man die lange Liste der Waren auf der Empfangsseite durch, so findet man die größten Posten nicht bei den Nahrungsmitteln und noch weniger bei den Fertigwaren, als vielmehr bei den Rohstoffen und Halbwaren. Sie treten in einer Mengenrechnung, wie sie die Güterbewegungsstatistik ist, über Gebühr hervor und sie bleiben als Massentransportgüter auch der Bahn, die im Fall München zudem keinen konkurrierenden Binnenschiffahrtsweg zu fürchten braucht. Rd. 925 T. t betrug 1950 allein die Kohlenanlieferung nach München — je etwa zur Hälfte Steinkohlen und Koks bzw. Braunkohlen und Torf —, das waren fast 44% des gesamten Gütereinfangs. An 2. Stelle stand die überwiegend mit dem Bauwesen zusammenhängende Rohstoffeinfuhr mit rd. 215 T. t oder 10% (Natur- und Kunststeine, Sand, Kies, Kalk, Gips, Zement, Holz, Betonwaren, Bauwerksteile aus Eisen u. ä.). Die Kohlenanlieferung hatte vor 2 Jahren immerhin schon  $\frac{3}{4}$  des Friedensumfangs erreicht, während an Baumaterialien noch kaum die Hälfte der Bahntransporte des Jahres 1938 zur Verfügung stand. Auch wenn man sich daran erinnert, daß 1938 das Rekordjahr der baulichen Umgestaltung „der Hauptstadt der Bewegung“ war, ist dieser Ausfall in einer wiederaufbauenden Stadt nur so zu erklären, daß heute Baustoffe in großem Ausmaß an Ort produziert bzw. mit LKW herangebracht werden. Den Friedensstand etwas überschritten hatte vor 2 Jahren bereits die Treibstoffeinfuhr, der drittgrößte Posten (131 T. t = 6%). Unter den gewerblichen Gütergruppen gibt es dann nur noch eine, die 1950 über der Hunderttausendtonnengrenze lag, die Einfuhr an verschiedenen Halb- und Fertigwaren aus Eisen und Stahl (103 T. t = rd. 5%, u. a. Stab- und Formeisen, Rohre, Bleche, Platten, Eisenlegierungen usw.). Alle Posten, in denen vorwiegend Fertigwaren stecken, machen mengenmäßig nicht viel aus und wenn gerade sie hohe Minuswerte gegenüber den Friedensziffern zeigen, deutet dies auf die Senkung unseres Lebensstandards hin. Zum Beispiel kamen an Maschinen, Apparaten, Holzwaren, Sammelgut im Jahre 1950 nur ca.  $\frac{1}{3}$ , an Papier und Pappe  $\frac{1}{4}$ , an Fahrzeugen  $\frac{1}{5}$  und an „nicht besonders

genannten Industrieerzeugnissen“ zwischen  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{5}$  der Mengen von 1938 ein. So kam es, daß 1950 die Nahrungsmiteinfuhr, obwohl auch sie noch keineswegs friedensmäßig war, die Einfuhr an gewerblichen Fertigerzeugnissen überstiegen hat. Auf sie beziehen sich die ersten 15 Posten unserer Tabelle, die zusammen über  $\frac{1}{2}$  Mill. t (508,8 T. t = rd. 24%) ausmachen. Die mengenmäßig gewichtigsten Posten: Obst und Südfrüchte bzw. Gemüse lagen 1950 z. T. erheblich über dem Friedensstand, was nicht nur mit dem erhöhten Verbrauch am Platz, sondern auch mit der außerordentlich günstigen Entwicklung des zentralen Im- und Exportgeschäfts der Münchener Großmarkthalle zusammenhängt. Rd. 70% der aus Italien in die Bundesrepublik rollenden Obst- und Gemüsetransporte gingen 1950 erst einmal nach München (von den 1938 ins Altreich gelangenden Mengen nur 40%! ). Auch sonst gibt es Nahrungsmittel, von denen 1950 bereits wieder soviel wie 1938 oder sogar mehr per Bahn nach München kam, z. B. Fische, Eier, Wein und vor allem Zucker, dagegen fehlten bei Kartoffeln noch etwa  $\frac{1}{10}$ , bei Butter, Margarine u. ä.  $\frac{1}{3}$ , bei Milch und bei Weizen die Hälfte und bei Fleisch sogar noch  $\frac{3}{4}$  der im Frieden gewohnten Mengen (über die nicht so stark zurückgebliebene Einfuhr lebender Tiere s. u.). Bei dem ebenfalls noch sehr nachhinkenden Einfuhrposten „übriges Getreide“ (Roggen, Gerste, usw.) — 1938 78, 1950 22 T. t — muß man in erster Linie an das vor 2 Jahren noch sehr darniederliegende Münchener Braugewerbe denken.

Man sieht das sofort, wenn man sich der Versandseite zuwendet. Die Bierausfuhr aus München belief sich im letzten Friedensjahr auf über 60 T. t, 1950 machte sie erst ca. 11 T. t aus. Stark verloren hatte naturgemäß auch Münchens Fleisch- und Getreidehandel. Dagegen wurde Most und Wein etwa doppelt soviel wie früher, Spirituosen nur  $\frac{1}{3}$  und Gemüse nur um 29% weniger ausgeführt. Entscheidend dafür, daß die Vorrangstellung von Agrarprodukten, die den Versandverkehr Münchens von alters her kennzeichnet, im ganzen erhalten blieb, wurde jedoch das rasche Aufblühen des Obst- und Südfrüchtehandels; die Ausfuhrziffer überschritt im Jahre 1950 mit 96 T. t bereits wieder um einige Tausend t den Vorkriegsumfang. Alles in allem machten die Positionen aus dem Agrarsektor 1950 39% des Gesamtversandes ab München gegen 42% im Jahre 1938 aus. An industriellen Rohstoffen kann München, das weitab von den großen

deutschen Erz- und Kohlenvorkommen liegt, naturgemäß nur wenig abgeben. Es fällt jedoch auf, daß die Ausfuhr von Kohlen und Treibstoffen 1950 immerhin mit fast 47 T. t zu Buch stand (1938 69 T. t), offenbar weil eine Reihe von Münchener Firmen die Verteilerrolle, die ihnen durch die Bewirtschaftung zugefallen war, auch weiterhin aufrechterhalten konnten. Arg zusammengeschnitten war begreiflicherweise der Abtransport von Baumaterialien aller Art (32 gegen 133 T. t). Auf der anderen Seite ließ der Posten „Alteisen und Eisenabfälle“ 1950 alle normalen Werte von früher weit hinter sich. Es kam die ungeheure Menge von 142 T. t = 25% des Nachkriegsverbandes überhaupt zur Verladung. Nebenbei gesagt, wurde Schrott aus München per Bahn ( ) erheblich mehr ausgeführt als beispielsweise aus der weit stärker zerstörten Stadt Frankfurt (89 T. t). Unter den industriellen Fertigerzeugnissen gibt es welche mit bereits höheren oder etwa gleichwertigen Versandleistungen, wie z. B. Fahrzeuge (1950 und 1938 je ca. 9 T. t), chemische Erzeugnisse (rd. 8 gegen 7 T. t), ferner Papier und Pappe, Ton- und Glaswaren. Im allgemeinen nehmen sich die hier erscheinenden Mengen, ähnlich wie auf der Empfangsseite verglichen mit 1938 aber recht bescheiden aus. Hingewiesen sei u. a. auf den Posten „nicht besonders genannte Industrieerzeugnisse“, der in der Güterbewegungsstatistik 1950 nur mit etwa  $\frac{1}{10}$  des früheren Gewichts zu Buch steht.

Im ganzen hat die Analyse des Münchener Güterverkehrs nach Warenarten ein Bild ergeben, das mit anderen wirtschaftsstatistischen Daten gut übereinstimmt: in der Versorgung mit Ernährungsgütern waren wir 1950 bereits aus dem ärgsten Notstand heraus, der Münchener Handel war überraschend schnell in Fahrt gekommen, Industrie, Gewerbe und Bauwirtschaft aber benötigten gewaltige Gütermengen für Ersatz- und Neuinvestitionen, die erst in den folgenden Jahren in gesteigerten Versandleistungen Früchte getragen haben.

Die äußerst wichtige Frage nach den **Verkehrsrichtungen**, woher die Güter nach München kommen und wohin sie gehen, beantwortet sich aus den Angaben in der rechten Hälfte unserer Haupttabelle. In großen Umrissen ergibt sich für 1950 im Vergleich zu 1938 folgendes Bild: (s. o.) Hier ist natürlich der Ausfall der mittel- und ostdeutschen Liefer- und Absatzgebiete nicht zu übersehen. 1938 betrug der Warenverkehr Münchens mit

Empfang und Versand	1950		1938	
	1000 t	%	1000 t	%
Bundesgebiet ... Berlin, sowj. Be- satzungszone u. ehem. deutsch.	2093,9	77,8	3248,2	71,2
Ostgebiete .....	35,4	1,3	659,2	16,5
Saargebiet .....	82,4	3,1	161,8	4,0
Ausland .....	478,4	17,8	332,2	8,3
<b>Öfftl. Verkehr zus.</b>	<b>2690,1</b>	<b>100</b>	<b>4401,5</b>	<b>100</b>

diesen Reichsteilen einschl. Groß-Berlin 659 T. t oder 16,5% des Güterverkehrsvolumens überhaupt. Davon waren 1950 noch ganze 35 T. t oder 1,3% übrig geblieben, von denen 27 T. t auf den Verkehr mit West-Berlin (überwiegend Lebensmittelausfuhr) entfielen: Mit Ost-Berlin, der Sowjetzone und dem früheren deutschen Osten hat der Güteraustausch praktisch aufgehört und es ist kaum anzunehmen, daß sich das inzwischen geändert hat. Man sieht, die Auswirkungen des Eisernen Vorhangs und der Abschneidung Berlins sind auch für München beträchtlich. Um so erfreulicher ist, daß sich das Tor zum Ausland in den letzten Jahren weit geöffnet hat. Mit ausländischen Verkehrsbezirken tauschte München 1950 Waren im Gewicht von nahezu  $\frac{1}{2}$  Mill. t, 146 T. t mehr als 1938, aus. Damit war der Auslandsverkehr am Gesamtvolumen zu fast 18% gegenüber 8,3% im letzten Friedensjahr beteiligt. Führend war dabei der Italienverkehr, auch im Warenversand; von den aus Italien eingeführten Gütern trafen fast 90% auf die Obst- und Gemüseimporte. An 2. Stelle stand im Empfang vor 2 Jahren immer noch die Tschechoslowakei mit beachtlichen Kohlen- und Getreidemengen, im Versand das Nachbarland Österreich. Die Richtungen der Einfuhr Münchens aus dem Bundesgebiet sind ein für allemal festgelegt durch die naturgebundenen Standorte der deutschen Rohstoffvorkommen. Abgesehen von dem oberbayerischen Kohlengebiet liegen diese samt und sonders von München verhältnismäßig weit entfernt, so daß der Antransport der gewerblichen Rohstoffe, die den weitaus größten Teil der Einfuhr ausmachen, mit überdurchschnittlichen Frachtkosten belastet ist. Ausgleichend wirkt allerdings, daß München für seine Nahrungsmittelversorgung in der näheren Umgebung Quellen besitzt, wie sie in gleicher Ergiebigkeit nur wenigen anderen Großstädten zur Verfügung stehen, und daß auch Fertigerzeugnisse aller Art aus verhältnismäßig nahe gelegenen Gebieten, wie z. B. dem stark industrialisierten Württemberg bezogen werden können.

## Der Eisenbahngüterverkehr von und nach München 1950 und 1938<sup>1)</sup>

Gütergruppen	Empfang		Versand			
	1950	1938	1950	1938		
	1000 t	%	1000 t	1000 t	%	1000 t
Fische, auch Zubereitungen	6,7	0,3	4,4	0,03	0,0	0,02
Fleisch, auch Zubereitungen	3,0	0,1	13,7	1,6	0,3	6,8
Milch und Rahm	30,7	1,5	61,7	0,06	0,0	0,01
Eier	4,9	0,2	4,6	0,8	0,2	0,7
Weizen	11,5	0,5	19,4	0,1	0,0	5,1
Übr. Getreide, Hülsenfr.	21,5	1,0	78,2	3,1	0,6	13,8
Gemüse	111,8	5,3	105,3	57,1	10,0	30,8
Obst, Südfrüchte	221,5	10,4	134,7	95,8	16,8	92,5
Kartoffeln	39,9	1,9	51,3	10,4	1,8	30,2
And. pflz. Rohstoffe zu						
Nahrungsmitteln	3,5	0,2	5,5	0,2	0,0	0,1
Milchzeugnisse, Fette	7,2	0,3	9,6	0,9	0,2	2,6
Zucker	14,1	0,7	0,9	0,2	0,0	0,03
Wein, Most	12,1	0,6	12,8	4,1	0,7	2,3
Bier	0,5	0,0	0,3	11,2	2,0	60,6
And. Nahr.- u. Genußm.	19,8	0,9	50,6	14,7	2,6	27,2
Futtermittel	9,6	0,5	14,6	11,1	2,0	30,0
Nicht bes. gen. tier. u. pflz.						
Rohstoffe	8,4	0,4	9,2	11,7	2,1	16,7
Erze	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,2
Steinkohlen und -koks	484,1	22,8	694,1	21,5	3,8	27,5
Braunkohlen und Torf	440,9	20,8	537,8	3,4	0,6	0,2
Benzin, Benzol, Dieselöl u. ä.	131,5	6,2	123,1	22,0	3,9	41,3
Natursteine	64,3	3,0	138,6	0,5	0,1	5,4
Erde, Kies, Sand	25,6	1,2	72,1	6,8	1,2	430,5
Kalk, Gips, Zement u. ä.	73,9	3,5	127,3	0,2	0,0	1,9
And. mineral. Rohstoffe	37,9	1,8	85,1	2,2	0,4	3,5
Chem. Erzeugnisse	25,2	1,2	26,3	7,8	1,4	7,2
Düngemittel	17,6	0,8	19,2	1,8	0,3	2,8
Rost- u. Halbw. Leder	0,5	0,0	2,8	0,1	0,0	2,9
Rost- u. Halbw. Textil	4,4	0,2	5,6	3,3	0,6	2,9
Roh- und Schnittholz	24,9	1,2	97,0	12,4	2,2	17,8
Holzwaren	4,5	0,2	12,3	0,9	0,2	10,2
Zellst., Papier, Pappe	13,8	0,7	56,4	1,7	0,3	1,8
Betonwaren, Kunststeine	23,6	1,1	51,5	11,6	2,0	68,2
Ton- und Glaswaren	15,7	0,7	18,7	1,9	0,3	1,7
Alteisen und -abfälle	16,0	0,8	17,5	142,3	25,0	47,6
Maschinen, Apparate	5,7	0,3	17,9	3,9	0,7	12,8
Bauwerksteile	2,4	0,1	2,8	0,5	0,1	8,8
And. Halb- u. Fertigw. aus						
Eisen u. Stahl	102,9	4,9	170,3	24,7	4,3	70,9
Buntmetalle u. -waren	3,9	0,2	6,5	10,1	1,8	3,4
Fahrzeuge aller Art	3,9	0,2	20,8	9,2	1,6	9,3
Nicht bes. gen. Industrieerz.	9,4	0,4	40,7	2,9	0,5	27,9
Sammelgut	33,8	1,6	83,7	27,3	4,8	66,1
Umzugsgut, Verpackungen	27,8	1,3	86,0	26,0	4,6	65,2
Öffentl. Verkehr zus.	2121,5	100	3093,9	568,6	100	1307,5
Besatzungsverkehr	181,0	-	-	153,5	-	-
Dienstgutverkehr	455,0	-	-	268,6	-	-
Von diesen Kohle	247,5	-	-	2,4	-	-
<b>Verkehr insges.</b>	<b>2757,5</b>			<b>990,8</b>		

Verkehrsbezirke	Empfang		Versand			
	1950	1938	1950	1938		
	1000 t	%	1000 t	1000 t	%	1000 t
Schlesw.-Holstein	13,5	0,6	63,3	2,5	0,4	21,4
Hamburg	74,7	3,5	-	26,2	4,6	-
Bremen, U.-weser, Emden	8,2	0,4	12,5	7,6	1,3	4,9
Hannover	1,7	0,1	-	11,4	2,0	-
Übr. Niedersachsen	35,8	1,7	34,6	9,9	1,7	13,1
Westfalen (ohne Ruhrgebiet), Siegerl. Lahnggebiet	21,8	1,0	16,7	9,8	1,7	4,1
Dortmund	42,0	2,0	-	6,4	1,1	-
Essen	41,3	2,0	-	5,5	1,0	-
Übr. Ruhrgebiet	273,3	12,9	379,1	6,8	1,2	31,2
Geb. Hagen, Düsseld., Ber- gisches Land	28,5	1,3	-	10,4	1,8	-
Duisburg	12,6	0,6	3,8	4,1	0,7	2,9
Übr. Rheinähf. d. Ruhrg.	34,6	1,6	-	0,8	0,1	-
Köln	5,0	0,2	-	10,4	1,8	-
Rh. Braunk.-rev., Aachen, Kref., Siegkr.	185,5	8,8	207,0	7,7	1,4	20,2
Moselgebiet	5,8	0,3	-	1,0	0,2	-
Rheinpfalz	12,3	0,6	16,5	2,2	0,4	11,3
Frankfurt a. M.	4,3	0,2	12,0	8,8	1,6	9,0
Übr. Hessen	17,7	0,8	37,1	8,9	1,6	15,5
Mannh.-Ludwigsbafen	19,9	0,9	32,8	6,9	1,2	9,2
Nordbaden	10,0	0,5	-	5,8	1,0	-
Mittel- u. Südbaden	20,5	1,0	33,7	11,4	2,0	18,6
Stuttgart	8,0	0,4	-	15,7	2,8	-
Übr. Nordwürttemberg	42,1	2,0	94,6	20,3	3,6	51,2
Südwürttemberg	21,6	1,0	-	3,7	0,7	-
Unterfranken	19,3	0,9	-	13,3	2,3	-
Nürnberg-Fürth	19,5	0,9	-	15,5	2,7	-
Übr. Ober- u. Mittelfr.	32,9	1,6	1233,7	15,8	2,8	858,1
Oberpf.-Niederbayern	154,1	7,3	-	52,7	9,3	-
Schwaben	63,6	3,0	-	35,1	6,2	-
Oberbayern	443,5	20,9	-	83,6	14,7	-
<b>Summe Bundesgebiet</b>	<b>1673,7</b>	<b>78,9</b>	<b>2177,4</b>	<b>420,2</b>	<b>73,9</b>	<b>1070,7</b>
Westberlin	0,7	0,0	-	26,0	4,6	-
Ost-Berlin, sowj. Zone <sup>2)</sup>	7,6	0,4	482,7	1,1	0,2	176,5
Saargebiet	82,3	3,9	132,1	0,1	0,0	29,7
Italien	258,6	12,2	198,9	43,9	7,7	2,7
Österreich	15,5	0,7	33,6	38,8	6,8	21,8
Jugoslawien	13,9	0,7	39,0	10,9	1,9	0,2
Tschechoslowakei	16,8	0,8	5,5	3,9	0,7	0,4
Ungarn	10,2	0,5	8,5	9,3	1,6	0,1
Frankreich	13,6	0,6	1,0	2,3	0,4	0,6
Beneluxländer	14,0	0,7	9,5	4,8	0,9	1,2
Schweiz	1,7	0,1	2,1	3,4	0,6	2,2
Übr. Ausland	13,0	0,6	3,5	4,0	0,7	1,4
<b>Summe Ausland</b>	<b>357,2</b>	<b>16,8</b>	<b>301,6</b>	<b>121,2</b>	<b>21,3</b>	<b>30,6</b>
<b>Öff. Verkehr zus.</b>	<b>2121,5</b>	<b>100</b>	<b>3093,9</b>	<b>568,6</b>	<b>100</b>	<b>1307,5</b>

<sup>1)</sup> Ohne den Lokalverkehr zwischen den einzelnen Güterbahnhöfen Münchens und ohne Stückgüter. — <sup>2)</sup> 1938 auch die jetzt polnisch oder sowjetisch verwalteten deutschen Ostgebiete.

Nach wie vor fließt uns der breiteste Warenstrom aus der weiteren Umgebung, dem Verkehrsbezirk Oberbayern zu. Rund 444 T. t wurden 1950 in oberbayerischen Versandorten nach München verladen, gut  $\frac{1}{5}$  unserer gesamten Einfuhr per Bahn. Die Braunkohle aus Penzberg, Peißenberg und Hausham spielt dabei die Hauptrolle, wie folgende Einzelaufstellung zeigt:

Gütergruppen	Empfang Münchens aus Oberbayern 1950 in 1000 t
oberbayerische Kohle u. Torf	296,0
Baumaterialien einschl. Holz	54,6
Milch, Rahm	27,0
Umszugsgut, gebr. Verpackungen	9,3
Stein- und Siedesalz	8,6
Alteisen u. Abfälle v. Eisen u. Stahl	7,9
Getreide, Hülsenfrüchte	7,4
Kartoffeln	4,8
Holzschliff, Papier, Pappe	4,7
Stab- u. Formeisen, -stahl	3,7
chemische Erzeugnisse	2,8
Spiritus	1,9
alle übrigen	14,8

Der Empfang aus dem übrigen Bayern fällt demgegenüber bereits stark ab. 1950 belief er sich auf 289 T. t, die weniger aus Franken als aus Oberpfalz, Niederbayern stammten. Aus der niederbayerischen Kornkammer kommt immer noch viel Getreide zu uns, aus der Oberpfalz kommen Steine, Erden und besonders Eisenhalbwaren (Amberg). Alles in allem bezog München 1950 34,5% seiner Einfuhr aus dem bayerischen Raum, gegen 40% 1938. Man darf daraus schließen, daß es sich als unmöglich erwiesen hat, den Ausfall der ostdeutschen Liefergebiete auch nur in bescheidenstem Umfang durch nahe gelegene Bezugsquellen auszugleichen.

Vielmehr mußte hierzu die seit langem zweitwichtigste Quelle unserer Versorgung, das nordrhein-westfälische Gebiet stärker in Anspruch genommen werden. Während die Gesamteinfuhr, wie eingangs erwähnt, 1950 hinter der Friedensziffer noch merklich zurückblieb, war der Warenstrom, der aus dem Ruhrgebiet und seinen Rheinhäfen, dem rheinischen Braunkohlenrevier, dem Münster-, Bergischen, Siegerland usw.<sup>1)</sup> nach München floß, vor 2 Jahren schon mächtiger als 1938: 650 T. t gegen 607 T. t. Das bedeutet eine Steigerung der Anteilssziffer von 22,6 auf 30,7%. Die Kohlenbezüge speziell hatten die Vorkriegsmenge bereits stark überstiegen (508 gegen 448 T. t), womit das Loch, das durch den Ausfall Schlesiens in der Münchener Kohlenversorgung entstanden war, wenigstens z. T. gestopft werden konnte. Bezog München doch im Jahre 1938 nicht weni-

ger als 213 T. t Steinkohle, Briketts und Koks aus den ober- und niederschlesischen Revieren! Nebenbei bemerkt: das uns nähere Saargebiet trat nicht als Ersatzlieferer auf, nur 78 T. t kamen von dort gegen 93 T. t 1938. Die Bedeutung Nordrhein-Westfalens für München erschöpft sich natürlich nicht mit seiner Stellung als wichtigster Kohlenlieferant. Im Sektor der gewerblichen Rohstoffe, Halbwaren und Fertigerzeugnisse gibt es kaum eine Gütergruppe, von der München nicht hohe Anteile aus dem Rhein- und Ruhrgebiet bezieht. Es ist jedoch interessant, daß wir Eisenhalb- und Fertigwaren 1950 gewichtsmäßig aus Nordrhein-Westfalen nicht wesentlich mehr erhielten als aus der Oberpfalz (42,8 gegen 35,2 T. t). Aus dem norddeutschen Raum außerhalb Nordrhein-Westfalens kamen im Jahre 1950 nach München 133,9 T. t, die ansehnliche Steigerung gegenüber 1938 (110,4 T. t) hängt hauptsächlich mit der Mehrzufuhr überseeischer Waren (z. T. noch aus US-Hilfslieferungen) zusammen, die uns über die nordwestdeutschen Häfen erreichten. Aus Hamburg erhielten wir beispielsweise 1950 mehr als  $\frac{1}{3}$  unserer Treibstoffe (44,4 gegen nur 18,6 T. t 1938), womit der für München empfindliche Ausfall des Leuna-Benzins (Merseburg) wettgemacht wurde.

Es bleibt nun als Liefergebiet noch der ganze südwestdeutsche Raum außerhalb Bayerns, also die Länder Württemberg, Baden, Hessen und die Rheinpfalz. Sie versendeten schon immer im großen Maß Fertigerzeugnisse nach München und kommen infolgedessen in der Gütermengenstatistik zu kurz weg. Da die Fertigwareneinfuhr, wie früher erwähnt, 1950 überhaupt noch im argen lag, liegen die Ziffern des Nachkriegsempfangs aus diesen Richtungen besonders tief. Die Aufsummierung ergibt einen Gesamtbezug von nur 156,5 gegenüber 226,7 T. t im letzten Friedensjahr. Fast die Hälfte davon hat als Ursprungsland das benachbarte Württemberg mit seiner vielgestaltigen Wirtschaftsstruktur. Auffallen mag dem Laien der hohe Betrag von rd. 20 T. t, der in unserer Tabelle als Empfang allein aus den beiden Städten Mannheim, Ludwigshafen erscheint (etwa gleichviel wie München aus Nürnberg-Fürth bezog!). Der Grund liegt einfach darin, daß in diesen Häfen große Mengen Rheinschiffahrtsgüter auf die Bahn umgeschlagen werden. Obwohl ganz Südwestdeutschland an allen Einfuhren nach München nur mit  $\frac{1}{14}$  beteiligt war, lieferte es 1950 ein Viertel des Sammelguts sowie der „nicht bes. genannten Industrieerzeugnisse“, die uns per Bahn erreichten.

<sup>1)</sup> auch Moselgebiet (jetzt z. Rheinl.-Pfalz gehörig)

In den Absatzgebieten und Absatzwegen für Münchener Erzeugnisse und Handelswaren haben sich in der Nachkriegszeit Umschichtungen ergeben, die in mancher Hinsicht noch bedeutsamer waren als die Verlagerungen der Einfuhr. Neue Märkte zu finden für die, die verloren gingen, ist keine einfache Sache. In vielen Teilen des Bundesgebiets ist die Kaufkraft noch gering, die hohen Gütertarife sind nicht gerade absatzfördernd und zu der Zeit, da die neue Güterbewegungsstatistik aufgestellt wurde, hatten sich manche Firmen in der freien Wirtschaft noch nicht wieder zurechtgefunden. Anders ist es nicht zu erklären, daß das Hauptabsatzgebiet Münchens, Bayern selbst, an Bedeutung stark verloren hat. Nach bayerischen Empfangsorten gingen aus München im Jahre 1950 Bahngüter im Gewicht von nur 216 T. t gegen 458 T. t<sup>1)</sup> im letzten Friedensjahr. Daß der Bahnversand wegen des höheren Anteils von Fertigerzeugnissen durch die Konkurrenz der Straßenverkehrsbetriebe stärker gedrückt wird, als der Empfang, ist begreiflich. Soviel kann das aber nicht ausmachen, daß Bayern am gesamten Münchener Absatz nur noch mit 38 gegen früher 50% beteiligt ist. Innerhalb Bayerns wird die Vorrangstellung Oberbayerns als unser bester Kunde auch durch die neue Güterbewegungsstatistik bekräftigt, obwohl natürlich die Abwanderungsquote zum gewerblichen Güternahverkehr hier besonders groß sein muß. Wie schwierig mag aber der Laderaumausgleich sein, wenn einem Empfang von 444 T. t Rückfrachten von nur 84 T. t gegenüberstehen! Die 84 T. t, die München 1950 nach oberbayerischen Bahnhöfen verladen hatte, verteilten sich im einzelnen wie folgt:

Gütergruppen	Versand Münchens nach Oberbayern 1950 in 1000 t
Kohlen und Koks	20,6
Baumaterialien einschl. Holz	13,3
Treibstoffe	7,9
Alteisen u. Abfälle von Eisen u. Stahl	7,9
Halb- u. Fertigwaren aus Eisen u. Stahl	6,9
Bier	4,3
Umzugsgut, gebr. Verpackungen	4,2
Futtermittel	3,6
versch. Nahrungs- u. Genußmittel	2,9
chemische Erzeugnisse, Düngemittel	2,0
Kartoffeln	1,6
Sammelgut	1,3
Obst, Südfrüchte	1,1
alle übrigen	6,0

Für den verhältnismäßig hohen Versand nach Oberpfalz, Niederbayern ist ein einziger Posten, die Schrottausfuhr nach Amberg (wohl zur Verhüttung) ausschlag-

gebend (rd. 24 von 53 T. t). Franken erhielt ebenfalls eine Menge davon, ferner bezog es u. a. Auslandsobst und -gemüse sowie Futtermittel, ebenso Schwaben, das von der Landeshauptstadt z. T. auch mit Kohle und Koks sowie Mineralölen (zur Veredlung) beliefert wird.

Blicken wir zurück auf die Rangfolge der Empfangsgebiete, so war dort nach Bayern Nordrhein-Westfalen als zweitbestem Lieferer zu nennen. Beim Versand ist dies anders, der nächstwichtigste Abnehmer für Waren aus München ist der südwestdeutsche Raum. Der Absatz dorthin wurde durch die Kriegsnachwirkungen offensichtlich nicht so stark beeinträchtigt, wie der im eigenen Land. Nach Württemberg, Baden, Hessen und der Pfalz gingen 1950 Wagenladungen im Gewicht von 83,8 gegen 114,9 T. t 1938. Die Anteilsziffer, die früher nur 12,7% betragen hatte, errechnet sich neuerdings auf 14,7%. Bedauerlicherweise war die Rhein-Pfalz, die zu der lange abgeschnürten französischen Zone gehört, an der Aufwärtsbewegung nicht beteiligt. Sie bezog 1950 aus München nur noch  $\frac{1}{5}$  der früheren Mengen. Interessant ist auch, daß vom Münchener Gesamtversand in den südwestdeutschen Raum nahezu 38% in 4 große Städte gingen, die Verkehrsbezirke Stuttgart, Frankfurt, Mannheim und Ludwigshafen.

Der Warenversand Münchens nach Nordrhein-Westfalen und dem übrigen nordwestdeutschen Raum hatte, im Gegensatz zu den bisher betrachteten Gebieten, 1950 schon einen größeren Umfang als 1938. Man ist versucht, dies mit der rascheren wirtschaftlichen Erholung, die die Aufnahmefähigkeit der dortigen Bevölkerung z. B. für Auslandsobst und -gemüse erhöht hat, in Zusammenhang zu bringen. Es ist jedoch auch möglich, daß Bayern (und damit der Münchener Handel) als Ersatzlieferer für die aus dem Osten nicht mehr beziehbaren Agrarprodukte aufgetreten ist. Von den Bahnsendungen Münchens ins Ruhrgebiet z. B. waren früher 65%, 1950 aber 70% Nahrungs- und Genußmittel. Im ganzen hat Nordrhein-Westfalen (und das Moselgebiet) München 1950 Waren im Gewicht von 62,8 gegen 58,4 T. t 1938 abgenommen. Welcher Bedarf von den Menschenzusammenballungen im Rhein-Ruhrgebiet ausgeht, sieht man daran, daß 1950 mehr als die Hälfte der Summe auf 5 große Städte (Köln, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Duisburg) traf. Die erstgenannte Stadt nahm uns (gewichtsmäßig) auch bei weitem mehr Waren ab, als wir von ihr beziehen. Sehr viel

<sup>1)</sup> Ohne ca. 400 T. t Müllabfuhr nach Puchheim.

reger geworden ist der Versandverkehr Münchens ferner mit den deutschen Nordseehäfen, mit dem Gebiet um Hannover, Braunschweig usw., sowie mit Schleswig-Holstein. Mußten wir für unsere nahe gelegenen Absatzgebiete z. T. von beträchtlichen Einbußen berichten, so errechnet sich für diese von München am weitesten entfernten Bereiche eine Ausweitung des Versands um 46% gegenüber 1938 (57,7 gegen 39,4 T. t)! Die hohe Ziffer allein des Versandes nach Hamburg läßt vermuten, daß auch die Exportkraft Münchens i. e. S. erheblich gestiegen sein muß.

Dies bestätigt sich, wenn wir noch kurz den Bahnversand Münchens in ausländische Verkehrsbezirke betrachten. Er war 1938 im Sinne der damals so „erfolgreichen“ Autarkiebestrebungen auf ganze 31 T. t zusammengeschumpft. 1950 gingen bereits wieder 121,2 T. t, also 4 mal soviel, hauptsächlich über die südlichen und südöstlichen Bahnstrecken nach Italien, Österreich, Jugoslawien und selbst nach Ungarn und der Tschechoslowakei. Mit westeuropäischen Ländern wurden neue Verbindungen angeknüpft, lediglich mit unserem südwestlichen Nachbar, der Schweiz, ließ der Handel 1950 noch zu wünschen übrig. Folgende Einzelaufstellung, in der Schrott und Umzugsgut (Auswanderer!) einen hervorragenden Platz einnehmen, läßt es allerdings fraglich erscheinen, ob die überraschende Belebung des Auslandsversands der Menge nach Bestand haben wird.

Gütergruppen	Bahnversand Münchens nach ausländischen Verkehrsbezirken 1950 in 1000 t
Alteisen u. Abf. v. Eisen u. Stahl	89,1
Halb- u. Fertigw. a. Eisen u. Stahl	5,9
Umzugsgut, gebr. Verpackungen	4,5
Obst, Südfrüchte, Gemüse	4,2
Bier	2,7
Maschinen, Fahrzeuge, Apparate	2,7
Buntmetall-Halb- u. Fertigwaren	2,2
nicht bes. gen. tier. u. pflanzl. Rohst.	1,8
chemische Erzeugnisse	1,7
nicht besonders genannte Industrieerzeugnisse, Sammelgut	1,6
alle übrigen	4,9

Auf eine kurze Formel gebracht, ist das Ergebnis der Analyse nach Verkehrsbezirken: Der Bahnverkehr in den Nationen geht zumindest relativ zurück, München ist heute für seine Bezüge, besonders aber für seinen Absatz, noch stärker als früher auf verhältnismäßig weite Entfernungen angewiesen (s. die folg. Tabelle). Die Folgen sind natürlich erhöhte Kosten beim Rohstoffbezug und erschwelter Wettbewerb beim Fertigwarenabsatz. Das Interesse, das München an einer ausgleichenden Gestaltung der

Frachttarife haben muß, ist heute also brennender denn je.

Verteilung der Liefer- und Absatzgebiete Münchens in %

Herkunfts- bzw. Zielgebiet	Empfang		Versand	
	1950	1938	1950	1938
Bund	78,9	70,4	73,9	74,0
dav. Bayern	43,8	56,7	51,5	68,3
Südwestdeutschl. Nordrhein-Westf. (einschl. Moselgeb.)	9,4	10,4	19,9	17,1
übr. Nordwestdeutschland	38,8	27,9	14,9	8,7
Berlin, Sowjetzone <sup>2)</sup>	8,0	5,0	13,7	5,9
Saargebiet	0,4	15,6	4,8	19,5
Ausland	3,9	4,3	0,0	3,2
	16,8	9,7	21,3	3,3
öfftl. Verkehr zus.	100	100	100	100

<sup>1)</sup> Prozentzahlen v. H. des Bundesgebiets. — <sup>2)</sup> 1938 auch die jetzt polnisch oder sowjetisch verwalteten deutschen Ostgebiete.

Charakteristisch für den Umschlag an den Münchener Güterbahnhöfen ist schließlich noch der rege Verkehr mit Lebvieh. Während die meisten Großstädte gerade nur so viel Vieh einführen, wie für die Versorgung am Platz gebraucht wird, hatte München bekanntlich schon immer einen ausgedehnten Viehhandel. Er muß bald nach der Währungsstabilisierung wieder zur Blüte gekommen sein, denn die Versandziffer war im Jahre 1950 bei einer nur halb so großen Zufuhr wie 1938 schon um ca. 9000 Stück höher als damals. Großvieh und Schweine wurden sogar in doppelter Stückzahl wie im letzten Friedensjahr nach auswärts verfrachtet. Von dem am Platz München hauptsächlich aus Ober- und Niederbayern (bei Schafen auch aus Schwaben) gesammelten Vieh gingen 1950 nach Deckung des örtlichen Bedarfs bei Schweinen 30%, bei Großvieh 73% und bei Schafen und Ziegen sogar fast 90% in außerbayerische Gebiete. Lediglich bei Kälbern war die Anlieferung noch so gering, daß sie fast restlos dem Münchener Schlachthof zugeführt wurden. Dr. E.

Eisenbahnverkehr mit lebenden Tieren (Stück)

Tierart	1950	dav. auß. Bayern	1938
Empfang			
Pferde, Esel	3 847	214	8 940
Kälber	49 004	76	142 524
Übriges Rindvieh	41 911	324	67 318
Schweine, Ferkel	61 577	2 364	146 726
Schafe, Ziegen	39 189	2 939	37 051
Geflügel	14 412	14 412	10 890
Versand			
Pferde, Esel	6 529	5 100	5 366
Kälber	240	189	2 192
Übriges Rindvieh	21 733	15 929	11 847
Schweine, Ferkel	10 705	9 192	5 662
Schafe, Ziegen	8 571	7 594	13 823