

**Aufteilung der Erzeugung 1949
nach Größenklassen im Vergleich zur Zulassung 1938 (Tab. 6)**

I. Personenkraftwagen

Größenklassen	Käufer-Analyse 1938 %	Erzeugung 1949 %
Bis 1 ltr. Hubraum	67,00	27,00
über 1—1,5 ltr. Hubraum		50,00
über 1,5—2 ltr. Hubraum		14,00
über 2—2,5 ltr. Hubraum		3,00
über 2,5—3 ltr. Hubraum		3,00
über 3—4 ltr. Hubraum	4,05	3,00
über 4 ltr. Hubraum		

II. Lastkraftwagen

Größenklassen	Käufer-Analyse 1938 %	Erzeugung 1949 %
Bis 1 t Nutzlast	35,70	40,00
über 1—2 t Nutzlast	18,50	25,00
über 2—3,5 t Nutzlast	36,70	30,00
über 3,5 t Nutzlast	9,10	5,00

**Erforderlicher Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahr 1946
für die deutsche Wirtschaft (Tab. 7)**

Kraftfahrzeug	Stück	%	% von 1938
Lastkraftwagen	277 800	100	76
Davon bis 1 t	69 450	25	42
1 bis 3 t	125 010	45	86
3 bis 5 t	75 006	27	173
über 5 t	8 334	3	83
Personen-Omnibusse	19 980	100	108
Davon bis 30 Sitze	13 380	67	128
über 30 Sitze	6 600	33	82
Personenwagen	660 000	100	52
Davon bis 1 ltr.	178 200	27	57
1 bis 1,5 ltr.	330 000	50	66
1,5 bis 2 ltr.	92 400	14	37
2 bis 2,5 ltr.	19 800	3	25
2,5 bis 3 ltr.	19 800	3	39
über 3 ltr.	19 800	3	25
Zugmaschinen	72 500	—	133
Anhänger	210 300	—	113
Krafträder	690 000	100	45
Davon bis 100 ccm	345 000	50	109
100 bis 250 ccm	276 000	40	36
250 bis 350 ccm	41 400	6	26
350 bis 500 ccm	27 600	4	13
über 500 ccm	—	—	—

Otto Blum

Am 26. Oktober 1944 wurde Dr.-Ing., Dr.-Ing. e. h. Otto Blum, o. Professor und Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrspolitik, Eisenbahnwesen, Städtebau und Landesplanung an der Technischen Hochschule in Hannover im 68. Lebensjahr mit seiner Gattin das Opfer eines Luftangriffs in seiner Wohnung in Hannover.

Geboren am 1. 9. 1876 in Neunkirchen (Kreis Ottweiler) als Sohn eines höheren Eisenbahnbeamten, beendete er nach humanistischer Schulbildung sein Bauingenieurstudium mit 26 Jahren, um anschließend nach drei Jahren das Regierungsbaumeisterexamen abzulegen. Nach kurzer Tätigkeit als höherer Beamter der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen erhielt er bereits mit 31 Jahren, im Jahre 1907, einen Ruf als o. Professor an die Technische Hochschule Hannover auf den Lehrstuhl, den er bis zu seinem Tode innehatte. Er wurde damit Nachfolger des in der Verkehrswissenschaft bis dahin bedeutendsten Ingenieurs und Hochschulprofessors Launhardt. Wohl selten ist an einer Hochschule auf einem wichtigen Wissensgebiet die gute Tradition in so ausgezeichnete Weise gepflegt und in neue, lebensvolle Bahnen gelenkt worden, wie es Blum, wenn auch kritisch und zum Teil anders gerichtet, während seiner 38jährigen Lehr- und Forschungstätigkeit gelungen ist. Die Technische Hochschule Karlsruhe ehrte sein Wirken durch Verleihung des Dr.-Ing. e. h. im gleichen Jahr, in dem er als Rektor das hundertjährige Jubiläum der Technischen Hochschule Hannover vorzubereiten und zu leiten hatte.

An der Schwelle seines Todes steht seine Lebensarbeit, die eine besondere allgemeine Würdigung verdient, da sie aufs engste mit dem Wesen und Werden der Verkehrswissenschaft verbunden ist und als Forscherleistung besonderer Art angesprochen werden kann.

„Tantae molis erat“ mag über Blums letzter Ruhestätte stehen. Ein Kämpfer um Wahrheit und Klarheit nicht allein in der Wissenschaft, sondern auch im übrigen menschlichen Zusammenleben, dem er sich auf tiefste verpflichtet fühlte. In diesem Zweiklang, der bei ihm einer alten Familientradition entspricht, — sein Großvater war der bekannte Politiker Robert Blum, Mitglied der Frankfurter Nationalversammlung, der wegen Teilnahme am Wiener Oktober-Aufstand im Jahre 1848 standrechtlich erschossen wurde —, liegt eine gewisse Erklärung für die alle Lebensgebiete umfassenden Gedankengänge seiner zahlreichen Werke, die nie Spezialwerke blieben, sondern stets aus dem reichen Quell eigener Lebenserkenntnis, gepaart mit wissenschaftlicher Berufung, schöpften und daher doppelt angenehm zu lesen waren.

Ursprünglich dem Eisenbahnwesen als technischer Erscheinung zugewandt, dehnte sich seine Arbeit immer mehr auf das Verkehrswesen aus. Auch dieser Vorgang erklärt sich aus seiner auf das ganze Erfassen des Lebenssinns gerichteten Einstellung. Und wenn er bei Behandlung des Verkehrswesens mit besonderer Vorliebe der Verkehrsgeographie sich zuwandte und ihr neue, bisher nicht hervorgetretene Züge abgewann, so bereitete er damit eine Bahn der Erkenntnis, die für die Gestaltung der technischen Verkehrsanlagen früher wenig beachtet, aber bei der zunehmenden Verdichtung der Raumschließung durch Verkehrsmittel immer unentbehrlicher geworden ist. Aufbauend auf den verkehrsgeographisch wissenschaftlichen Werken von v. Richthofen, Ratzel und v. Hoffmann, schlug er neue Brücken zu dem Ingenieurwesen, dessen Aufgabe es ist,

die natürlichen Gegebenheiten des Raums durch künstliche Anlagen in Gestalt von Verkehrswegen im Interesse der Raumnutzung zu verbessern. Eine seltene Veranlagung zu räumlichem Schauen und Bewerten der Reliefausbildung der Landschaft und der Erde, verbunden mit einer tiefgründigen Geschichtskennntnis aller Epochen und Völker, gab ihm die Grundlage zu charakteristischen Darstellungen über verkehrsgeographische Verhältnisse, wie sie für den Fachmann und den Laien kaum klarer gefaßt werden können.

Zu dem von hier aus von ihm aufgebauten Bild der natürlichen Gegebenheiten der Erdoberfläche fügte er nun eine eigene Philosophie des Raumlebens der Menschen nach der nationalen, kulturellen und wirtschaftlichen Seite. Die Wurzeln seines Denkens und Seins waren dabei so stark im deutschen und europäischen Kulturboden verankert, daß seine zahlreichen Reisen nach fast allen Erdteilen ihn immer wieder mit der festen Überzeugung zurückkehren ließen, daß das Ausland wohl Wettbewerber, aber niemals Beispiel und Vorbild für Deutschland oder das Abendland sein könnten. Auch diese Erscheinung ergab sich letzten Endes aus der stets von ihm betonten Abhängigkeit der Technik von den Eigenarten der Räume und Menschen, denen sie dienen soll.

Obwohl er selbst Ingenieur war, hat er sich doch niemals dazu verleiten lassen, die Bedeutung der Technik zu überschätzen. Auf der anderen Seite aber bewegte ihn dauernd die Sorge, daß durch eine Vernachlässigung der technischen Möglichkeiten und der im deutschen Volk schlummernden Kraft für technisches Können Deutschland im Kampf um seine Geltung in der Mitte des Kontinents und als Glied des europäischen Lebenskreises und der Welt behindert oder geschädigt werden könnte. Manche Lanze hat er in dieser Richtung geschleudert, deren Schärfe seinem Feuergeist und deren Treffsicherheit seiner das Ganze erfassenden Art, die Dinge zu schauen und zu beurteilen, entsprang. Als Offizier im Fronteinsatz des ersten Weltkriegs und im ersten Kriegsjahr des zweiten Weltkriegs entwickelte er neue Grundsätze für den strategischen Einsatz der Verkehrsmittel, vor allen Dingen der Eisenbahnen, zum Zwecke der Landesverteidigung. Seine verkehrsgeographischen Erkenntnisse kamen ihm dabei besonders zustatten.

So wuchsen unter seiner Betrachtungsweise die technischen Instrumente des Verkehrs in die Einheit des menschlichen Zusammenlebens hinein, nachdem sie vorher ein mehr isoliertes Dasein in den Ingenieurwissenschaften geführt hatten. Die rationale Seite der Verkehrstechnik war für ihn unlösbar von den irrationalen Kräften, denen sie vor allem bei der harmonischen Gestaltung eines Lebensraums unterworfen bleibt. Als kühlem und unbestechlichem Beobachter hat es ihm dabei stets ferngelegen, die übrigen zum Verkehrswesen gehörenden Wissenschaften, wie Volkswirtschaft, Recht und Geographie, beiseite zu stellen. Er hat sie stets voll in ihrer Bedeutung gewürdigt und nur zu verhüten gesucht, daß in ihrem Reigen die technische Seite des Verkehrs zum Nachteil der Allgemeinheit zu kurz kommen oder gar herabgesetzt würde. Und wenn heute auf dem Gebiet der Verkehrswissenschaften eine selten beobachtete Zusammenarbeit zwischen den obengenannten Disziplinen zustande gekommen ist, so ist es ein nicht wegzuleugnendes Verdienst von Blum, hierbei eine sehr wichtige Pionierarbeit geleistet zu haben. Diese Pionierarbeit war um so wertvoller, als das Schwergewicht von Blums wissenschaftlicher Arbeit stets in der technischen Planung und Gestaltung der Verkehrsmittel, vor allen Dingen der Eisenbahnen, lag. Von ihr aus ließ er sich immer wieder leiten, Stellung zu nehmen zu den Aufgaben, die der Verkehr in Politik, Wirtschaft und Kultur zu übernehmen und zu lösen hat. Es mag sein, daß er als Eisenbahner hierbei den anderen Verkehrsmitteln nicht immer die Bedeutung zukommen ließ, die sie vielleicht verdienten, aber es kann nicht bestritten werden, daß seine Argumente sich

stets aufbauten auf von ihm nach allen Seiten wohl entwickelten Analysen der Vor- und Nachteile, so daß es den Lesern seiner Abhandlungen möglich war, sich ein eigenes Werturteil zu bilden.

Im Werden und Geschehen des neuzeitlichen Verkehrswesens ist Blum einer der bedeutendsten Vertreter und markantesten Persönlichkeiten von internationalem Ruf gewesen. Wer mit ihm in engere Berührung kam, den beglückte er durch seine Formulierungen, durch die Fülle seiner Gedanken und seiner geistvollen Betrachtungen. Jede egoistische Einstellung zu den Dingen war ihm fremd. Stets lieb er in uneigennütziger Weise seinen Rat und selbstlose Hilfe. Die Studierenden fesselte er nicht allein durch das Plastische seiner Rednergabe, er ließ sich ihre Sorgen und ihr junges Wollen in einer Form angelegen sein, die eine selten schöne Kameradschaft zwischen Lehrer und Schüler entstehen ließ. Dieses Verhältnis ging weit über die Studienzeit hinaus und veranlaßte ihn, für den technischen Nachwuchs auf dem Gebiet des Verkehrswesens auch wirtschaftlich die Grundlagen aufzubauen und weiter zu entwickeln, die ihn zu besonderen Leistungen befähigen.

So gipfelt das Andenken an Blum in seiner Grundarbeit für die Einfügung der Technik in die Grenzwissenschaft des Verkehrswesens und für die fortschrittliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in Linienführung und Gestaltung der technischen Anlagen. Sein Vorbild für das Zusammengehen zwischen Lehrer und Schüler wird unvergessen bleiben. Seine grundlegenden Werke, die er in langer Lebensarbeit der Allgemeinheit zur Verfügung stellte, haben durchweg Standardcharakter und befassen sich in erster Linie mit Verkehrspolitik, Verkehrsgeschichte, Gestaltung von Verkehrsnetzen und Bahnanlagen, Städtebau und Verkehrsgeographie. Alle seine Werke lassen einen fast überwältigenden, wohlgeformten Gedankenreichtum als Ausdruck der universalen Rolle, die der Verkehr im menschlichen Zusammenleben zu übernehmen hat, erkennen. Sie spiegeln das Ringen um Erkenntnis auf einem Gebiet wider in einer Zeit, in der es in stärkster Bewegung war und ohne Blums klärende Arbeit sicherlich nicht die Zielsicherheit erhalten hätte, die dem Wohl der Allgemeinheit zugute kam.

In der Zielsetzung und Durchführung von Forschungsaufgaben sowie in der Planung von Verkehrssystemen offenbarte sich sein schöpferisch wissenschaftliches Talent von Format, durch das er dem Fortschritt der Wissenschaften diente und zahlreichen Lebensräumen und Siedlungen in erfolgreichen Wettbewerben ein neues zweckmäßiges Raumzeitsystem aufprägte. Als Mitbegründer und zeitweise Schriftleiter der Verkehrstechnischen Woche und als Mitherausgeber der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft hat er in der Öffentlichkeit in umfassender Weise zu den wichtigsten Problemen des Eisenbahn- und Verkehrswesens Stellung genommen und in zahlreichen öffentlichen Vorträgen einer gewissen Popularität des Verkehrs die besonderen Grundsätze der objektiven Erkenntnis ausgleichend und richtunggebend gegenübergestellt.

Carl Pirath