

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

17. Jahrgang

Berlin, den 6. Mai 1950

Nummer 19

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

Westdeutschlands Öffentlicher Haushalt

Der inzwischen wieder zurückgezogene Einspruch der Hohen Kommissare gegen das vom Bundestag und Bundesrat verabschiedete neue Einkommensteuergesetz hat das allgemeine Interesse auf den Öffentlichen Haushalt der Bundesrepublik gelenkt. Im Folgenden soll versucht werden, anhand eines Überblicks über die gegenwärtige Finanzlage die Bedeutung der künftigen Gestaltung des Öffentlichen Haushalts für die gesamte westdeutsche Wirtschaftsentwicklung aufzuzeigen. Insbesondere wird sich ein wirtschaftliches Wiederaufbauprogramm, wie es im letzten Wochenbericht an dieser Stelle skizziert wurde, nur mit sehr weitgehender Unterstützung der Öffentlichen Hand in Verbindung mit der Bank deutscher Länder sowie den Landeszentralbanken durchführen lassen.

Der Umfang des Öffentlichen Haushalts geht aus der Einnahmen- und Ausgabenseite der verschiedenen in Betracht kommenden Etats hervor. Die gesamten Einnahmen von Bund und Ländern betrugen im Jahr 1949 rund 18 Mrd. DM. Die Ausgaben lagen um rund 0,5 Mrd. DM höher. Die eigenen Einnahmen der Gemeinden beliefen sich auf 2,3 Mrd. DM. Der Jahresetat der Sozialversicherung (Beitragsaufkommen) ist für 1949 auf 6 Mrd. DM zu schätzen. Für den Haushalt der öffentlichen Betriebe (Bundesbahn, Post, Öffentliche Versorgungsbetriebe) muß mit einem Betrag von 8 bis 9 Mrd. DM gerechnet werden. Alles in allem flossen, wenn man das Ergebnis von gewissen Überschneidungen und Doppelzählungen bereinigt, rund 33 Mrd. DM oder 45 vH des Nettosozialprodukts unmittelbar oder mittelbar über die Öffentliche Hand. Daneben kam der — dem ursprünglichen Willen des Gesetzgebers nach aus dem Vermögen zu zahlende, tatsächlich aber vielfach aus laufenden Einkommen bestrittene — Lastenausgleich mit Beträgen, die sich in den letzten Monaten des Jahres 1949 und im ersten Vierteljahr 1950 auf monatlich 0,2 bis 0,3 Mrd. DM beliefen, zum Anlauf. Endlich ist in diesem Zusammenhang auf die Auslandshilfe hinzuweisen und auf die bei ihrer Abwicklung auf den counterpart-Konten entstehenden, bis zu ihrer Freigabe blockierten DM-Guthaben. Es handelte sich hier allein in der Zeit vom 1. Oktober 1949 bis 31. März 1950 um knapp 2 Mrd. DM, monatlich also um reichlich 0,3 Mrd. DM. Um die Betrachtung auf die wichtigsten Punkte zu konzentrieren, sollen im folgenden nur der Haushalt von Bund und Ländern und, zusammenfassend, die Auswirkungen des Lastenausgleichs sowie der Bewegungen auf den counterpart-Konten näher behandelt werden.

Der Haushalt von Bund und Ländern

Der Bundeshaushalt bzw. sein Vorgänger, der Reichshaushalt, der entsprechenden Verwaltungen der

Bizone und der französischen Zone, hat im Kalenderjahr 1949 zusätzlich etwas über 1 Mrd. DM beansprucht. Seine Aufgliederung nach den in den Länderhaushalten ausgewiesenen Positionen ist zur Zeit noch nicht möglich¹⁾.

Von den fast 17 Mrd. DM Einnahmen der Länder der Bundesrepublik entfielen 84 vH auf Landessteuern und 16 vH auf sonstige Haushaltseinnahmen (Verwaltungsgebühren usw.). Das Aufkommen an Umsatzsteuer allein betrug 3,8 Mrd., an Verbrauchssteuern und Zöllen 3,5 Mrd., an veranlagter Einkommenssteuer 2,7 Mrd., an Lohnsteuer 2,1 Mrd., an Körperschaftssteuer 1,4 Mrd. Auf sämtliche übrige Steuerarten treffen nur 0,9 Mrd. DM.

Das hohe Aufkommen an Lohn- und Einkommensteuer läßt erwarten, daß die in Aussicht genommene Senkung der Steuersätze zunächst einen nennenswerten Steuerausfall erbringen wird. Rechnerisch würde sich, unter sonst gleichbleibenden Umständen, ein Jahresausfall von 0,8 bis 1,0 Mrd. DM ergeben. Tatsächlich wird eine Senkung des gesamten Steueraufkommens in dieser Größe schwerlich eintreten, da als Folge der Steuersenkung unter den im letzten Abschnitt erörterten Voraussetzungen eine nicht unerhebliche Wirtschaftsbelebung zu erwarten ist, wodurch das verbleibende Einkommensteueraufkommen sowie das Aufkommen bei allen übrigen Steuerarten steigen wird. Auch bietet die neu einzuführende Luxussteuer eine gewisse Kompensation. Eine genaue Vorausberechnung des künftigen Steueraufkommens läßt sich bei den vielen hier zu berücksichtigenden Imponderabilien erklärlicherweise nicht durchführen.

Betrachtet man die zeitliche Entwicklung innerhalb des Jahres 1949, so haben sich die ge-

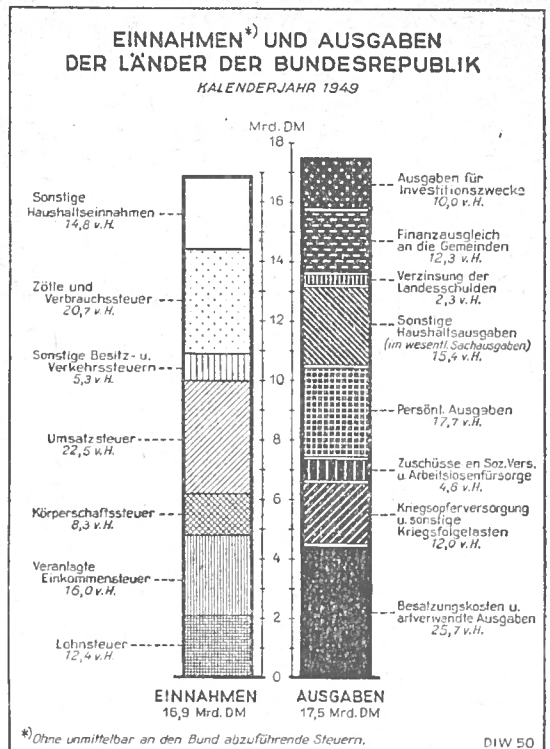
¹⁾ Einen wesentlichen Ausgabenposten bildet die Berlin-Hilfe mit knapp 0,5 Mrd. DM im Kalenderjahr 1949. Demgegenüber erbrachte das Notopfer Berlin etwas über 0,3 Mrd. DM. Im laufenden Etatjahr wird sich infolge anderweitiger Aufgabenverteilung das Verhältnis von Bundeshaushalt zu Länderhaushalt wesentlich zugunsten des Bundeshaushalts verschieben.

samen Einnahmen von Bund und Ländern nur sehr wenig verändert. Sie sind von 9,06 Mrd. DM im ersten Halbjahr auf 9,11 Mrd. DM im zweiten Halbjahr gestiegen. Dieses Ergebnis steht in scheinbarem Widerspruch zur wirtschaftlichen Entwicklung im entsprechenden Zeitraum. Der industrielle Produktionsindex sowie auch die industriellen Umsätze sind nämlich innerhalb Jahresfrist (Jan./Febr. 49 bis Jan./Febr. 50) um etwa 18 vH gestiegen. Betrachtet man allerdings die Entwicklung des Steueraufkommens im einzelnen, so klärt sich dieser Widerspruch auf. So hat sich das Umsatzsteueraufkommen innerhalb Jahresfrist um nicht weniger als 20 vH erhöht, das Verbrauchsteueraufkommen einschließlich der Zölle sogar um über 40 vH, das Lohnsteueraufkommen um 12 vH. Gesunken ist vor allem das Einkommen an veranlagter Einkommenssteuer (um 33 vH) sowie an Körperschaftsteuer (um 15 vH). Für das gesamte Steueraufkommen ergibt sich innerhalb Jahresfrist eine Steigerung von etwa 4 vH. Auf Grund dieser Entwicklung scheint die Prognose statthaft, daß auch bei weiterhin leichter Wirtschaftsbelebung eine nennenswerte Steigerung des Steueraufkommens nicht zu erwarten ist, insbesondere wenn man in Betracht zieht, daß die in Aussicht genommene Senkung der Einkommenssteuersätze das Einkommen dieser Steuerart zunächst erneut herabsetzen wird.

Demgegenüber haben die Ausgaben von Bund und Ländern steigende Tendenz. Sie erhöhten sich von 9,1 Mrd. DM im ersten Halbjahr auf 9,6 Mrd. DM im zweiten Halbjahr 1949. Infolge größerer Beanspruchung durch die Kriegsoferversorgung, die Zuschüsse an die Sozialversicherung und die Arbeitslosenfürsorge wird diese Tendenz vermutlich anhalten. Da die meisten der übrigen Ausgabenposten¹⁾ (vgl. Schaubild) mehr oder weniger starr sind — auch die Besatzungskosten werden für das kommende Etatjahr nur geringfügig ermäßigt —, müßten bei Aufrechterhaltung der von alliierter Seite aufgestellten Forderung eines ausgeglichenen Etats die wenigen elastischen Etatposten, insbesondere die Ausgaben für Investitionen, den Zuwachs der übrigen Posten voll ausgleichen. Es besteht also die Gefahr, daß die Herbeiführung des Etatausgleichs zwangsläufig zur teilweisen oder gar völligen Streichung des vom Staat für das Investitionsprogramm zu leistenden Beitrages führt. Das westdeutsche Wiederaufbauprogramm wäre hierdurch ernstlich gefährdet.

Konjunkturelle Belebung durch öffentliche Kreditaufnahme

Würde hingegen im Rahmen der Mittelbereitstellung für ein Wiederaufbauprogramm ein außerordentlicher Haushalt von bestimmter Höhe zugelassen, der auf dem Wege der Kreditaufnahme, notfalls der Kreditexpansion, zu speisen



wäre, so wäre damit nicht nur die Frage der Finanzierung eines wichtigen Teiles des Investitionsprogramms gelöst, vielmehr würde ein solches Vorgehen darüber hinaus zu der erwünschten konjunkturellen Belebung der Wirtschaft führen können.

Um den großen Nutzen öffentlicher Kreditaufnahmen, sofern sie im richtigen Zeitpunkt erfolgen, beurteilen zu können, muß man sich vergegenwärtigen, daß seit etwa Mitte vorigen Jahres von der Auffüllung der counterpart-Konten und dem damit verbundenen Geldabfluß aus der Wirtschaft her und später von den Einzahlungen auf den Lastenausgleich — bei teilweiser Nichtverausgabung der eingezahlten Mittel — her ein starker deflatorischer Druck ausging, der seitens der Unternehmer durch zusätzliche Kreditaufnahmen bei den Banken kompensiert werden mußte, sollte es nicht zu höchst unerwünschten Wirtschaftsschrumpfungen kommen. Tatsächlich sind die der Wirtschaft von den Banken gewährten kurzfristigen Kredite im zweiten Halbjahr 1949 um den außerordentlich hohen Betrag von 3 Mrd. DM und im Januar/Februar 1950 um nochmals 0,8 Mrd. DM angestiegen. Daß unter diesen Umständen die Initiative der Unternehmer zu Geschäftsausweitungen stark nachließ, liegt auf der Hand. Wäre in den kritischen Monaten der Staat durch Aufnahme von Krediten und Erteilung entsprechender Aufträge eingesprungen, so hätte der in der verminderten Liquidität der Betriebe zum Ausdruck kommende depressive Druck und die damit verbundene Verzögerung des wirtschaftlichen Wiederaufstiegs vermieden werden können.

Durch erhöhte Freigabe der auf den Counterpartfonds angesammelten Mittel hat der deflatorische Druck nachgelassen. Darüber hinaus ist es zur schnellen Unterbringung der Arbeits-

¹⁾ Die Ausgaben der Länder betragen im Jahr 1949 im einzelnen: Besatzungskosten und artverwandte Ausgaben 4,5 Mrd. DM, Kriegsoferversorgung und sonstige Kriegsfolgelasten 2,1 Mrd. DM, Zuschüsse an Sozialversicherung und Arbeitslosenfürsorge 0,8 Mrd. DM, Persönliche Ausgaben 3,1 Mrd. DM, Ausgaben für Investitionszwecke 1,75 Mrd. DM, Verzinsung der Landesschulden 0,4 Mrd. DM, Sonstige Haushaltsausgaben (im wesentlichen Sachausgaben) 2,7 Mrd. DM, Finanzausgleichszahlungen an die Gemeinden 2,15 Mrd. DM, Summe der Ausgaben der Länder 17,5 Mrd. DM.

losen dringend erforderlich, daß das bisherige Investitionsvolumen noch vergrößert wird. Hierbei kann die Initiative nicht von der Unternehmenschaft erwartet werden, sie sollte vielmehr vom Staat ausgehen, der hierzu aus den weiter oben dargelegten Gründen der Bewegungsfreiheit

hinsichtlich der Aufnahme von Krediten bedarf. Auch in früheren Jahren wirtschaftlichen Wiederaufschwungs, beispielsweise in den Jahren 1925—1929 und in den Jahren 1933—1938, wurden staatlicherseits erhebliche Kredite mit starker initialer Wirkung aufgenommen.

Zur Entwicklung der Seeschifffahrt in der Bundesrepublik

Umfang und Struktur des Seeverkehrs haben sich in der Nachkriegszeit noch stärker verändert als in den übrigen Verkehrszweigen¹⁾. Der fast völlige Verlust der Handelsflotte hat den Anteil des deutschen Schiffsraumes am Verkehr in den inländischen Häfen von rd. 60 vH in der Vorkriegszeit auf knapp 17 vH im Jahre 1949 herabgedrückt. Daneben hat die Grenzziehung zwischen Mittel- und Westdeutschland den Umschlag der großen deutschen Häfen mit dem Hinterland sowie den Transitverkehr auf der Elbe entscheidend verändert. So erreichte der Verkehr der deutschen Seehäfen mit dem jetzigen Gebiet der sowjetischen Besatzungszone, der vor dem Krieg etwa 16 Mill. t betrug, 1949 noch nicht einmal 1 Mill. t. Schließlich führten die Wandlungen in der Außenhandelsstruktur der Bundesrepublik zu einer recht einseitigen Konzentration des Auslandsverkehrs auf wenige Umschlagshäfen. Dieser Umstand sowie die im Vergleich zur Vorkriegszeit geringe deutsche Ausfuhr bewirkten, daß der abgehende Schiffsraum im vergangenen Jahre nur zu 61 vH gegenüber 77 vH im Jahre 1938 ausgelastet war.

Der Seeschiffsverkehr in den Jahren 1938 und 1947—49

Jahr	Ang gekommen		Abgegangen	
	insgesamt 1000 NRT	beladen in vH	insgesamt 1000 NRT	beladen in vH
1938*)	38436	88,4	38028	76,3
1947	12768	79,7	12972	59,6
1948	16524	82,2	16512	55,5
1949	21631	81,7	21678	60,8

*) Nur wichtigere Häfen.

Das Fehlen einer deutschen Hochseeflotte spiegelt sich deutlich in dem in den deutschen Häfen herrschenden Flaggenbild. Während Deutschland vor dem Kriege mit einem Anteil von fast zwei Dritteln vertreten war, sind heute nur noch knapp 17 vH aller Schiffe deutscher Nationalität. Dieser Anteil entfällt heute fast ausschließlich auf den Küstenverkehr, während die deutsche Seeschifffahrt früher außerdem am überseeischen Verkehr mit etwa 50 vH beteiligt war (auch bei den Marshallplanlieferungen müssen 50 vH auf amerikanischen Schiffen verladen werden).

Die Flaggenanteile im Seeverkehr
NRT-Anteile in vH

Nationalität	1938	1947	1948	1949
Deutsch	61,3	17,2	21,9	16,6
USA	3,1	43,7	40,5	34,6
Britisch	8,0	24,0	15,4	14,4
Norwegisch	4,5	3,3	4,8	7,0
Schwedisch	5,8	1,8	3,1	6,2
Dänisch	4,0	4,7	3,2	3,5
Sowjetisch	0,2	1)	1,2	0,2
Holländisch	5,1	1,0	4,4	8,4
Sonstige	8,0	4,3	5,4	9,1
Zusammen	100,0	100,0	100,0	100,0

1) In „Sonstige“ enthalten.

Zur Zeit ist die deutsche Restflotte vorwiegend in der Nord-Ostseefahrt beschäftigt. Dazu kommen Fahrten zwischen deutschen und Mittelmeerhäfen. Die erste transatlantische Fahrt eines deutschen Schiffes erfolgte erst im März 1950, fünf Jahre nach Kriegsende.

1) Vgl. hierzu die Wochenberichte 17. Jg. Nr. 6, 8, 9 u. 14.

Wenn die deutsche Restflotte trotz ihres geringen Umfanges von knapp 275 000 BRT bisher nur unzureichend beschäftigt war, so liegt dies in erster Linie an den geltenden Devisenbestimmungen, die teilweise den Charakter einer Flaggendiskriminierung tragen. Hinzu kommt, daß die stärkere Abwertung des Pfundes (im Herbst 1949) die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reeder beeinträchtigt hat.

Der Schiffsverkehr über See in wichtigen Häfen
Ankunft und Abgang

H ä f e n	In 1000 NRT					In vH			
	1937	1946	1947	1948	1949	1937	1947	1948	1949
Hamburg	39277	2377	7071	11640	17847	49,4	27,5	35,2	47,2
Bremer Häfen	18559	4332	9327	11816	15158	23,3	36,2	35,8	35,0
Emden	5608	1122	2686	3015	3735	7,1	10,4	9,1	8,6
Brake	552	•	798	1111	1446	0,7	3,1	3,4	3,3
Nordenham	1161	•	909	1329	1098	1,5	3,5	4,0	2,5
Lübeck	2236	588	1019	971	782	2,8	4,0	2,9	1,8
Kiel	2983	•	169	661	718	3,0	0,7	2,0	1,7
Cuxhaven	1485	•	2419	265	425	1,9	9,4	0,8	1,0
Übrige Häfen	8193	•	1342	2238	2100	10,3	5,2	6,8	4,9
Insgesamt	79454	ca. 9000	25740	33046	43309	100	100	100	100

Der Schiffsverkehr in den deutschen Häfen, der im Jahre 1946 nur noch rd. 10 vH des Umfanges von 1937 betrug, hat sich in den vergangenen drei Nachkriegsjahren allmählich wieder auf über 50 vH des Vorkriegsstandes erholt. Der Anteil der Haupthäfen weist aber gegenüber früher bedeutende Veränderungen auf, die sich jedoch langsam zurückbilden.

In den Jahren 1946 bis 1948 hatten die bremischen Häfen, deren Anteil 1937 noch nicht die Hälfte von Hamburg erreichte, letzteren überholt. Selbst wenn man den Cuxhavener Verkehr Hamburg noch zurechnet, bleibt der dann gleich große Anteil der bremischen Häfen bemerkenswert. Diese Entwicklung wurde entscheidend durch die Regelung des Besatzungsverkehrs bestimmt, die Bremen zum Nachschubhafen für die amerikanischen Truppen bestimmte, während die Engländer vorwiegend Cuxhaven benutzten. Der Aufschwung verschiedener kleinerer Häfen in den beiden ersten Nachkriegsjahren hängt zum großen Teil mit den damaligen Transportschwierigkeiten im Eisenbahnverkehr zusammen. Durch sie erhielt die Küstenfahrt zusätzlichen Verkehr, soweit gebrauchsfähige Umschlagplätze angelaufen werden konnten. Diese Entwicklung fand etwa Ende 1948 ihren Abschluß; 1949 ist der Küstenverkehr aber wieder um etwa ein Fünftel gesunken, wovon im besonderen die kleineren Häfen betroffen wurden. Den Hauptvorteil hieraus zog Hamburg, dessen Anteil im Jahre 1949 erstmalig über dem der bremischen Häfen lag, die ihren Anteil von 1947 bis 1949 fast unverändert bewahrten.

Der Küstenverkehr zwischen den deutschen Seehäfen — einschl. des Verkehrs mit den Häfen der sowjetischen Besatzungszone — hatte bereits 1948 rd. 50 vH des Standes von 1937 wieder erreicht. Dies ist um so bemerkenswerter, als in der Vorkriegszeit etwa 40 vH des Küstenverkehrs im Gebiet der heutigen Bundesrepublik nach den jetzt in der sowjetischen Besatzungszone liegenden Häfen gingen; heute ist der Verkehr mit diesen Gebieten aber nur gering. Diese Wandlung spiegelt sich besonders in den inländischen Getreideempfangs- und Kohleversandzahlen wider.

Die überseeischen Verkehrsbeziehungen der Bundesrepublik lassen insbesondere die Strukturwand-

lungen des deutschen Außenhandels gegenüber der Vorkriegszeit erkennen. Im Jahre 1938 wurden bei einem Gesamtgüterumschlag von 52 Mill. t (33 Mill. t Empfang und 19 Mill. t Versand) 57 vH der Empfangs- und 79 vH der Versandmengen im Verkehr mit europäischen Häfen abgewickelt, wobei 13 bzw. 22 vH auf das Gebiet der Bundesrepublik und 3 bzw. 13 vH auf

Der seewärtige Güterverkehr
Anteile in vH

Gesamtverkehr ¹⁾	Empfang		Versand	
	1938	1947	1938	1947
Innerhalb der Bundesrepublik	13,1	12,8	22,0	26,1
Mit den sowj. u. poln. besetzten Gebieten	3,0	0,8	13,2	0,0
Mit anderen europäischen Häfen	41,3	15,7	43,5	68,0
dav. skandinav. Häfen	13,2	8,7	16,3	27,2
britische	11,2	4,2	4,5	32,5
Rheinmündungshäfen	6,4	0,5	6,6	1,7
Mit amerikanischen Häfen	28,3	62,6	11,4	4,7
dav. USA-Häfen	8,3	56,3	3,3	4,5
Mit afrikanischen Häfen	4,5	4,3	4,1	0,0
Mit asiatischen Häfen	9,3	3,7	5,5	1,1
Mit australischen Häfen	0,5	0,1	0,3	0,1
Insgesamt	100	100	100	100

¹⁾ Einschl. Besatzungsverkehr.

die jetzt in der sowjetischen Besatzungszone liegenden Häfen entfielen. Der Anteil Amerikas belief sich beim Empfang auf 28 vH, beim Versand auf 11 vH, wovon jeweils nur ein gutes Viertel auf die USA entfiel. Der restliche Güterumschlag wickelte sich im wesentlichen im Verkehr mit asiatischen und afrikanischen Häfen ab.

Der Güterumschlag der Nachkriegsjahre, der 1949 mit rd. 25 Mill. t fast wieder die Hälfte des Vorkriegsstandes erreichte (1947 = 16,8 Mill. t; 1948 = 22,6 Mill. t), weist gegenüber früher eine veränderte regionale Verteilung auf. Ihr Hauptmerkmal ist ein starker Rückgang des Europaverkehrs (bei gleichzeitiger stärkerer Konzentration des Verkehrs auf skandinavische und britische Häfen) und ein Anstieg des Amerikaverkehrs, insbesondere mit USA.

Neben der Verlagerung der Verkehrsströme hat sich auch die Zusammensetzung der gelöschten und geladenen Güter verändert. Der Empfang an Nahrungsmitteln, insbesondere Getreide, aus dem Ausland ist in den Nachkriegsjahren fortlaufend gestiegen. Die Getreidezufuhren lagen 1949 doppelt so hoch wie vor dem Kriege und machten rd. ein Drittel des Auslandsverkehrs aus; 1937 waren es knapp 10 vH. Demgegenüber haben die Zufuhren von fast allen Rohstoffen, insbesondere Erze (1949 knapp 40 vH von 1937), stark abgenommen. Eine Ausnahme machen Mineralöle und Fahrzeuge, die z. T. dem Nachschubbedarf der Besatzungstruppen dienen. Im Jahre 1948 und 1949 wurden im Auslandsverkehr wesentlich mehr Fahrzeuge aller Art gelöscht als im Jahre 1937. Der Auslandsversand der Nachkriegsjahre wird maßgeblich durch Schrottverschiffungen bestimmt, die 1949 nach der Kohle die größte Versandposition (1,5 Mill. t) ausmachten. In der Gruppe Eisen und Stahl sind auch demontierte Maschinen und Apparate enthalten.

Seewärtiger Güterverkehr der deutschen Bundesrepublik 1937 und 1947—1949
1000 t

Waren bzw. Warengruppen	E m p f a n g								V e r s a n d							
	Inlandsverkehr ¹⁾				Auslandsverkehr				Inlandsverkehr ¹⁾				Auslandsverkehr			
	1937	1947	1948	1949	1937	1947	1948	1949	1937	1947	1948	1949	1937	1947	1948	1949
Kartoffeln	1,7	32,4	3,6	1,5	14,9	171,6	327,6	29,3	1,7	2,4	1,2	0,9	25,7	—	—	1,8
Zuckerrüben	—	—	0,0	—	—	0,0	—	—	—	—	0,0	—	—	—	—	—
Getreide	689,1	158,4	135,6	178,7	2379,5	3304,8	3762,0	5046,3	455,8	254,4	500,4	388,1	617,1	—	6,0	105,3
Roggen- und Weizenmehl	152,9	46,8	19,2	8,8	12,5	1032,0	585,6	94,8	101,6	76,8	34,8	11,0	30,5	—	0,0	—
Molkereiprodukte	57,6	2,4	1,2	3,4	37,5	18,0	14,4	65,6	54,0	2,4	0,0	3,2	19,5	—	0,0	1,8
Zucker	82,6	0,0	10,8	7,7	6,9	55,2	639,6	329,8	38,9	0,0	31,2	10,4	217,2	14,4	16,8	49,7
Obst, Gemüse, Süd- und Oelfrüchte	45,4	9,6	44,4	27,3	1586,2	2,4	321,6	535,0	73,8	9,6	50,4	60,1	126,1	—	0,0	8,8
Andere Nahrungs- und Genußmittel einschl. Eier, Fleisch, Fisch	228,5	20,4	32,4	55,5	1310,2	333,6	884,4	1016,9	303,0	27,6	39,6	79,1	551,8	1,2	7,2	45,9
Lebende Tiere	—	1,2	1,2	1,6	—	21,6	—	10,7	—	1,2	1,2	1,3	—	—	0,0	—
Futtermittel	71,9	1,2	8,4	7,5	631,7	7,2	21,6	57,7	206,8	1,2	3,6	9,0	404,2	—	2,4	2,9
Düngemittel (Kali)	0,1	0,0	1,2	0,6	0,2	—	1,2	—	0,1	0,0	1,2	—	1060,9	280,8	304,8	143,5
Andere Düngemittel	24,2	22,8	19,2	27,6	261,2	472,8	290,4	79,4	89,0	21,6	16,8	4,1	446,1	0,0	0,0	34,8
Salz	0,6	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	—	—	5,4	0,0	0,0	—	331,3	64,8	75,6	71,4
Chemische Erzeugnisse außer Düngemittel	81,4	4,8	9,6	10,9	209,9	39,6	70,8	95,3	105,2	2,4	4,8	9,1	638,2	34,8	13,2	24,3
Steinkohle	1391,3	865,2	1827,6	1350,5	3218,8	18,0	300,0	557,3	2461,6	644,4	1554,0	1069,5	4634,3	1460,4	974,4	1873,7
Braunkohle	11,8	6,0	22,8	15,0	0,3	—	4,8	—	19,2	2,4	2,4	4,2	41,2	0,0	—	—
Torf	3,6	10,8	13,2	0,7	4,0	—	0,0	—	3,6	10,8	1,2	0,1	54,3	0,0	1,2	9,1
Erze	115,8	16,8	30,0	29,4	5281,0	1044,0	1654,8	2032,9	85,7	16,8	31,2	32,1	30,1	—	0,0	0,2
Holz und Holzwaren	311,3	3,6	4,8	7,6	1448,6	3,6	60,0	279,0	76,1	1,2	3,6	6,2	618,9	1034,4	730,8	19,5
Anderes un bearbeitetes Holz, Abfälle	18,1	3,6	3,6	2,6	4,1	0,0	1,2	0,1	8,3	2,4	1,2	1,0	1,8	—	0,0	—
Grubenholz	19,6	2,4	—	—	4,1	—	—	—	—	0,0	0,0	—	0,0	237,6	7,2	—
Papierholz	0,7	1,2	8,4	0,6	93,0	36,0	157,2	270,7	—	1,2	1,8	1,2	0,3	0,0	14,4	6,8
Papier und Pappe	121,8	0,0	0,0	0,9	262,9	3,6	16,8	48,7	48,3	0,0	0,0	0,7	630,9	6,0	10,8	15,2
Rohstoffe und Halbw. d. Textilwirtschaft	96,9	1,2	12,0	22,4	1199,9	80,4	220,8	393,2	100,5	1,2	12,0	29,9	203,4	0,0	6,0	10,3
Eisen und Stahl und Waren daraus	176,4	12,0	20,4	33,9	209,4	16,8	19,2	30,4	274,4	12,0	13,2	33,2	1845,5	105,6	156,0	295,9
Schrott	20,8	4,8	4,8	16,6	113,9	0,0	2,4	—	22,7	7,2	8,4	47,4	3,1	414,0	997,2	1510,7
Fahrzeuge	3,9	0,0	1,2	0,8	21,7	15,6	54,0	29,1	4,2	0,0	1,2	0,2	83,5	130,8	70,8	58,9
Mineralöle und -Derivate	271,9	48,0	82,8	149,1	3695,5	1905,6	2392,8	3057,4	478,6	48,0	88,8	138,3	382,0	10,8	4,8	96,5
Militärgut	—	—	—	—	204,0	502,8	476,8	—	—	—	—	0,3	—	39,6	118,8	90,3
Steine und Erden	603,6	220,8	298,8	132,0	407,6	0,0	9,6	7,4	780,1	216,0	302,4	102,6	158,2	4,8	9,6	28,3
Zement	55,0	8,4	30,0	6,4	10,9	0,0	0,0	0,6	246,5	8,4	28,8	4,8	268,7	3,6	182,4	614,6
Umszugsgut	26,7	3,6	2,4	2,3	34,8	0,0	4,8	3,7	22,5	4,8	2,4	2,0	28,4	4,8	13,2	12,9
Sonstige Güter	197,7	64,8	78,0	66,7	1915,4	1188,0	933,6	972,3	224,9	64,8	70,8	69,6	1169,3	235,2	108,0	172,7
Insgesamt	4882,9	1576,8	2721,6	2168,8	24376,0	9974,4	13248,0	15520,5	6292,5	1444,8	2826,0	2119,7	14622,4	4083,6	3830,4	5306,1

¹⁾ 1947—1949 einschl. des Seeverkehrs mit der sowjetischen Besatzungszone und dem polnischen Verwaltungsgebiet; 1937 auch einschl. des Königsberger Gebietes.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6 und Bonn, Schaumburg-Lippe Straße 6.
Präsident: Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Ferdinand Grünig, Dr. Hans Liebe, Dr. Karl Georg Mahnke, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.

Schriftleitung: Dr. Georg Garbe, Berlin-Wilmersdorf, Koblenzer Str. 6. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstraße 2. B234ISB, Berlin. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang (einschl. Zustellung im Inland) DM 20.—, halbjährlich DM 11.—, vierteljährlich DM 6.—.