

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

17. Jahrgang

Berlin, den 14. Juli 1950

Nummer 29

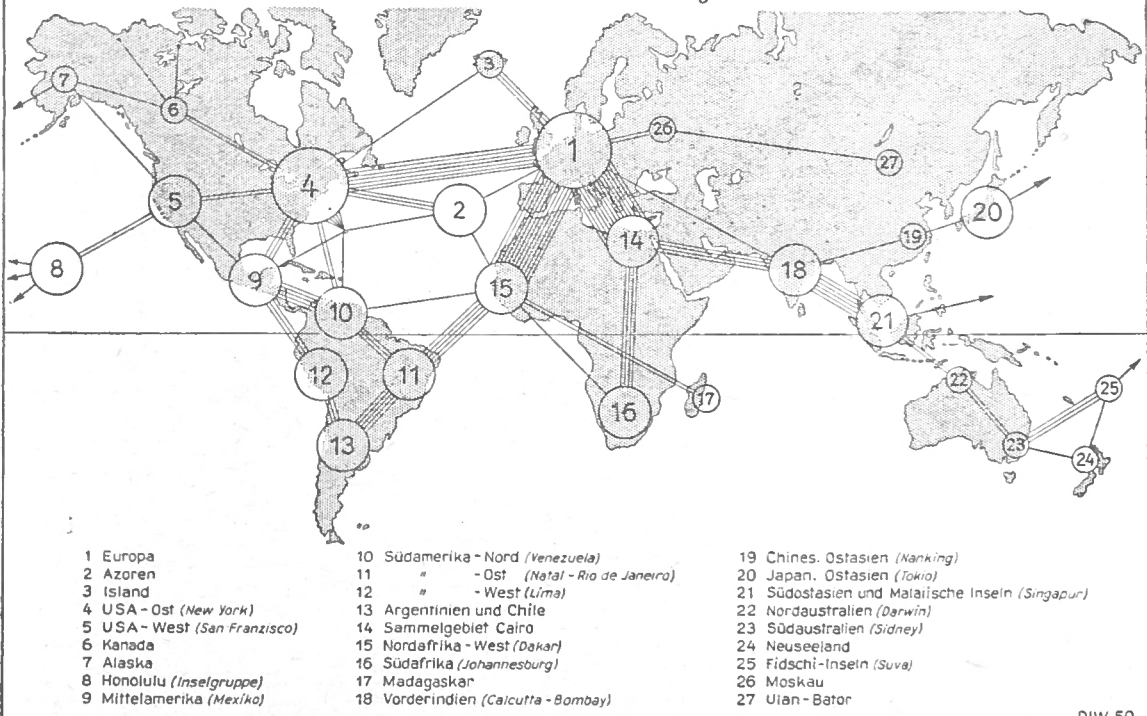
Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

Entwicklung und Stand der Verkehrsluftfahrt.

Der jüngste Zweig des Verkehrswesens, die Verkehrsluftfahrt, fand bei Beendigung des zweiten Weltkrieges äußerst günstige Voraussetzungen für einen kräftigen Aufstieg vor. Technisch war das Flugwesen in den vergangenen anderthalb Jahrzehnten und besonders während des Krieges infolge der militärischen Bedürfnisse wie kein anderer Verkehrszweig ausgebaut und verbessert worden. Dadurch war es möglich geworden, schnelle und leistungsfähige interkontinentale Luftverkehrsverbindungen einzurichten. Schließlich hat auch das politische Zusammenrücken der westeuropäischen und nordamerikanischen Staaten einerseits und der Sowjetunion und der osteuropäischen Staaten anderseits den Weltluftverkehr stark gefördert. Das Zusammentreffen dieser Momente löste eine geradezu stürmische Entwicklung des Luftverkehrs aus. Dies gilt sowohl für den Ausbau des Verkehrsnetzes als auch für die Verkehrsintensität.

DAS WELTLUFTVERKEHRSNETZ IM FRÜHJAHR 1950

Schematische Darstellung



DIW 50

Das Weltluftverkehrsnetz

Die Welt verfügt heute über ein bedeutend dichteres Luftverkehrsnetz als zu Ende der dreißiger Jahre. Seit 1938 hat es sich etwa vervierfacht. Rund die Hälfte

des Luftverkehrsnetzes besteht aus internationalen Strecken, von denen wieder etwa die Hälfte auf sogenannte Weltluftlinien wie z. B. Europa—Nordamerika entfällt. Praktisch bestehen heute, wie die Karte zeigt,

Flugverbindungen zwischen den meisten Landmassen der Erde. Es fehlen nur noch direkte Strecken über den Stillen Ozean zwischen Südafrika und Australien und über den Südatlantik zwischen Südafrika und Südamerika. Das Schwergewicht der Entwicklung im Luftverkehr verschiebt sich allmählich auf den Langstreckenverkehr. Die längsten Strecken erreichen hierbei rund 20 000 km. In Europa ist diese Entwicklung dadurch gehemmt, daß die West-Ost-Verbindungen durch den „eisernen Vorhang“ beeinträchtigt werden. Andererseits ist im Verkehr über kürzere Strecken der Kraftwagen und die Eisenbahn dem Flugzeug überlegen, da durch die technische Entwicklung zum Großflugzeug der Einsatz von Flugzeugen auf kürzeren Strecken nicht rentabel ist.

Die Entwicklung des Luftverkehrsnetzes der Welt*)

1924	30 000 km	1936	422 000 km
1925	57 500 km	1938	560 000 km
1926	71 150 km	1946	820 000 km
1927	80 000 km	1948	1 700 000 km
1930	243 000 km	1949 annäh.	2 000 000 km

*) Die im Schrifttum verstreuten Angaben beruhen auf Meldungen der einzelnen Luftfahrtgesellschaften über die von ihnen beflogenen Strecken. Soweit daher Strecken gleichzeitig von anderen Gesellschaften beflogen werden, dürften diese Strecken mehrfach gezählt sein. Das wichtigste Beispiel hierfür ist die Nordatlantikroute. Das gegenwärtige Luftverkehrsnetz der UdSSR, das in den Zahlen nicht enthalten ist, ist auf etwa 150 000 km zu veranschlagen.

Deutschland verfügte Ende der zwanziger Jahre über das ausgedehnteste Luftverkehrsnetz (In- und Auslandsstrecken zusammen 37 000 km), erst in erheblichem Abstand folgten damals die USA und Frankreich. Bereits zehn Jahre später hatte sich dieses Verhältnis erheblich gewandelt. Inzwischen hatte sich sowohl innerhalb der USA ein großes kontinentales Luftverkehrsnetz entwickelt als auch darüber hinaus ein Weltluftverkehrsnetz herausgebildet, das mit transkontinentalen und transozeanischen Strecken in erster Linie der Verbindung des Kolonialbesitzes der europäischen Länder mit ihren Heimatstaaten diente oder wie im Falle der Vereinigten Staaten und Mittel- bzw. Südamerika der Sicherung wirtschaftlicher Einflusssphären galt. Von diesen Ausweitungsmöglichkeiten seines Luftverkehrs war Deutschland so gut wie ausgeschlossen. Abgesehen vom Zepelin-Verkehr¹⁾ hatte Deutschland vor dem Kriege nur eine Überseeverbindung nach Südamerika und die deutsche Ostasienlinie nach Kabul²⁾. Außerdem führte aber die Lufthansa als erste Luftverkehrsgesellschaft in den Jahren 1936 bis 1938 versuchsweise bereits Transatlantikflüge zwischen den Azoren und New York durch. Für die Eröffnung dieser als Postflugstrecke gedachten Linie erfolgte aber keine Genehmigung der amerikanischen Postbehörde.

Im Gegensatz zu seiner geringen Beteiligung am Weltluftverkehr besaß Deutschland vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges aber mit rd. 20 000 km das ausgedehnteste inländische Luftverkehrsnetz in Europa.

Die Verkehrsintensität

Die rasche Entwicklung der Streckenlänge des Luftverkehrsnetzes der Welt wird noch überboten durch die Steigerung der Verkehrsintensität. Bezieht man die jährlich zurückgelegten Fluggast-km auf die jeweilige Netzlänge, so ergibt sich von 1938 auf 1948 eine Verkehrszunahme von etwa 400 vH. Diese Intensivierung

¹⁾ Bei rd. 2 Mill. Flugkilometer überquerten die beiden deutschen Luftschiffe „Graf Zeppelin“ und „Hindenburg“ etwa 180 mal den atlantischen Ozean. Daß die Katastrophe von Lakehurst, die nur möglich war, weil Deutschland nicht über Heliumgas verfügte, nichts gegen die verkehrstechnische Eignung des Luftschiffes aussagt, beweist die gegenwärtige Förderung des Luftschiffbaus in USA.

²⁾ Die Strecke Berlin-Athen-Bagdad-Kabul wurde mit Zwischenlandungen in rd. 4 Tagen bewältigt.

wurde in erster Linie durch die Verbesserung des Flugwesens und die Vergrößerung der Flugzeuge erreicht. Der Flugzeugpark sämtlicher Luftverkehrsgesellschaften hat sich dagegen im Vergleich zur Vorkriegszeit nur gut verdoppelt. Der Weltbestand an Verkehrsflugzeugen belief sich 1948 auf rd. 4000 Einheiten gegenüber knapp 2000 vor Kriegsausbruch¹⁾. Während aber früher hiervon nur 17 vH auf die Vereinigten Staaten entfielen, betrug der Anteil der USA 1948 schon über 30 vH und hat sich in den folgenden Jahren noch erhöht.

Insgesamt wurden im letzten Jahr ca. 25 Mill. Luftpassagiere befördert, deren Reiseweite im Mittel etwa doppelt so groß war wie vor dem Kriege (600 : 1200 km).

Die Entwicklung des Luftverkehrs der Welt in den letzten 20 Jahren*)

J a h r	Flug-km	Fluggast-km	Beförderte Personen
	Mill.		in 1000
1929	86	178	472
1930	111	300	753
1931	134	399	901
1932	141	418	976
1933	159	558	1153
1934	174	676	1325
1935	218	1024	1850
1936	245	1380	2400
1937	270	1594	2750
1938	299	1859	3248
1946	912	14814	13200
1947	1136	18452	ca. 17000
1948	1340	ca. 20000	ca. 24000
1949	.	.	„ 25000

*) Die Zahlen für die UdSSR sind hierin nicht enthalten. Die Zahl der beförderten Personen belief sich 1938 auf 290 000, sie soll sich bis zum im Jahre 1947 verfünffacht haben.

Hauptquellen: 1929—1938 Stat. Jahrbuch f. d. Deutsche Reich; 1946 u. 1947 „Annuaire Statistique des Nations Unies 1948“; 1948 u. 1949 Meldung der JATA (International Air Transport Association).

Ende der dreißiger Jahre nahm Deutschland unter den europäischen Luftfahrtnationen die erste Stelle ein. Im Jahre 1937 leistete die deutsche Lufthansa bei fast 19 Mill. Flug-km über 120 Mill. Fluggast-km und beförderte annähernd 325 000 Fahrgäste. In geringem Abstand folgte England, während die USA bereits damals allein im Inlandverkehr ein um ein Vielfaches höheres Verkehrsvolumen bewältigten.

Von den Verkehrsleistungen des Jahres 1948 entfiel der weitaus größte Teil auf US-amerikanische Gesellschaften. Ihre Verkehrsmaschinen flogen 1948 fast 660 Mill. km und beförderten dabei über 14 Mill. Passagiere. Der Anteil Amerikas an der Verkehrsleistung ist weit höher als am Verkehrsnetz (14 vH zu 50 vH).

Besonders deutlich tritt die Vorherrschaft der USA im Luftverkehr über dem Nordatlantik zwischen Europa und den Vereinigten Staaten zutage, eine Route, die sich heute in ähnlicher Weise zum Paradeplatz der großen Luftfahrtgesellschaften entwickelt hat, wie sie es früher für die großen Schiffsreedereien beim Kampf um das „Blaue Band“ war. Von insgesamt rd. 9500 Flügen im Jahre 1948 entfielen fast zwei Drittel auf USA-Gesellschaften. Noch größer (72 vH) war der Anteil an den beförderten Passagieren.

Für die steigende Beliebtheit des Flugzeuges spricht, daß 1948 fast 30 vH der den Nordatlantik (einschl. des Verkehrs nach Kanada) überquerenden Reisenden den Luftweg wählten. Seit 1946 hat sich die Zahl der Flugpassagiere auf dieser Route etwa verzweieinhalbfacht und betrug schon über eine Viertel Million; 1949 ist

¹⁾ Hierin sind Privatflugzeuge aller Art nicht enthalten; ihre Zahl beträgt ein Vielfaches der öffentlichen Verkehrsmaschinen.

eine weitere Zunahme auf etwa 300 000 Personen eingetreten, so daß sich der Anteil der Flugpassagiere auf etwa die Hälfte aller Nordatlantik-Reisenden erhöht hat. Durchschnittlich wurden auf dieser Route täglich 30 planmäßige Flüge in beiden Richtungen durchgeführt. Demgegenüber bestanden vor dem Krieg täglich nur sechs Schiffsverbindungen auf der gleichen Linie.

Der Luftgüterverkehr

Auch der Luftgüterverkehr hat nach dem zweiten Weltkrieg einen großen Aufschwung genommen. Wurden 1938 auf der Welt 13,2 Mill. Fracht-tkm und 33,3 Mill. Post-tkm geflogen, so waren es 1947 bereits 278 bzw. 117 Mill. tkm; seitdem ist der Güterverkehr weiter rasch angestiegen und dürfte im Vorjahr die 500 Mill.-Grenze überschritten haben¹⁾. Besonders beachtenswert ist, daß der Frachtverkehr ungleich stärker zugenommen hat als der Postverkehr, auf den früher etwa zwei Drittel des gesamten Güterverkehrs entfielen.

Den größten Anteil an dem in den Nachkriegsjahren laufend gestiegenen Luftfrachtverkehr haben auch hier wieder die USA, deren Frachtverkehr sich gegenüber 1938 vervierzigfacht und deren Postverkehr sich fast versiebenfacht hat. Die Liste derjenigen Güter, die heute auf dem Luftwege befördert werden, hat sich gegenüber der Vorkriegszeit stark erweitert. Um das Angebot an Luftfrachtraum mit der Nachfrage besser in Einklang zu bringen, sind in zahlreichen Großstädten Lufthandelsbörsen entstanden, deren Bestreben dahingeht, für Rückfrachten zu sorgen, um Leerflüge nach Möglichkeit zu vermeiden.

Deutschland im Luftverkehr

Bei Beendigung des Krieges wurde Deutschland jede aktive Betätigung im Luftverkehr untersagt; alle beweglichen und unbeweglichen Anlagen mußten ausgeliefert bzw. übergeben werden. Deutschland verlor jede Einflußmöglichkeit auf seinen Luftraum. Damit hat die deutsche Verkehrsluftfahrt einen noch schwereren Rückschlag als die deutsche Handelsschifffahrt erlitten, der wenigstens der Verkehr zwischen den eigenen Häfen gestattet blieb.

Trotzdem hat sich, dank der zentralen Lage Deutschlands im Herzen des europäischen Luftraums, ein erheblicher Luftverkehr über der Bundesrepublik entwickelt, der allerdings z. T. nur ein Anschluß- und Auslaufverkehr ausländischer Luftfahrtgesellschaften ist. Insgesamt gehen von deutschen Plätzen etwa 25 Verbindungen nach europäischen und überseeischen Staaten. Das Luftverkehrsnetz über der deutschen Bundesrepublik erstreckt sich z. Z. auf etwa 6000 km² und verbindet die folgenden Städte:

Besonders stark ist der Luftverkehr Berlins zurückgegangen. Vor dem Kriege war die Stadt einer der bedeutendsten Knotenpunkte im deutschen und euro-

¹⁾ Die bisher in der Geschichte größte Transportleistung der Luftfahrt, bei der allerdings keine zivile Verkehrsgesellschaft beteiligt war, wurde anlässlich der Berliner Blockade erzielt, als innerhalb von 14 Monaten rd. 800 Mill. tkm geflogen wurden (vgl. Wochenbericht des DJW, 17. Jg., Nr. 3, vom 13. I. 1950).

²⁾ Einschließlich der Verbindungen mit Westberlin.

Die innerdeutschen Luftverbindungen
Entfernungen in km; Stand im Frühjahr 1950

Von/Nach	Berlin	Bremen	Düsseldorf	Frankfurt a.M.	Hamburg	Hannover	München	Nürnberg	Stuttgart
Berlin			280	430	263	260	520	380	
Bremen			250			240			
Düsseldorf	280	250			350		490	370	
Frankfurt/M.	430				410		310		155
Hamburg	263		350	410					545
Hannover	260		240						
München	520		490	310				155	195
Nürnberg	380		370				155		
Stuttgart				155	545		195		

päischen Flugnetz. Erst im Jahre 1950 hat der zivile Flugverkehr von und nach Berlin wieder einen nennenswerten Umfang angenommen.

Vergleicht man ihn aber mit den Vorkriegsergebnissen, so zeigt sich, daß der Verkehr Berlins je nachdem, ob man die Zahl der Flugzeuge oder der beförderten Personen zugrundelegt, nur etwa ein Fünftel oder die Hälfte des Vorkriegsstandes erreicht, während der Flugverkehr des Auslandes sich inzwischen vervielfacht hat.

Der Luftverkehr Berlins

Monats- durchschnitt	Flugzeuge	Personen	Fracht	Post
	Anzahl		t	
	L a n d u n g e n			
1938	1125	8330	132	122
1950*)	248	4132	55	34
	A b f l ü g e			
1938	1120	8510	150	184
1950*)	248	5920	122	21
*) Nur Westberlin, Januar/April.				

*) Nur Westberlin, Januar/April.

Für eine künftige Regelung des deutschen Luftverkehrs, der als letzter Verkehrszweig noch fast jeglicher deutschen Beeinflussung entzogen ist, sind zwischen völliger Gleichberechtigung und bloßer Souveränität über dem eigenen Luftraum, die wenigstens ein Orden des Verkehrs nach deutschen Interessen gestatten würde, viele Lösungsmöglichkeiten denkbar. Italien wurde z. B. schon im Jahr 1946 der Verkehr über dem eigenen Lande gestattet. 1949 konnten die italienischen Gesellschaften bereits rd. die halbe Flug-Kilometerleistung des Jahres 1939 buchen. Demgegenüber ist auch nach dem jüngsten Memorandum der Alliierten Hohen Kommission über die „Zivilluftfahrt innerhalb des Bundesgebietes“ von Anfang April d. J. die Zivilluftfahrt ein Gebiet, „auf dem die Alliierte Hohe Kommission sich ausdrücklich alle Befugnisse vorbehält“. Praktisch hat die Bundesrepublik weder auf die Linienführung noch auf die Tarife einen Einfluß, obwohl sie den privaten Auslandsgesellschaften die für den Flugverkehr notwendigen Betriebs- und Dienst-einrichtungen einschließlich der Flugplätze bis auf die Landegebühen kostenlos zur Verfügung stellen muß. Die hierfür veranschlagten Gesamtkosten belaufen sich auf etwa 30 Mill. DM. Außerdem müssen die Netto-einnahmen der die Bundesrepublik anfliegenden Gesellschaften in Dollar umgetauscht werden.

Betrachtungen zu den Kursänderungen der Ostmark

Die seit dem 20. März zu beobachtende stete Kursverbesserung der Ostmark setzte sich, nach einem vorübergehenden Verharren auf dem Niveau von 7,— Ostmark für 1,— Westmark, von Mitte Mai bis zum 20. Juni weiter fort. Seitdem schwankt der Kurs um 6,— Ostmark für 1,— Westmark.

Eine eindeutige Erklärung für die Kursbewegung ist nicht möglich, da die Kursbildung von verschiedenen

Faktoren abhängt. Insbesondere sind die Berliner Verhältnisse nicht allein ausschlaggebend; auch der westdeutsche Ostmarkbedarf wird z. B. teilweise in Berlin gedeckt.

Im folgenden sollen einige Momente hervorgehoben werden, die vom Blickfeld des Handels und Verbrauchs aus betrachtet einen Einfluß auf die Kursbildung ausüben.

Durchschnittskurs und Wechselstubenumsätze in Berlin

Zeit	Durchschnittskurs in . . Ostmark für 1 Westmark	Westmark-eingänge		Kurswirksames Ostmark-Angebot ¹⁾	
		in Mill.	Veränd. in vH	in Mill.	Veränd. in vH
März: III. Dekade	7,70	10273	+ 36,7	79311	+ 38,7
April: I. "	7,70	4239	— 58,7	32640	— 58,8
II. "	7,65	6454	+ 52,3	49441	+ 51,5
III. "	7,20	6126	— 5,1	44172	— 10,7
Mai: I. "	7,10	5075	— 17,2	36033	— 18,4
II. "	7,—	5144	+ 1,4	36012	— 0,1
III. "	6,75	5313	+ 3,3	35813	— 0,6
Juni: I. "	6,60	5354	+ 0,8	35389	— 1,2
II. "	6,05	8034	+ 50,1	48601	+ 37,3
III. "	6,10	5987	— 25,5	36521	— 24,9

¹⁾ Errechnet unter Zugrundelegung des Durchschnittskurses.

Saisonale Verbrauchsänderungen

Üblicherweise steigt im Sommer der Verbrauch an frischem Gemüse und Obst auf Kosten des Verbrauchs von Fleisch und Fett. Diese höherwertigen Lebensmittel, die für die Ostsektoren- und Ostzonen-Bevölkerung noch ausgesprochene Mangelwaren sind, wurden in beachtlichem Umfang in Westberlin eingekauft. Obst und Gemüse dagegen gehören zu den wenigen Nahrungsmitteln, die in der Ostzone frei verkauft werden, dort aber bei Umrechnung auf Westmark für die Westberliner sehr preisgünstig liegen.

Obst- und Gemüsepreise in Berlin
Stand vom 8. 7. 1950

Obst u. Gemüse	Menge	Preise in Ostberlin ¹⁾ in Ostmark	Preise in Westberlin in Westmark
Mohrrüben	Bund	0,45	0,20
Rothohl	kg	1,30	0,50
Weißkohl	"	0,45	0,20
Zwiebeln	"	1,50	0,50
Blumenkohl	Kopf	1,—	0,35
Kirschen	kg	4,—	0,70
Blaubeeren	"	4,40	0,80

¹⁾ Die Preise in der Ostzone liegen noch niedriger; Obst wird im Ostsektor nur wenig angeboten, weil es häufig von der Zone direkt nach Westberlin verkauft wird.

Der sich aus der besseren vegetabilen Versorgung ergebende Rückgang in der Nachfrage nach Westmark bei der Bevölkerung des Ostsektors und der Ostzone, und die Steigerung der Nachfrage nach Ostmark in Westberlin für den Einkauf von Obst und Gemüse mußten auf den Ostmarkkurs steigend wirken.

Urlaubs- und Wochenendfahrten

Beachtenswert ist außerdem die Tatsache, daß der Kursstand die Kosten der im Sommer so beliebten Wochenendausflüge in die Umgebung der Stadt für die Westberliner erheblich ermäßigt; auch manche Ferienreise ist wegen der hohen Fahrtkosten, die eine Urlaubsreise in die westlichen Erholungsgebiete erfordert, in die Ostzone angetreten oder finanziell vorbereitet worden.

Die von den verschiedenen Berliner Reisebüros in allen Sektoren veranstalteten Gesellschaftsreisen in die Ostzone waren bereits Anfang Juni für den ganzen Sommer ausverkauft. Ein vierzehntägiger Erholungsurlaub an der Ostsee kostet z. B. in der Ostzone einschließlich Fahrgeld, Verpflegung und Unterkunft etwa 230,— Ostmark¹⁾, in der britischen Zone etwa 180,— Westmark. Nominell verhalten sich die Kosten also wie 1,3 zu 1. Bei einem Kurs von 6,— Ostmark für 1,— Westmark würden die Kosten in der Ostzone aber nur knapp 40,— Westmark betragen. Selbst wenn der Urlauber noch eine gegen Westmark gekaufte zusätzliche Verpflegung in Rechnung setzt, würde er jedenfalls nicht einmal halb so viel aufzuwenden brauchen, als wenn er beispielsweise an die westliche Ostsee fahren würde.

Nach neuesten Bestimmungen der Ostzonenverwaltung²⁾ ist jedoch für Urlaubsreisende aus nichtsovjetschen Besatzungsgebieten seit 28. 6. 1950 für alle Orte der Ostzone ein Geldumtauschzwang zum Kurse von 1 : 1 in Höhe von 15,— DM pro Tag eingeführt worden. Dieser Zwang, durch den nun ein Erholungs-aufenthalt in der sowjetischen Besatzungszone teurer wird als in Westdeutschland, hat den Anreiz zu solchen Reisen, und damit auch den in diesem Zusammenhang entstandenen Bedarf an Ostmark wieder weitgehend eingeschränkt.

Verstärkte Kontrolle der Warenbewegung

Am 22. 4. 1950 setzte die Ostzonenregierung das „Gesetz zum Schutze des innerdeutschen Handels“³⁾ in Kraft. Die seitdem zu beobachtende verstärkte Kontrolle des Post-, Eisenbahn-, Schiffs- und Straßenverkehrs hat den Handels- sowie den Privatverkehr zwischen Westberlin und der Ostzone erschwert. Die dadurch verursachte Einschränkung von Einkäufen der Ostzonenbevölkerung in Westberlin, mußte zwangsläufig eine Verringerung des Ostmarkangebots zur Folge haben.

*

Den kurssteigernden Faktoren gegenüber scheint in den vergangenen Wochen die Bedeutung der bisher wirksamen kursdrückenden Angebots- und Preisverhältnisse etwas zurückgetreten zu sein. In der Entwicklung des Güterangebots auf den Berliner Märkten sind — außer den bereits erwähnten jahreszeitlichen Verschiebungen — keine sichtbaren Veränderungen eingetreten, und im Durchschnitt sind die Einzelhandelspreise für freie Waren im Ostsektor seit der letzten HO-Preissenkung am 20. Mai unverändert geblieben; in den Westsektoren dagegen wiesen sie immer noch eine sinkende Tendenz auf. Wird außerdem der gestiegene Ostmarkkurs in Rechnung gesetzt, so ergibt sich, daß die Westberliner Waren für die Ostberliner Bevölkerung billiger geworden sind, dagegen der Anreiz für die Westberliner Bevölkerung Ostberliner Waren zu kaufen, aus dem gleichen Grunde geringer werden mußte. Ob diese Tendenz nach dem Zurücktreten der saisonalen Verschiebungen in der Verbrauchsgüternachfrage wieder durchdringen wird, wird auch von der Entwicklung des Interzonenhandels und den Auswirkungen der verringerten Reparationslast abhängen.

¹⁾ Von jedem Westberliner muß außerdem ein Unkostenbeitrag von rd. 2,— Westmark je Person bezahlt werden.

²⁾ Gesetzblatt der DDR, Nr. 67 vom 28. 6. 50, S. 501.

³⁾ Gesetzblatt der DDR, Nr. 43 vom 21. 4. 50, S. 327/28.

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, Geraniestraße 2. B234 ISB, 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.—

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1949											1950				
			März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	
			27	24	25	24,5	26	27	26	26	25,5	26	26	24	27	23	24	
Anzahl der Werktage:																		
Bruttoproduktionswert ¹⁾	DBR	Mill. DM	S	5355	4855	5160	5035	5250	5495	5766	6011	6214	5919	5418	5230	6185	5589	.
Prod.-Index (arbeitsmäßig)																		
Industrieproduktion ²⁾	DBR	1936 = 100		84	86	88	88	86	87	92	95	99	96	95	99	100	104	106
einschl. Energie				81	82	85	85	83	84	89	91	96	92	91	95	98	101	104
ohne Energie				78	80	82	83	81	81	86	87	92	88	85	90	93	99	103
Investitionsgüter insgesamt				104	103	105	105	104	106	108	111	115	113	115	117	120	120	120
Allgemeine Produktionsgüter				96	95	97	98	96	97	99	101	105	101	104	107	112	113	114
einschl. Energie				74	75	80	79	74	78	87	90	96	92	90	94	96	96	96
ohne Energie				.	.	.	.	17	19	21	23	27	25	22	26	28	30	28
Verbrauchsgüter insgesamt				.	.	.	.	19	21	22	23	28	26	24	26	27	29	27
Industrieproduktion West-Berlins	W-B	1936 = 100		.	.	.	.	9	12	18	23	25	21	16	25	32	34	31
Produktionsgüter insgesamt				.	.	.	.											
Verbrauchsgüter insgesamt				.	.	.	.											
Produktion																		
Eisenerz	DBR	1000 t	S	811	697	761	739	785	829	777	789	730	759	810	801	929	781	812
1949 = 100				106,8	91,8	100,2	97,3	103,4	109,1	102,3	103,8	96,1	99,9	106,6	105,5	122,3	102,8	106,9
Roheisen		1000 t		602	575	619	603	636	651	598	558	584	633	697	671	772	691	724
1949 = 100				101,2	96,6	104,0	101,3	106,9	109,4	100,5	93,8	98,1	106,4	117,1	112,8	129,7	116,1	121,7
Rohstahl ³⁾		1000 t		781	730	799	777	805	845	770	704	765	812	907	899	1015	907	938
1949 = 100				102,4	95,7	104,7	101,8	105,5	110,7	100,9	92,3	100,3	106,4	118,9	117,8	133,0	118,9	122,9
Walzwerkserzeugnisse		1000 t		533	495	540	540	551	582	535	518	555	566	605	573	650	574	625
1949 = 100				100,9	93,7	102,2	102,2	104,3	110,2	101,3	98,1	105,1	107,1	114,5	108,5	123,0	108,7	118,3
Personenkraftwagen	DBR	Anzahl	S	6128	6300	7411	8168	8988	9977	10373	11797	12286	12615	13493	13743	15457	14739	16378
1949 = 100				70,8	72,7	85,6	94,3	103,8	115,2	119,7	135,6	141,8	145,6	155,8	158,7	178,4	170,1	189,1
Lastkraftwagen		Anzahl		4883	4186	4179	4322	4027	4680	4971	5168	5183	4867	4224	4498	5233	4998	6486
1949 = 100				107,0	91,7	91,6	94,7	88,2	102,6	109,0	113,3	113,6	106,7	92,6	98,6	114,7	109,5	142,2
Kupfer (Elektrolyt)	DBR	t	S	7484	7597	7932	8140	8905	9085	9545	10023	9864	10809	10850	10194	10993	10630	11080
1949 = 100				87,1	88,4	92,3	94,7	103,6	105,7	111,1	116,7	114,8	125,8	126,3	118,7	128,0	123,7	129,0
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)		t		8591	7375	7325	8020	8518	9863	6588	7598	8018	7827	8505	8872	10910	8578	9463
1949 = 100				7026	7187	7496	6904	6896	7059	7495	7848	7926	8543	8909	8468	9573	9787	10289
Zink (roh)		t		8893	7899	8377	8107	8749	9048	8776	8990	9199	9125	9327	8682	9802	8364	8668
1949 = 100				103,4	91,8	97,4	94,2	101,7	105,2	102,0	104,5	106,9	106,0	108,4	100,9	113,9	97,2	100,8
Koks ⁶⁾		1000 t		2070	2018	2100	2019	2143	2185	2116	2211	2156	2221	2241	2048	2264	2116	2164
1949 = 100				98,8	96,3	100,2	96,4	102,3	104,3	101,0	105,5	102,9	106,0	107,0	97,8	108,1	101,0	103,3
Steinkohlenbriketts		1000 t		318	261	283	300	297	305	313	288	311	336	330	309	347	239	156
1949 = 100				6410	5712	5824	5438	5951	6044	5949	6328	6207	6432	6420	5842	6539	5721	5440
Braunkohle		1000 t		106,4	94,9	96,7	90,3	98,8	100,4	98,8	105,1	103,1	106,8	106,6	97,0	108,6	95,0	90,3
1949 = 100				1234	1147	1180	1101	1227	1265	1216	1253	1158	1236	1210	1125	1319	1159	1193
Braunkohlenbriketts		1000 t		3179	2869	2981	2803	3005	3173	3231	3451	3588	3774	3696	3265	3591	3280	.
1949 = 100				100,0	90,3	93,8	88,2	94,5	99,8	101,7	108,6	112,9	118,7	116,3	102,7	113,0	103,2	.
Gaserzeugung ⁷⁾		Mill. cbm		1092	1058	1100	1060	1111	1132	1105	1153	1122	1170	1184	1081	1093	1069	.
1949 = 100				99,8	96,7	100,5	96,9	101,6	103,4	101,0	105,4	102,5	106,9	108,2	98,8	99,9	97,7	.
Erdölförderung		1000 t		63,7	64,8	64,9	69,6	76,2	76,7	74,6	77,8	75,2	80,6	80,9	80,6	90,4	89,6	93,8
1949 = 100				90,9	92,5	92,6	99,3	108,8	109,5	106,5	111,1	107,3	115,0	115,5	115,0	129,0	127,9	133,9
Zeitungsdruckpapier	DBR	1000 t	S	9,2	8,2	10,5	10,0	10,9	10,9	12,2	12,7	12,7	13,6	13,7	13,3	15,0	12,6	14,8
1949 = 100				86,9	77,5	99,2	94,5	103,0	103,0	115,3	120,0	120,0	128,5	129,4	125,7	141,7	119,1	139,8
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)		1000 t		99,5	89,9	98,3	95,5	96,3	98,2	95,4	98,7	101,2	102,4	105,8	99,8	113,0	95,7	105,2
1949 = 100				104,9	94,8	103,7	100,7	101,5	103,5	100,6	104,1	106,7	108,0	111,6	105,2	119,2	100,9	110,9
Schwefelsäure ⁸⁾ (SO ₃ Inhalt)	DBR	1000 t	S	78,7	78,3	83,6	78,6	79,3	77,5	71,5	75,9	78,0	83,2	86,5	82,9	91,3	93,4	95,8
1949 = 100				101,6	101,1	107,9	101,5	102,4	100,1	92,3	98,0	100,7	107,4	111,7	107,0	117,9	120,6	123,7
Soda (Na ₂ CO ₃)		1000 t		56,5	46,5	46,9	36,7	41,0	42,6	43,7	48,9	48,0	54,8	49,6	47,2	56,9	57,4	57,8
1949 = 100				14,3	13,6	12,6	13,3	14,2	13,9	14,5	15,3	15,7	17,2	17,0	14,8	17,2	17,7	18,4
Chlor		1000 t		5029	4523	5231	4823	5340	5738	6146	6418	6746	6758	6857	6467	7312	5937	6102
1949 = 100				92,7	83,4	96,4	88,9	98,4	105,8	113,3	118,3	124,4	124,6	126,4	119,2	134,8	109,4	112,5
Baumwollgarne		t		18186	16509	19114	17170	17737	20001	22097	22194	22986	23166	23008	22985	26005	20478	21170
1949 = 100				95,7	86,9	100,6	90,4	93,3	105,3	116,3	116,8	121,0	121,9	121,1	121,0	136,9	107,8	111,4
Arbeits- und Straßenschuhe	DBR	1000 Paar	S	3468	3279	4029	4106	3068	3350	4505	4660	4651	3918	3363	3427	4500	3570	4038
1949 = 100				91,5	86,5	106,3	108,3	80,9	88,4	118,8	122,9	122,7	103,4	88,7	90,4	118,7	94,9	106,5
Haushaltssporzellan		t		3128	2862	3102	2743	2973	3354	3455	3572	3775	3590	3708	3547	3876	3293	3396