

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

17. Jahrgang

Berlin, den 1. September 1950

Nummer 36

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

## Der gegenwärtige Stand der Konsumfinanzierung in Deutschland

Der im Laufe des Jahres 1949 immer stärker wachsende Bedarf nach Konsumfinanzierung, der nicht allein von den mit Kaufkraft unzureichend versorgten Konsumenten, sondern auch von dem sich in Absatzschwierigkeiten und scharfem Wettbewerb befindenden Handel ausging<sup>1)</sup>, ließ verschiedene Methoden der Kreditgewährung und -finanzierung für Konsumzwecke entstehen, die an die Erfahrungen aus der Vorkriegszeit anknüpfen.

### Quellen der Konsumfinanzierung

In Westdeutschland gibt heute, wie auch vor dem Kriege, der Handel selbst auf eigene Rechnung den größten Teil der Konsumkredite. Er wird dabei weitgehend unterstützt durch Lieferantenkredite, Delkredereversicherungsverträge und in bestimmtem Rahmen gehaltene Rediskontmöglichkeiten bei Banken. Diese Kreditgewährung auf dem Wege über die Eigenfinanzierung ist jedoch durch die seit der Währungsreform bei Handel und Produktion herrschende Kapitalknappheit begrenzt. Darum kommt heute den anderen Quellen, den speziellen Teilzahlungsbanken und den Waren- oder Kundenkreditinstituten, die eine breitere Kapitalbasis für die Finanzierung solcher Kredite bieten, eine wesentlich größere Bedeutung als in der Vorkriegszeit zu. Sie bringen durch die bankmäßige Abwicklung der Teilzahlungskredite in die Kreditgewährung nicht nur eine bestimmte Ordnung sowie eine verwaltungstechnische Vereinfachung und Risikominderung, sondern von wirtschaftspolitischem Standpunkt aus auch die Möglichkeit einer Beeinflussung der Kreditgewährung in gesamtwirtschaftlichem Interesse.

Im Laufe des Jahres 1949 ist die Zahl der speziellen Teilzahlungskreditinstitute erheblich gestiegen. Seit Mitte des Jahres hat die Bankaufsichtsbehörde wieder Neukonzessionen für Teilzahlungsbanken erteilt, und die Bank deutscher Länder hat die Rediskontierung von Wechseln aus Teilzahlungsverkäufen in engem Rahmen<sup>2)</sup>

wieder zugelassen; damit ist die Notwendigkeit einer Teilzahlungsfinanzierung seitens der staatlichen Wirtschaftspolitik zumindest grundsätzlich anerkannt. Es handelt sich dabei sowohl um alte, schon aus der Vorkriegszeit bekannte Unternehmungen als auch um Neugründungen von Handel, Industrie und Banken.

Zur Finanzierung der Konsumkredite stehen diesen Instituten das eigene Kapital und weitgehend Kredite von Privatbanken sowie von allgemeinen Kreditinstituten zur Verfügung. Diese Rediskontmöglichkeiten decken jedoch den Refinanzierungsbedarf der Kreditinstitute nicht. Darum wird vom Wirtschaftsverband Teilzahlungsbanken<sup>1)</sup> außerdem noch empfohlen, daß „den akkreditierten Teilzahlungsbanken der Zugang zum Zentralbanksystem“ ermöglicht werde, um so eine noch umfangreichere, den Bedürfnissen entsprechende Refinanzierung und eine Verminderung der Kreditkosten durch geringeren Zinsaufwand zu erreichen.

In Berlin ist demgegenüber die Entwicklung noch zurückgeblieben. Hier stehen wegen der Kapitalknappheit der Privatbanken und wegen der Refinanzierungsschwierigkeiten Bankkredite in nur geringem Umfange zur Verfügung. Die Hauptlast der Konsumfinanzierung liegt infolgedessen in größerem Maße als in Westdeutschland bei dem Einzelhändler, der mit Hilfe von Lieferantenkrediten und in verschiedenen Branchen auch mit Hilfe einer Delkredereversicherung seinen Kunden den Kredit gewährt. Erst gegen Ende 1949 wurde auch in Berlin eine organisierte Konsumkreditgewährung durch die als reines Kreditvermittlungsinstitut von etwa 35 Einzelhandelsfirmen (hauptsächlich aus der Textil- und Bekleidungsbranche) wieder gegründete ABC-Gesellschaft für Einkaufserleichterung<sup>2)</sup> sowie durch die Bewag und ein privates Teilzahlungsabwicklungsinstitut erneut aufgenommen.

Die Finanzierung erfolgt bei der Bewag in voller Höhe aus ihren eigenen Mitteln, ohne Hilfe von Bankkrediten, bei der ABC-Gesellschaft seit

<sup>1)</sup> Siehe Wochenbericht Nr. 13 vom 24. 3. 50 „Zum Wieder-aufleben der Konsumfinanzierung“.

<sup>2)</sup> Die Rediskontierung von Teilzahlungsakzepten innerhalb einer 90-tägigen Fälligkeitsfrist ist zugelassen, wenn es sich um Wirtschaftsgüter mit unmittelbar produktionsfördernder Wirkung handelt.

<sup>1)</sup> Jahresbericht für 1949 vom Wirtschaftsverband Teilzahlungsbanken e. V., Düsseldorf.

<sup>2)</sup> Ihr gehören heute etwa 65 Einzelhandelsgeschäfte an, die Anteilseigner der Gesellschaft sind.

Ende Dezember mit Hilfe eines Diskontkredits der Berliner Bank in Höhe von einem Drittel der Kreditbeträge, die anderen zwei Drittel muß der Einzelhändler selbst tragen. In Berlin ist die Finanzierung immer noch das dringendste Problem für die Konsumkreditgewährung. Die Möglichkeit einer Refinanzierung bei der Zentralbank ist nicht vorhanden. Es ist erforderlich, daß ein spezielles Kreditinstitut die Finanzierung der Kredite übernimmt, jedoch konnte das vom Bankaufsichtsamt dafür geforderte Grundkapital in Höhe von 500 000 DM in Berlin noch nicht aufgebracht werden.

## Die Kreditbedingungen und Kreditkosten

Bei fast allen Teilzahlungsinstituten wird die Kreditvergabe von dem Warengeschäft getrennt. Die am weitesten verbreitete Methode der Kreditgewährung bildet das Scheck- oder Anweisungssystem<sup>1)</sup>, das in Westdeutschland von den meisten Waren-Kredit- oder Kunden-Kredit-Gesellschaften und in Berlin von der ABC-Gesellschaft angewandt wird. Hier stellt der Kreditkunde seinen Kreditantrag bei dem Teilzahlungsinstitut und erhält von ihm Zahlungsanweisungen, mit denen er in den der Gesellschaft angeschlossenen Einzelhandelsgeschäften wie ein Barzahler kaufen kann. — Eine andere Methode ist das Einzelfinanzierungsgeschäft<sup>2)</sup>, das z. B. von der „Gefa“ Gesellschaft für Absatzfinanzierung m. b. H. in Wuppertal und von dem Teilzahlungsabwicklungsinstitut und der Bewag in Berlin angewandt wird. Dabei muß der Kunde seinen Kreditantrag bei dem Einzelhandelsgeschäft stellen, das ihn dann erst an das Kreditinstitut weiterleitet. — Eine dritte Methode ist das C-Verfahren, das speziell bei Teilzahlungsgeschäften mit Automobilen von den Kraftfahrzeug-Finanzierungsinstituten angewandt wird. — Es gibt außerdem universelle Teilzahlungsinstitute, wie z. B. die Kunden-Kredit G. m. b. H. in Düsseldorf, die mit allen drei Methoden arbeitet. — Eine besondere Art der Teilzahlungsfinanzierung betreiben noch einzelne allgemeine Kreditinstitute und Sparkassen im Rahmen ihres sonstigen Geschäftsbetriebes, die den Käufern nach „Ansparen“ eines gewissen Betrages den Restbetrag für den Einkauf einer bestimmten Ware kreditieren.

Die Auswahl der auf Kredit zu liefernden Waren ist bei den einzelnen Instituten verschieden. So finanzieren einige z. B. nur hochwertige langlebige Wirtschaftsgüter wie Möbel, Radioapparate und Großbekleidung (z. B. Kunden-Kredit G. m. b. H. in Düsseldorf), andere dagegen auch weniger hochwertige Gebrauchsgüter mit kürzerer Lebensdauer wie Schuhe, Kurzwaren, Schallplatten u. ä. (z. B. die Waren-Kredit-Verkehr G. m. b. H. in München).

Die Forderungen der einzelnen Institute über Anzahlungen und Rückzahlungsfristen haben sich im Laufe der Entwicklung weitgehend einander angeglichen. Die Anzahlungen betragen in Westdeutschland heute höchstens 20–25 vH des Kaufpreises, häufig werden aber keine Anzahlungen mehr verlangt. Die Rückzahlungsfristen betragen:

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| für Textilien      | bis zu 6 Monaten,  |
| für Rundfunkgeräte | bis zu 10 Monaten, |
| für Möbel          | bis zu 12 Monaten. |

Die Kreditgebühren, die in der Vorkriegszeit behördlich genehmigt, z. T. sogar gesetzlich festgelegt waren, wurden in Westdeutschland entsprechend den verschiedenen Refinanzierungsmöglichkeiten der einzelnen Institute zunächst sehr unterschiedlich festgesetzt. Im Laufe der Entwicklung hat sich hier aber auch eine gewisse Angleichung vollzogen, und man kann im Durchschnitt heute schon wieder mit dem in der Vorkriegszeit üblichen Gebührensatz von etwa 1 % p. M. für Kleinkredite rechnen<sup>1)</sup>.

Die Kreditbedingungen in Berlin unterscheiden sich von denen in Westdeutschland dadurch, daß die Anzahlungen durchschnittlich 25–35 vH und die Laufzeit fünf Monate im Durchschnitt betragen. Die Kreditleistung ist also in Westdeutschland größer als in Berlin. Die Kosten, besonders die Lasten des Käufers, sind etwa gleich groß. Ein Beispiel dafür gibt der Vergleich der Kreditbedingungen der Berliner ABC-Gesellschaft mit einem Unternehmen gleicher Art in München.

Vergleich der Zahlungsbedingungen bei Teilzahlungsinstituten gleicher Art

| Firma           | Anzahlung                     | Lasten des Käufers                                                 |                             | Lasten des Verkäufers                                                                 |                                                                                              |
|-----------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
|                 |                               | Kosten                                                             | Gebühr                      | Kosten                                                                                | Rücklage                                                                                     |
| Mitte 1950      |                               |                                                                    |                             |                                                                                       |                                                                                              |
| WKV-München     | keine                         | 1% p. M. v. Kreditbetrag <sup>3)</sup> (Laufzeit 6 u. mehr Monate) | 0,80 DM für Kreditanweisung | 6% d. Kreditbetrages <sup>2)</sup> als Provision                                      |                                                                                              |
| ABC-Ges. Berlin | 33 1/3 vH des Verkaufspreises | 1,3% p. M. v. Kreditbetrag (Laufzeit höchstens 5 Monate)           | 1,— DM für Kreditanweisung  | 6% d. Kreditbetrages zur <sup>1)</sup> Unkostendeckung, d. s. 4% des Verkaufsbetrages | 500,— DM Gesellschaftsanteil, 250,— DM einmaliger Werbebeitrag                               |
| im Jahre 1938   |                               |                                                                    |                             |                                                                                       |                                                                                              |
| ABC-Ges. Berlin | keine                         | 1% p. M. vom Kreditbetrag <sup>3)</sup>                            | 1,— RM für Kreditanweisung  | <sup>2)</sup>                                                                         | Anspargung eines Geschäftsguthabens in Höhe v. 10 vH d. Umsatzes, das zur Finanzierung dient |

<sup>1)</sup> Hier handelt es sich um einen gleitenden Prozentsatz, der von der Gesellschaft je nach dem tatsächlichen Kostenanfall berechnet wird. Von Dezember 1949 bis Februar 1950 konnte der Prozentsatz von 10 auf 8% und bis Mitte des Jahres auf 6% gesenkt werden. — <sup>2)</sup> Früher wurde hier wie unter <sup>1)</sup> ein gleitender Anteil von durchschnittlich 7% als Provision zur Kostendeckung vom Verkäufer gefordert. — <sup>3)</sup> Hier ist der Kreditbetrag gleichzeitig der Verkaufsbetrag.

<sup>1)</sup> Hier handelt es sich um einen gleitenden Prozentsatz, der von der Gesellschaft je nach dem tatsächlichen Kostenanfall berechnet wird. Von Dezember 1949 bis Februar 1950 konnte der Prozentsatz von 10 auf 8% und bis Mitte des Jahres auf 6% gesenkt werden. — <sup>2)</sup> Früher wurde hier wie unter <sup>1)</sup> ein gleitender Anteil von durchschnittlich 7% als Provision zur Kostendeckung vom Verkäufer gefordert. — <sup>3)</sup> Hier ist der Kreditbetrag gleichzeitig der Verkaufsbetrag.

## Umfang der Kreditgewährung

Das Kölner Institut für Handelsforschung stellte auf Grund von Betriebsvergleichen bei rd. 1500 Einzelhandelbetrieben fest, daß hier schon im Juli 1949 rd. 15 vH und Ende März 1950 sogar 24 vH der Gesamtverkäufe im Einzelhandel aus Kreditverkäufen bestanden haben, und die

<sup>1)</sup> Eine geringfügige Abwandlung des früheren Königsberger Systems.

<sup>2)</sup> Entspricht dem früheren Gefi-System.

<sup>1)</sup> Siehe Geschäftsbericht des Wirtschaftsverbands Teilzahlungsbanken.

Außenstände im März rd. 40 vH des März-Umsatzes ausmachten, gegenüber 22 vH im Juli 1949.

Anteil der Kreditverkäufe an den Gesamtverkäufen in wichtigen Einzelhandelsbranchen <sup>1)</sup>

|                                               | Juli 1949 | März 1950 |
|-----------------------------------------------|-----------|-----------|
|                                               | in vH     |           |
| Lebensmittel                                  | 7,1       | 6,3       |
| Textil                                        | 5,3       | 7,6       |
| Schuhe                                        | 2,8       | 4,2       |
| Beleuchtung u. Elektrowaren                   | 31,9      | 35,7      |
| Eisenwaren u. Hausrat                         | 32,3      | 40,8      |
| Möbel                                         | 56,9      | 57,9      |
| Nähmaschinen                                  | 15,4      | 44,4      |
| Fahrräder                                     | 23,0      | 31,9      |
| Büromaschinen, -möbel und Organisationsmittel | 70,8      | 74,6      |

<sup>1)</sup> Aus einem Vergleich bei 1496 Betrieben des Einzelhandels in Westdeutschland, durchgeführt von dem Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln.

Diese wachsenden Anteile der Kreditverkäufe an den Gesamtverkäufen lassen deutlich den starken Bedarf nach Teilzahlung erkennen. Sie liegen bei den Branchen mit Gütern des langfristigen Gebrauchs mit mehr als 30 vH, teilweise sogar mehr als 70 vH am höchsten. Doch ist hier der Anteil des Kreditgeschäftes beim Lebensmittelhandel besonders zu beachten, der, obgleich er schon gesunken ist, ungefähr so hoch liegt wie derjenige für Textilien und Bekleidung. Ihm ist aber ein größeres Gewicht beizumessen, da es sich hier um reine Verbrauchsgüter handelt, bei denen die Kreditbeanspruchung als Zeichen sehr großer Geldknappheit unter den Konsumenten und einer gefährlichen Verschuldung gewertet werden muß.

Wenn man bedenkt, daß in der Vorkriegszeit etwa 10–15 vH des Gesamtumsatzes im Handel aus Kreditverkäufen bestand, so erscheint angesichts dieses hier festgestellten Umfanges der Kreditgewährungen die Vermutung richtig, daß — auch wenn diese Zahlen nicht für ganz Westdeutschland repräsentativ sein sollten — die Konsumkredite ihr altes Maß erreicht, wenn nicht sogar überschritten haben. Das sollte ein Signal für die staatliche Wirtschaftspolitik sein, um für

die Konsumkredite möglichst weitgehend eine geordnete Form zu schaffen und einen ständigen Überblick über den Umfang der Kreditgewährungen zu ermöglichen<sup>1)</sup>.

Der Anteil der durch die speziellen Kreditinstitute finanzierten Kreditverkäufe am gesamten Teilzahlungsumsatz des Einzelhandels wird von Fachkreisen für Westdeutschland auf 10 bis 20 vH geschätzt. Damit ist auch hier der Vorkriegsanteil wieder erreicht. Bei einzelnen Geschäften liegt dieser Anteil jedoch mit 30 bis 60 vH ihrer gesamten Kreditverkäufe weit höher.

Für Berlin sind leider noch keine Schätzungen möglich. Es ist nur festzustellen, daß die Teilzahlungsverkäufe in den vergangenen Monaten zwar auch zugenommen haben<sup>2)</sup>, ihr Anteil am Gesamtumsatz des Einzelhandels aber wegen der erheblich größeren Kapitalknappheit in allen Teilen der Wirtschaft wahrscheinlich geringer als in Westdeutschland ist. Der Kreditbedarf der Konsumenten ist besonders für Textilien größer, als der Handel selbst finanzieren kann. Nach Erfahrungen der ABC-Gesellschaft könnte der Kreditumsatz bei genügender Kapitalgrundlage der Gesellschaft oder bei entsprechenden Bankkrediten auf das Zwei- bis Dreifache gesteigert werden, was freilich nur bei Verkäufen größerer Gegenstände des Textilhandels zu rechtfertigen wäre.

Der durchschnittliche Kreditbetrag je Kunde wird von westdeutschen Kreditinstituten mit 160 bis 200 DM angegeben mit einer Laufzeit von durchschnittlich 6 Monaten. In Berlin beträgt er 100 bis 130 DM, bei einer Laufzeit von etwa 5 Monaten. Die Zahlungsmoral wird allgemein als zufriedenstellend beurteilt. In der Regel gehen 92 vH der Raten ohne Mahnung ein, und die Ausfälle liegen bei etwa 0,5 vH.<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> In den USA, wo die Teilzahlung ein wichtiges wirtschaftspolitischer Faktor geworden ist, werden ständig Berichte und Statistiken in den offiziellen Bankberichten der Notenbanken über den Stand der Teilzahlungsfinanzierung veröffentlicht. — Der Wirtschaftsverband Teilzahlungsbanken fordert für Deutschland eine gesetzliche Regelung für eine „ordnungsgemäße Abwicklung von Teilzahlungskreditgeschäften unter Beachtung der volkswirtschaftlichen Erfordernisse“. — <sup>2)</sup> In der Möbelbranche z. B. hat besonders die Inzahlungnahme der Uralkonten steigend gewirkt. — <sup>3)</sup> In der Vorkriegszeit betrugen die Ausfälle bis zu 1 vH.

## Das Transportwesen im neuen Fünfjahrplan der sowjetischen Besatzungszone

Der Fünfjahrplan 1951/55 zur Entwicklung der Volkswirtschaft der sowjetischen Besatzungszone<sup>1)</sup> behandelt in einem besonderen Abschnitt auch das Transportwesen. Die wichtigsten, hier aufgeführten, bis 1955 zu erfüllenden Forderungen sind eine 60prozentige Steigerung der Eisenbahnverkehrsleistung und eine 40prozentige Erhöhung des Binnenschiffsverkehrs, in beiden Fällen gerechnet in tkm und bezogen auf das Jahr 1950.

Diese Zahlen erscheinen vielleicht angemessen, wenn man sie mit den geplanten Produktionssteigerungen vergleicht, sie bedeuten aber sehr viel, verglichen mit dem gegenwärtigen oder auch dem Vorkriegsstand des Transportwesens in diesem deutschen Gebiet. Wie früher an dieser Stelle ausgeführt,<sup>2)</sup> ist beim Hauptverkehrsmittel der

sowjetischen Besatzungszone, die Eisenbahn, für das laufende Jahr eine Verkehrsleistung in Höhe von schätzungsweise vier Fünfteln des Vorkriegsniveaus in Aussicht genommen, die — wenn überhaupt — so jedenfalls nur unter äußerster Anspannung des Betriebsapparates erfüllt werden kann. Die neue Planforderung würde demgegenüber eine Steigerung auf etwa 130 vH des Vorkriegsstandes bedeuten.

Das Ziel wird hauptsächlich auf drei Wegen angestrebt: Verminderung der Umlaufzeit, Erhöhung des Güterwagenparks und Vergrößerung des Lokomotivbestandes, dagegen sind die bisherigen Leistungssteigerungen vorwiegend durch eine Verminderung der Umlaufzeit erreicht worden. So soll die allgemeine Umlaufzeit von 1950 bis 1955 um 13,3 vH auf durchschnittlich 3,25 Tage (Bundesbahn z. Z. 4,5 Tage) verringert, die Zahl der tkm um rd. 10 Mrd. oder 60 vH erhöht werden. In fast dem gleichen Maße (57 vH) soll

<sup>1)</sup> Abgedruckt in „Die Wirtschaft“, Nr. 30 vom 27. 7. 50.

<sup>2)</sup> Vgl. Wochenbericht Nr. 6 und Nr. 9 vom 4. bzw. 24. 2. 50.

die tägliche Wagengestellung auf 31 000 Einheiten gesteigert werden. Unter der Voraussetzung, daß 40 000 Güterwagen einschließlich Zugkraft zusätzlich dem vorhandenen Bestand von 70 000 bis 75 000 Wagen zugeführt werden, ist der Plan wohl rein rechnungsmäßig schlüssig. Allerdings erscheinen 200 zusätzliche Lokomotiven für 40 000 Güterwagen als unzureichend, wenn man bedenkt, daß sich vor dem Kriege das Verhältnis auf etwa 1 : 55 stellte.

Es ist fraglich, ob der Wagenpark in der gegebenen Zeit um rd. 50 vH vergrößert werden kann, und ob die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge, die weit überaltert und überbeansprucht sind, trotz laufender Reparaturen noch so lange dienstfähig bleiben, andernfalls müßte der Zugang neuer Wagen noch größer sein. Bereits bei der niedrigen Friedenserneuerungsquote von 3 vH wären jährlich weitere rd. 2000 Wagen neu zu erstellen. Ob die elf Waggon- und zwei Lokomotivfabriken der sowjetischen Besatzungszone, die Mitte 1949 etwa 11 000 Menschen beschäftigten, zu diesem Produktionsprogramm fähig sind, wird nicht zuletzt von der Rohstoffversorgung abhängen. Zur Herstellung eines einfachen Güterwagens mit 20 t Tragfähigkeit werden über 9 t Stahl, für eine Güterzuglokomotive der Baureihe 52 sogar 95 t Stahl benötigt. Zur Erfüllung des Programms wären also jährlich 94 000 t Stahl erforderlich. Es erscheint zweifelhaft, ob in Anbetracht der chronischen Stahlknappheit der sowjetischen Zone diese Menge bereitgestellt werden kann.

Selbst bei einer etwa 50prozentigen Erhöhung bliebe aber der Güterwagenpark noch etwa um ein Viertel kleiner als in der Vorkriegszeit. Bisher wurde dieser Mangel durch intensivere Ausnutzung der Fahrzeugbestände (schnellen Umlauf) zum erheblichen Teil kompensiert; die Umlaufzeit liegt heute bereits etwa 20 vH unter dem Vorkriegsstand. Der neue Plan sieht eine weitere erhebliche Herabsetzung der Umlaufzeit vor. Dies bedeutet eine wesentliche Belastung von Menschen und Material, und es ist zweifelhaft, ob eine solche für die Erreichung der gesteckten Ziele unerläßliche Maßnahme durchführbar ist.

Das Eisenbahnnetz, das in den ersten Nachkriegsjahren durch die Demontage von etwa 6000 km Gleisen in seiner Struktur schwer beeinträchtigt wurde und zur Zeit annähernd 13 000 km lang ist, soll nur in geringem Umfang ausgebaut werden. Der Fünfjahrplan sieht insgesamt nur 750 km neu zu legenden Gleise vor, wozu annähernd 40 000 t Walzstahl benötigt werden würden. Der Grund für diese geringen Neuanlagen liegt wohl u. a. darin, daß der Bedarf an Gleisreparaturen unverhältnismäßig hoch ist; insgesamt sollen nämlich 2300 km Gleise ausgetauscht werden.

Auch der Binnenschiffsverkehr soll erweitert werden, doch ist seine Bedeutung im Vergleich zur Eisenbahn gering.<sup>1)</sup> Der Vor-

Der Eisenbahngüterverkehr der sowjetischen Besatzungszone

| J a h r     | tkm   | Beförderte Güter | Tägl. Wagen-gestellung | Mittlere Umlaufzeit |
|-------------|-------|------------------|------------------------|---------------------|
|             | Mill. | Mill. t          | Anzahl                 | Tage                |
| 1946        | 8100  | 54               | rd. 10500              | rd. 6               |
| 1947        | 9700  | 73               | " 12000                | " 5                 |
| 1948        | 10750 | 88               | " 13680                | " 4,5               |
| 1949        | 13800 | ca. 100          | 16780                  | 4,2                 |
| 1950 (Plan) | 16740 | 123              | 19750                  | 3,75                |
| 1955 (Ziel) | 26700 | 195              | 31000                  | 3,25                |

anschlag 1950 sieht für die Binnenschifffahrt 8,5 vH der Eisenbahnverkehrsleistung (tkm) vor, nach dem neuen Plan werden es 1955 nur noch 7,3 vH sein, da in diesem Jahr 26,7 Mill. tkm der Bahn nur 1,9 Mill. tkm der Schifffahrt gegenüberstehen sollen.

Im Zusammenhang mit dem künftigen Transportbedarf wird auch erstmalig von einer Hochseeflotte der sowjetischen Besatzungszone gesprochen. Sie soll bis 1955 aus sieben Einheiten bestehen, über deren Größe jedoch nur wenig bekannt geworden ist. Die Gesamttonnage wird sich indes kaum auf mehr als 50 000 t belaufen, wahrscheinlich aber noch beträchtlich darunter liegen. Bisher umfaßte das Bauprogramm der sowjetischen Werften nur Logger, Kutter und Seiner; die größten Einheiten überschritten kaum 300 BRT. Außerdem wurden jedoch Reparaturen aller Art auch an großen Schiffen der sowjetischen Handels- und Kriegsmarine durchgeführt.<sup>1)</sup> Eine erhebliche Bedeutung hat auch die Hebung und Wiederherstellung deutscher Wracks aus der Kriegszeit, und es ist nicht ausgeschlossen, daß hiervon die eine oder andere Einheit der Sowjetzone zur Verfügung gestellt wird. Die größten Werften sind die Stralsunder Werft, die Warnow-Werft, die Peene-Werft und die Neptun-Werft in Rostock. Die Werften werden für den Bau von Handelsschiffen erweitert. Hierbei soll die Warnow-Werft für Schiffe bis 8000 BRT ausgebaut werden. Die Zahl der Helgen wird fürs erste auf insgesamt vier geschätzt.

Große Aufmerksamkeit wurde auch dem Ausbau der Häfen gewidmet. Die Fahrinne des Kali- und Zucker-Hafens Wismar wurde erheblich vertieft, das gleiche gilt für Warnemünde und Rostock, Saßnitz, Greifswald und Stralsund. Ausgebaut wurden ferner die Umschlags-, Lager- und Transporteinrichtungen dieser Häfen, die heute teilweise die Vorkriegskapazität überschreiten. Unter diesen Umständen ist es erstaunlich, daß das z. Zt. unter polnischer Verwaltung stehende Stettin als künftiger Hochseehafen der Sowjetzone ausersehen ist, obwohl bisher Stralsund als Konkurrenzhafen für Stettin ausgebaut wurde. Verfügt auch Stettin sicher über bessere landwärtige Verbindungen als die übrigen Häfen, so dürften für diese Wahl doch wohl in erster Linie politische Gründe maßgeblich gewesen sein.

<sup>1)</sup> Als Beispiel sei die Neptun-Werft in Rostock genannt, die mit 6000 Beschäftigten ausschließlich sowjetische Schiffe repariert.

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. B234/5B, 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.—.



\* D = Gesamtdeutschland, DBR = Deutsche Bundesrepublik, VWG = Vereinigtes Wirtschaftsgebiet (DBR ohne französische Besatzungszone), SBZ = Sowjetische Besatzungszone, W-B = West-Berlin, O-B = Ost-Berlin, G-B = Groß-Berlin. — †) E = Monatsende, S = Monatssumme, TD = Tagesdurchschnitt. — °) Berichtigte Zahlen. — Geschätzte und vorläufige Zahlen sind kursiv gesetzt.

<sup>1)</sup> Ohne Ausländer in Lagern. — <sup>2)</sup> Lebendgeborene. — <sup>3)</sup> ohne Totgeborene. — <sup>4)</sup> Einschl. Weihnachtsgratifikation. — <sup>5)</sup> Gesamtverkehr (Inlandverkehr einmal gezählt) einschl. Durchfahrverkehr und Interzonenverkehr ohne bahneigenen Güterkraftverkehr. — <sup>6)</sup> Nach Aufhebung der Blockade am 12. 5. 1949 bis zum Beginn des Eisenbahnstreiks am 21. 5. 1949, der am 30. 6. 1949 beendet wurde. — <sup>7)</sup> D. h. Summe der ein- u. ausgeladenen Mengen unter Doppelzählung der Güter, die im Bundesgebiet sowohl ein- als auch ausgeladen werden. — <sup>8)</sup> Einschl. Durchgangsverkehr; Inlandsverkehr nur einmal gezählt. — <sup>9)</sup> Einschl. Verkehr mit dem Ausland. — <sup>10)</sup> Vor Nov. 1949 auf DBR umgerechnet. — <sup>11)</sup> Einschl. Stadtschnellbahn und Obus. — <sup>12)</sup> Ab Jan. 1950 DBR. — <sup>13)</sup> Bis Sept. 1949 nur Außenhandel des VWG. — <sup>14)</sup> Einschl. West-Berlin.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Amt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes, Wiesbaden. — Hauptamt für Statistik und Wahlen, Berlin-Wilmersdorf. — Hauptamt für Statistik von Groß-Berlin (Ost).