

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

17. Jahrgang

Berlin, den 13. Oktober 1950

Nummer 42

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

Wandlungen im Holzeinschlag und Holzexport Deutschlands in den Jahren 1936—1949

In den letzten Jahren vor dem zweiten Weltkrieg bestimmte die Rüstungswirtschaft im weitesten Sinne die Entwicklung des Holzverbrauchs. Die entsprechende Anpassung des Holzeinschlags — seinem Umfang und seiner Zusammensetzung nach — wurde gesetzlich erzwungen, weil man eine weitgehende Selbstversorgung mit Holz anstrebte (Deutschland war bis dahin das zweitgrößte Holzimportland der Welt). Dieser Wirtschaftspolitik entsprach es auch, den Brennholzverbrauch zurückzudrängen, um das eingeschlagene Holz so weit wie möglich nur als Nutzholz zu verwenden. So stieg der Holzeinschlag z. B. von 1936 bis 1938 (Gebiet von 1937) von 56 Mill. auf 61 Mill. fm mit Rinde, während es gleichzeitig gelang, den Anfall von Brennholz von etwa 22 Mill. auf 17 Mill. fm mit Rinde herabzudrücken.

Eine völlige Umkehr in den Bestimmungsgründen des Holzeinschlags wurde in den ersten Nachkriegsjahren sichtbar. War man vorher bestrebt, den Anteil des Brennholzes am gesamten Holzeinschlag weitgehend zu vermindern, und galt es, nicht nur den Import, sondern auch den Export von Holz einzuschränken, so erlangte nunmehr der Einschlag von Brennholz und der Holzexport eine ungewöhnlich große Bedeutung. Man war gezwungen, durch stark erhöhte Brennholzeinschläge die zunächst nur sehr geringe Kohlenversorgung der deutschen Bevölkerung, teilweise auch der Besatzungstruppen, auszugleichen. Darüber hinaus mußte in wachsendem Umfang Holz zum Export für die Besatzungsmächte bereitgestellt werden, während die Nutzholzversorgung der deutschen Wirtschaft zunächst nur in sehr geringem Umfang berücksichtigt wurde. Diese Vorgänge in der deutschen Holzwirtschaft sind allgemein bekannt, jedoch fehlen selbst in Fachkreisen zahlenmäßige Vorstellungen über den Umfang des Holzeinschlages und des Exports der vier Besatzungszonen nach dem Kriege, verglichen mit früheren Jahren. Nicht weniger umstritten ist der Einfluß des Brennholzeinschlages und des Holzexports auf die Entwicklung des Gesamteinschlages.

Der Wert der zahlenmäßig erfaßten Vorgänge (siehe Übers. auf S. 168) wird allerdings dadurch eingeschränkt, daß Mängel in der Statistik eine vollständige Erfassung der eingeschlagenen und exportierten Mengen nicht erlauben. Die amtlichen Angaben über den Einschlag beschränken sich auf das Derbholz (Nutzholz + Brennholz), d. h. auf die oberirdisch gewachsene Holzmasse mit einem Durchmesser von über 7 cm, während das sogenannte Reisholz (7 cm Durchmesser und weniger) mit seinem Anteil von etwa 10 bis 15 vH an der gesamten Masse außer Betracht bleibt. Ebenso

ist es nicht möglich, die insbesondere 1946 und 1947 erheblichen illegalen Fällungen zu berücksichtigen. Bei den Berechnungen des Holzexports war es notwendig, auf eine Berücksichtigung der Holzausfuhr in der Form von Fertigerzeugnissen (z. B. Barackenteile, Möbel, Verpackungsmaterial) zu verzichten. Gewöhnlich spielen diese Mengen im Vergleich zur Ausfuhr von Rundholz und Holzfabrikaten bei den typischen Holzexportländern quantitativ nur eine geringe Rolle. In dem besonderen Fall der Deutschland auferlegten Exporte 1946—1949 erreichten sie aber teilweise einen stark ins Gewicht fallenden Anteil am gesamten Holzexport. Dies gilt vor allem für den Export aus der Sowjetzone, der französischen und der britischen Zone.

Entwicklung des Holzeinschlages

Betrachtet man unter diesen einschränkenden Voraussetzungen zunächst den Gesamteinschlag nach dem Kriege im Vergleich zu 1936, so zeigt sich in allen Zonen außer der amerikanischen zumindest für die Jahre 1946—1948 eine starke Steigerung (s. Übers. auf S. 168). In dieser Zeit lag der Gesamteinschlag zum Teil rd. doppelt so hoch wie im Jahr 1936. Nur in der amerikanischen Zone war die Erhöhung des Einschlags mit 126 vH des Standes von 1936 bei weitem nicht so stark. Das Maximum des Gesamteinschlages (Nutzholz und Brennholz) wurde in der britischen Zone 1946, in den übrigen Zonen 1947 erreicht. 1948 gingen die Einschläge in der britischen und sowjetischen Zone beträchtlich zurück, 1949 lagen nur noch die französische und sowjetische Zone stark über der Einschlagshöhe von 1936.

Es wäre allerdings irrig, daraus auf eine an nähernde Wiederkehr der Verhältnisse von 1936 zu schließen. Der große Unterschied zwischen 1936 und 1949 tritt schon in der jährlichen Ertragsfähigkeit der Wälder zutage. 1936 stand dem Derbholzeinschlag von rd. 45 Mill. fm m. R. ein Derbholzzuwachs von 33,3 Mill. fm m. R. gegenüber. Dagegen überschritt 1949 der Derbholzeinschlag mit rd. 49 Mill. fm m. R. den Derbholzzuwachs mit 24,3 Mill. um rd. 100 vH¹⁾. Hierbei sind die qualitativen Verluste noch nicht berücksichtigt: Das Schwergewicht der Holzentnahme lag bei den besonders wertvollen Stammdimensionen, die unter normalen Verhältnissen jährlich zu einem wesentlich geringeren Anteil eingeschlagen werden.

Die Bedeutung des Brennholzeinschlages

Innerhalb des gesamten Holzeinschlages sind die Veränderungen im Anteil des Brennholzes bemerkenswert. 1939 betrug sein Anteil am Gesamteinschlag in keiner der Besatzungszonen mehr als 23 vH. Es ist das Jahr, in dem die Einschränkung des Brennholzeinschlages zugunsten des Nutzholz-

¹⁾ Nach Berechnungen des DIW.

Einschlag von Nutzholz und Brennenderholz und der Holzexport der vier Besatzungszonen Deutschlands¹⁾

	Einschlag			Export	Anteil d. Exports am	
	Nutz- holz	Brenn- derb- holz	zu- sammen		Gesamt- ein- schlag	Nutz- holz- ein- schlag
	in Mill. fm Rohholz mit Rinde				in vH	
Amerik. Zone						
1936	.	.	17,4	0	0	0
1939	14,8	4,4	18,8	0	0	0
1946	8,8	11,1	19,9	0	0	0
1947	9,5	12,5	22,0	1,0	5	10
1948	11,3	8,6	19,9	0,7	4	6
1949	13,0	4,9	17,9	0,6	3	5
Brit. Zone						
1936	.	.	8,4	0	0	0
1939	6,5	1,7	8,2	0	0	0
1946	8,1	9,5	17,6	1,7	10	21
1947	8,4	7,2	15,6	2,6	17	31
1948	6,9	3,8	10,7	1,0	9	14
1949	5,0	1,6	6,6	0	0	0
Franz. Zone						
1936	.	.	7,9	0	0	0
1939	6,0	1,7	7,7	0	0	0
1946	5,3	3,5	8,8	4,2	48	80
1947	9,7	4,2	13,9	6,3	45	65
1948	10,3	3,5	13,8	6,8	49	66
1949	8,3	2,1	10,4	3,5—5,0	29—48	36—60
Sowj. Zone						
1936	.	.	11,2	0	0	0
1939	9,7	2,5	12,2	0	0	0
1946	12,0	7,0	19,0	.	.	.
1947	11,0	11,0	22,0	6,0	27	55
1948	10,0	7,1	17,1	.	.	.
1949	.	.	14,0	2,2 ²⁾	16	.
Zusammen						
1936	.	.	44,9	0,2	0	0
1939	37,0	9,9	46,9	. ³⁾	0	0
1946	34,2	31,1	65,3	.	.	.
1947	38,6	34,9	73,5	15,9	22	41
1948	38,5	23,0	61,5	.	.	.
1949	.	.	48,9	5,8—7,8	.	.

¹⁾ Die Angaben über den Einschlag von Nutzholz und Brennenderholz sind zumeist amtlichen Unterlagen entnommen. Die Angaben über den Export sowie z. T. die Angaben über den Einschlag gründen sich auf Zahlen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung. Die Exportangaben umfassen sämtliches Rundholz sowie die Halbfabrikate Schnittholz und Schwellen, alles umgerechnet auf fm Rohholz mit Rinde. — ²⁾ Planzahl. — ³⁾ Genaue Angaben nicht möglich; die Ausfuhr ist aber sicher kleiner als 0,2 Mill. fm (s. Angabe für 1936) gewesen.

einschlags am weitesten vorangetrieben wurde¹⁾. Nach dem Kriege — 1946 und 1947 — entfielen jedoch auf das Brennholz in der amerikanischen und britischen Zone mehr bzw. etwas weniger als die Hälfte des gesamten Einschlags, während es 1939 nur 23 bzw. 21 vH gewesen waren. Auch in der Sowjetzone und französischen Zone erreichte der Brennholzeinschlag einen wesentlich höheren Anteil am Gesamteinschlag als 1939. Nach den Jahren 1946 bzw. 1947 ging infolge der besseren Versorgung der Bevölkerung und der Besatzungstruppen mit anderen Heizstoffen der Anteil des

¹⁾ Näheres hierzu W. Grottian: „Die Krise der deutschen und europäischen Holzversorgung“, Sonderhefte des DIW, NF. Nr. 1, Berlin 1948, S. 18.

Brennholzes am Gesamteinschlag beträchtlich zurück und näherte sich in allen Zonen (vermutlich mit Ausnahme der Sowjetzone) wieder der Größe, die er 1939 gehabt hatte.

Die Bedeutung des Holzexports

Obgleich genaue Vorkriegsangaben über den Holzexport aus den einzelnen Besatzungszonen nicht zur Verfügung stehen, kann man mit Sicherheit sagen, daß der Holzexport in jeder Besatzungszone zumindest 1936 und 1939 weniger als 0,2 Mill. fm m. R. betrug und damit einen verschwindend geringen Einfluß auf den Holzeinschlag hatte. Nach dem Kriege erhöhte sich der Holzexport in allen Zonen sehr stark und erlangte in der französischen und sowjetischen Zone sogar eine ausschlaggebende Bedeutung für den Einschlag insbesondere von Nutzholz.

In der französischen Zone erreichte der Export 1948 seinen größten Umfang und war damit zu 49 vH am gesamten Holzeinschlag beteiligt. Bedenkt man, daß es sich bei den Holzexporten praktisch nur um Nutzholz handelte, so tritt in diesem Bereich der Holzexport als bestimmender Faktor des Einschlags noch stärker hervor: 66 vH des Nutzholzeinschlags von 1948 wurden exportiert. Mit den erwähnten Einschränkungen entfielen 1947 in der Sowjetzone 27 vH des Gesamteinschlags und 55 vH des Nutzholzeinschlags auf Exporte. In beiden Zonen ist der Holzexport wenigstens nach 1948 beträchtlich zurückgegangen. Der Holzexport aus der amerikanischen und britischen Zone spielte in allen Jahren nach dem Kriege keine so wesentliche Rolle.

Die amtliche Außenhandelsstatistik machte bis 1949 lediglich Angaben über die Ausfuhr der britischen und amerikanischen Zone, die Ausfuhr der französischen und sowjetischen Zone wurde vom Institut auf Grund anderer Unterlagen berechnet. Hiernach ergibt sich, daß die Ausfuhr aller vier Zonen 1947 mindestens 16 Mill. fm m. R. betrug, wahrscheinlich aber noch höher lag. Demgegenüber hatte dieses Gebiet 1936 nur einen Export von 0,2 Mill. fm m. R. Die Ausfuhr von 16 Mill. fm m. R. im Jahre 1947 machte 22 vH des Gesamteinschlags und 41 vH des Nutzholzeinschlags aus, während es 1936 noch nicht einmal 1 vH war. Das deutsche Vierzonengebiet stand damit 1947 an der Spitze aller Holzexportländer der Welt. Wenngleich Exportangaben für die Jahre 1946 und 1948 wegen der unzureichenden statistischen Unterlagen für die sowjetische Zone vorläufig nicht errechnet werden konnten, so sprechen doch gewisse Anhaltspunkte dafür, daß der Export in jenen Jahren nicht wesentlich geringer war als 1947.

Entwicklung und Stand des US-amerikanischen Eisenbahnwesens

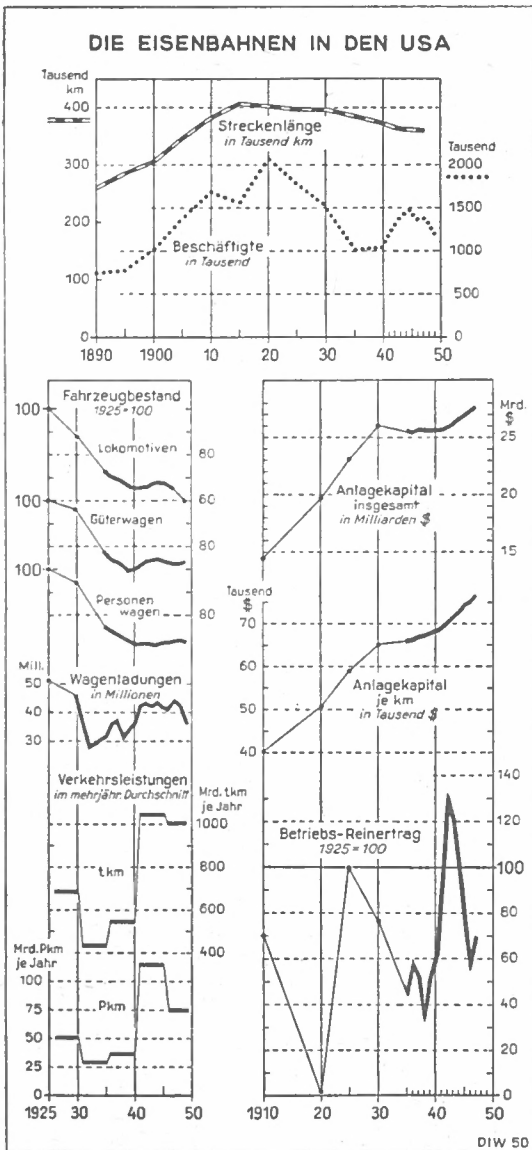
Anlagen und Anlagekapital

Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten erstreckt sich gegenwärtig auf rd. 360 000 km. Seine Ausdehnung ist damit um etwa ein Drittel größer als das gesamteuropäische Netz und hat etwa die dreifache Länge des Eisenbahnnetzes der Sowjetunion. Trotz dieser absoluten Länge ist das amerikanische Netz mit einer Dichte von annähernd 50 km je 1000 qkm im Vergleich zu denen der europäischen Industriestaaten als weitmaschig zu bezeichnen (Bundesrepublik 124 km je 1000 qkm). Diese vergleichsweise geringe Netzdichte ist in erster Linie aus der verhältnismäßig niedrigen Bevölkerungsdichte der USA zu erklären; setzt man die Netzlänge zur Bevölkerungszahl in Beziehung, so ergibt sich eine weit größere Intensi-

tät des Eisenbahnverkehrsnetzes: in den Vereinigten Staaten entfallen über viermal soviel Kilometer Netzlänge auf 1000 Einwohner wie z. B. in der Bundesrepublik.

Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten befindet sich bereits seit rd. 30 Jahren in einem Schrumpfungsprozess, obgleich die Bevölkerung in dieser Zeit laufend zugenommen hat. Seine größte Ausdehnung mit fast 410 000 km hatte es zur Zeit des ersten Weltkrieges. Ein Vergleich der Strecken- mit der Gleislänge ergibt, daß das amerikanische Eisenbahnnetz auf weite Strecken eingleisig ist: nur etwa 15 vH der Strecken werden gegenwärtig mehrgleisig betrieben gegenüber 42 vH in Deutschland vor dem letzten Kriege. Die Masse der zweigleisigen Strecken be-

findet sich im Nordosten des Landes. Der vergleichsweise geringere Anteil der mehrgleisigen Strecken am Gesamtnetz ist darin begründet, daß im Vergleich zu Europa viele Gebiete in den USA wirtschaftlich weniger entwickelt sind und der geringe Personenverkehr die Strecken weniger beansprucht. Das Vorhandensein von Parallelstrecken der gegenseitig konkurrierenden Eisenbahngesellschaften macht an sich in den betreffenden Gebieten die Zweigleisigkeit überflüssig und zudem verfügen auch die eingleisigen Strecken infolge des hohen Entwicklungsstandes des Zugsicherungswesens über eine große Leistungsfähigkeit.



Der Fahrzeugpark der amerikanischen Eisenbahngesellschaften bestand Ende 1949 aus rd. 40 000 Lokomotiven, etwa 1,8 Mill. Güterwagen und knapp 40 000 Personenwagen; er zeigt seit Mitte der zwanziger Jahre bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges einen ziemlich kontinuierlichen Rückgang des Bestandes. Bei den Lokomotiven wurde diese Entwicklung durch eine Steigerung der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit um etwa 30 vH teilweise ausgeglichen. Dies beweisen die Jahre 1940—1945, als bei stark steigenden Verkehrsleistungen die Zahl der Lokomotiven nur wenig stieg. In den folgenden vier Jahren hat sich die Zahl der Lokomotiven abermals erheblich verringert. Bei diesem Bestandsabbau, der fast nur zu Lasten der Dampflokomotiven geht, vollzieht sich gleichzeitig eine rasche Umstellung auf elektrische Zugkraft, auf die heute bereits über ein Viertel des Lokomotivparks entfällt. Der Anteil der Dampflokomotiven liegt heute

im Personen- und Rangierverkehr bei 50 vH, im Güterverkehr bei 66 vH. Von 1943 bis 1949 hat der Bestand an Dampflokomotiven um 10 200 ab-, der an elektrischen und Diesellokomotiven um 5400 zugenommen. Hierdurch wird eine intensivere Ausnutzung und ein schnellerer Umlauf des Wagenparks ermöglicht, was bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Mobilisierung in den Vereinigten Staaten und den damit verbundenen höheren Anforderungen an die Eisenbahnen von Bedeutung ist. Am stärksten ist der Rückgang im Güterwagenbestand, der von 1925 bis 1940 von 2,4 Mill. auf 1,7 Mill. Einheiten oder um fast 30 vH sank, während die durchschnittliche Tragfähigkeit nur um knapp ein Fünftel zunahm¹⁾. Absolut gesehen ist die Tragfähigkeit der amerikanischen Wagen fast dreimal so groß wie die der europäischen Wagen. Die Kriegsjahre brachten vorübergehend eine leichte Zunahme der Wagenzahl, die aber bereits 1946 in das Gegenteil umschlug. Der Personenwagenpark erreichte Mitte der zwanziger Jahre mit fast 57 000 Einheiten seinen größten Umfang, seinen Tiefstand dagegen 1944 mit 38 200 Wagen. Seitdem ist eine geringe Auffüllung eingetreten, er ist heute aber praktisch nur doppelt so groß wie der Westdeutschlands, obwohl er ein mehr als zehnmal so großes Netz zu versorgen hat.

Ist auch im ganzen gesehen sowohl das Netz als auch der Betriebsmittelpark gegenüber früheren Jahren verkleinert worden, so steht dem doch eine nicht unerhebliche Modernisierung und Verjüngung gegenüber, was sich u. a. auch in dem Quotienten aus Anlagekapital und Streckenlänge zeigt, der sich in den letzten 30 Jahren um etwa 50 vH erhöht hat²⁾.

In der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts hat sich das in den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten angelegte Kapital von 10 Mrd. auf 28 Mrd. Dollar erhöht (Deutsche Reichsbahn vor dem Kriege rd. 30 Mrd. RM Anlagekapital). Besonders stark war der Zuwachs in den zwanziger und vierziger Jahren. Diesen Buchwerten gegenüber beträgt das in Aktien und Anleihen ausgedrückte Anlagekapital (net capitalization) nur rd. 15 Mrd. Dollar, so daß der vor dem ersten Weltkrieg gemachte Vorwurf der Kapitalverwässerung in das Gegenteil verkehrt ist.

Verkehrsleistungen

Wie schon aus der verhältnismäßig geringen Zahl der Personenwagen zu vermuten ist, spielt der Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen heute eine im Vergleich zum Güterverkehr sehr untergeordnete Rolle, er erbringt nur gut 10 vH der Betriebseinnahmen (in Deutschland vor dem Kriege rd. ein Drittel, in der Bundesrepublik heute etwa 30 vH). Um Verhältnisse, die etwa dem heutigen europäischen Durchschnitt entsprechen, im amerikanischen Eisenbahnverkehr zu finden, muß man bis in die Zeit vor dem ersten Weltkrieg zurückgehen; damals erbrachte der Personenverkehr etwa den vierten Teil der Eisenbahnverkehrseinnahmen.

Mit fast 900 Mill. beförderten Personen und 147 Mrd. Pkm erreichte der Personenverkehr 1945 seinen höchsten Stand (Deutsche Reichsbahn 1938 = 2 Mrd. Personen und 56 Mrd. Pkm, Vereinigtes Wirtschaftsgebiet 1947 allein 1,5 Mrd. Personen und über 42 Mrd. Pkm). Vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges hatte sich die Zahl der auf amerikanischen Eisenbahnen beförderten Personen gegenüber der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre fast halbiert, während die Personen-km nur auf zwei Drittel zurückgegangen waren. Im Jahre 1949 hatte der Personenverkehr bei fallender Tendenz etwa den Umfang wie im Durchschnitt der Jahre 1926—1930. Stark abgenommen hat auch die mittlere Reiseweite, die im Kriege 175 km betrug, jetzt aber wieder bei

¹⁾ Die mittlere Ladefähigkeit der Güterwagen betrug 1947, 52,3 t.

²⁾ Zwischen 1940 und 1949 wurden z.B. über 600 000 neue Güterwagen in Betrieb genommen, die mehr als ein Drittel der 1939 vorhandenen Wagen ersetzen.

100 km liegt, was etwa der vierfachen Länge der mittleren Reiseweite in der Bundesrepublik entspricht.

In keinem anderen Lande ist die Konkurrenz des Kraftwagens so groß wie in Amerika, wo auf jeden vierten Einwohner ein Kraftfahrzeug entfällt. Demgegenüber kommt in der Bundesrepublik erst auf 100 Einwohner ein Kraftfahrzeug. Auch der Omnibusverkehr ist in den Vereinigten Staaten stark entwickelt; in den Nachkriegsjahren zeigt er bei sinkendem Eisenbahnpersonenverkehr wieder steigende Tendenz, die sich in längeren Reisen und zunehmender Zahl der Fahrgäste ausdrückt.

Bei dieser Lage bildet der Güterverkehr in viel höherem Maße als in Europa das Rückgrat des US-amerikanischen Eisenbahnverkehrs. Im Jahre 1926 bewerkstelligten die Eisenbahnen noch über drei Viertel des inländischen Güterverkehrs, 1949 dagegen nur noch knapp zwei Drittel.

Absolut gesehen hatte der Güterverkehr seinen Tiefstand in den dreißiger Krisenjahren erreicht. Seitdem ist bis zum Ende des Weltkrieges eine Zunahme eingetreten. Die Nachkriegsjahre, mit Ausnahme des Jahre 1947, zeigen allerdings wieder eine rasch fallende Tendenz (1949: 22 vH tkm weniger als 1945). Im Jahre 1949 verminderte u. a. besonders der Rückgang der Kohlenförderung durch Streiks den Eisenbahngüterverkehr.

Finanzen

Die mangelhafte Ausnutzung der Kapazität der Eisenbahnen drückt sich notwendigerweise auch in den finanziellen Ergebnissen aus, zumal auch hier gegenüber der Vorkriegszeit die Löhne und Materialkosten stärker gestiegen sind als die Tarife.

Die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben
(Jahresdurchschnittswerte in Mill. \$)

	1926-30	1931-35	1936-40	1941-45	1946-49 ¹⁾
Betriebseinnahmen	6038	3427	4015	8041	8641
Betriebsausgaben	4422	2582	2956	5451	6433
Betriebsüberschuß	1617	845	1059	2590	2208
Abzüge f. Steuern u. Pachtaufwend.	502	387	479	1430	1436
Betriebsreinertrag	1115	458	580	1160	772

¹⁾ Vorläufig.

Die Differenz zwischen Betriebsüberschuß und Betriebsreinertrag wird in erster Linie durch Steuerabgaben bestimmt, die für den Verkehrsbetrieb und die Verkehrsrechte sowie als Bundeseinkommensteuer zu entrichten sind; die Pachtbeträge für Ausrüstungsmaterial treten ihnen gegenüber zurück. Die Steuern machten in der ersten Hälfte der vierziger Jahre fast die Hälfte des Betriebsüberschusses aus, gegenüber knapp einem Viertel in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre. So erklärt sich der sinkende Anteil des Betriebsreinertrages am Betriebsüberschuß, der im Durchschnitt der Jahre 1926—1930 69 vH, 1941—1945 aber nur noch 45 vH betrug. In den folgenden Jahren ist noch ein weiterer Rückgang eingetreten.

Zwischen den beiden Weltkriegen wurde der Einfluß des Verkehrsrückgangs auf die Eisenbahnfinanzen durch einen weiteren Abbau der Tarife verstärkt. 1921 kostete der Tonnenkilometer im Durchschnitt 0,793 \$, 1937 nur noch 0,584 \$, das ist eine Differenz von 27 vH; der Rückgang bei den Personentarifen war noch wesentlich größer.

Die ungünstige Finanzlage der Bahnen in dieser Zeit spiegelt sich in der Verzinsung des ar-

beitenden Kapitals wider, das sich in den dreißiger Jahren im Durchschnitt mit weniger als 2,5 vH verzinste, während im Mittel der Jahre 1926 bis 1930 eine Rate von 4,8 vH erreicht wurde. Nach der erheblichen Besserung in der ersten Hälfte der vierziger Jahre ist im Durchschnitt der Nachkriegsjahre der Zinsertrag bereits wieder auf 3,3 vH gesunken. Dieser Betrag ist nicht als angemessene Verzinsung der zur Verfügung gestellten Kapitalien anzusehen, so daß die Bahnen nur schwer neue Kapitalgeber finden können, um die technischen Einrichtungen auf der Höhe zu halten und im Wettbewerb nicht zu unterliegen.

Die Gründe, die für die Nachkriegsentwicklung angeführt werden, sind zum Teil auch aus den deutschen Verhältnissen bekannt. Der Verdoppelung der Löhne, Gehälter¹⁾ und der Preise für Betriebsmaterialien während der vierziger Jahre steht eine unzureichende Tarifierhöhung gegenüber, die in USA 57 vH im Güterverkehr, 34 vH im Personenverkehr und 25 vH im Postverkehr beträgt. Diese Erhöhungen bleiben weit hinter der Steigerung des allgemeinen Preisniveaus zurück. In USA kommt besonders erschwerend die erwähnte Verschärfung der Besteuerung des Betriebsüberschusses hinzu: Während der Betriebsüberschuß von der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre bis Mitte der vierziger Jahre um knapp 60 vH zunahm, hat sich die Besteuerung mehr als verdreifacht. Damit die Situation der rd. 500 amerikanischen Eisenbahngesellschaften, die etwa 1,3 Mill. Menschen beschäftigen, generell gebessert wird, ist nach Ansicht der Bahnen eine gleiche Behandlung der Bahnen mit den übrigen Verkehrsträgern erforderlich. Eine solche bestünde heute in den USA weder auf steuerlichem und rechtlichem Gebiet noch hinsichtlich der Subventionen. Hierdurch erleiden die Bahnen Verkehrsverluste an subventionierte Wettbewerber, die die Eisenbahnen unterbieten können, weil ein Teil der volkswirtschaftlichen Kosten nicht in ihre Kalkulation eingeht. Im Jahre 1949 mußten deshalb fast 14 000 km Streckenlänge wegen des staatlich gestützten Wettbewerbs anderer Verkehrsmittel stillgelegt werden.

In Anbetracht dieser Lage in der Verkehrswirtschaft der Vereinigten Staaten sind Bestrebungen im Gange, die auf eine vom Staat durchgeführte stärkere Koordination der einzelnen Verkehrsträger hinauslaufen. Hierbei könnten die Eisenbahnen eine bessere Wahrung ihrer Interessen erreichen. Andererseits verspricht die jetzt wieder angelaufene Rüstungsproduktion eine höhere Nachfrage nach Eisenbahntransporten, eine Entwicklung, die auch in den hinter uns liegenden Kriegsjahren zu beobachten war und damals zu einer bedeutenden finanziellen Stärkung der Bahnen führte. Ein Beweis für die günstigen Aussichten der Eisenbahnen ist die Kursentwicklung ihrer Aktien seit Ausbruch des Korea-Konfliktes. Der Kurseinbruch bei Kriegsbeginn war hier wesentlich geringer und ist inzwischen bereits um 8 vH überkompensiert worden. Die praktischen Auswirkungen zeigen sich bereits in einer Steigerung der Auftragserteilung für Güterwagen im laufenden Jahr von 42 000 auf 114 000 Einheiten.

¹⁾ Die Einführung der 40 Std. Woche traf die Gesellschaften besonders schwer.

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, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, 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. B2341SB, Berlin. Druck: Buch- und Kunstverlag 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	Gebiet*)	Einheit†)	1949								1950							
			Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	
Anzahl der Werktage:			24,5	26	27	26	26	25,5	26		26	24	27	23	24	25,5	26	27
Ind. Bruttoproduktionswert ¹⁾	DBR	Mill. DM	S	5035	5250	5495	5766	6011	6214	5919	5418	5230	6185	5589	6060	6339	6598	.
Prod.-Index (arbeitsfähig)																		
Industrieproduktion ²⁾																		
einschl. Energie	DBR	1936 = 100		88	86	87	92	95	99	96	95	98	101	104	107	108	107	114
ohne Energie	"	"		85	83	84	89	91	96	92	91	95	98	101	106	105	105	111
Investitionsgüter insgesamt	"	"		83	81	81	86	87	92	88	85	90	93	99	104	107	106	112
Allgemeine Produktionsgüter																		
einschl. Energie	"	"		105	104	106	108	111	115	113	115	117	120	120	121	121	123	130
ohne Energie	"	"		98	96	97	99	101	105	101	103	107	112	113	114	115	117	124
Verbrauchsgüter insgesamt	"	"		79	74	78	87	90	96	92	90	94	96	96	97	94	91	97
Industrieproduktion West-Berlins	W-B	1936 = 100		.	17	19	21	23	27	25	22	26	28	30	28	27	28	31
Produktionsgüter insgesamt	"	"		.	19	21	22	23	28	26	24	26	27	29	27	28	30	31
Verbrauchsgüter insgesamt	"	"		.	9	12	18	23	25	21	16	25	32	34	31	24	23	34
Produktion																		
Eisenerz	DBR	1000 t	S	739	785	829	777	789	730	759	810	801	929	781	812	868	934	990
1949 = 100	"	"		97,3	103,4	109,1	102,3	103,8	96,1	99,9	106,6	105,5	122,3	102,8	106,9	114,3	123,0	130,3
Roheisen	"	1000 t		603	636	651	598	558	584	633	697	671	772	691	725	762	824	868
1949 = 100	"	"		101,3	106,9	109,4	100,5	93,8	98,1	106,4	117,1	112,8	129,7	116,1	121,8	128,1	138,5	145,9
Rohstahl ³⁾	"	1000 t		777	805	845	770	704	765	812	916	907	1026	907	938	1006	1049	1088
1949 = 100	"	"		101,8	105,5	110,7	100,9	92,3	100,3	106,4	120,1	118,9	134,5	118,9	122,9	131,8	137,5	142,6
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t		540	551	582	535	518	555	566	605	573	650	575	625	683	690	751
1949 = 100	"	"		102,2	104,3	110,2	101,3	98,1	105,1	107,1	114,5	108,5	123,0	108,8	118,3	129,3	130,6	142,2
Personenkraftwagen	DBR	Anzahl	S	8168	8988	9977	10373	11797	12286	12615	13493	13743	15457	14739	16378	17877	19576	20394
1949 = 100	"	"		94,3	103,8	115,2	119,7	135,6	141,8	145,6	155,8	158,7	178,4	170,1	189,1	216,9	218,4	235,4
Lastkraftwagen	"	Anzahl		4322	4027	4680	4971	5168	5183	4867	4224	4498	5233	4986	6486	7413	7543	8530
1949 = 100	"	"		94,7	88,2	102,6	109,0	113,3	113,6	106,7	92,6	98,6	114,7	109,3	142,2	162,5	165,3	187,0
Kupfer (Elektrolyt)	DBR	t	S	8140	8905	9085	9545	10023	9864	10809	10850	10194	10993	10630	11080	11381	11452	11004
1949 = 100	"	"		94,7	103,6	105,7	111,1	116,7	114,8	125,8	126,3	118,7	128,0	123,7	129,0	132,5	133,3	128,1
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)	"	t		8020	8518	9863	6588	7598	8018	7827	8505	8872	10910	8578	9463	9963	8861	10096
1949 = 100	"	"		6904	6896	7059	7495	7848	7926	8543	8909	8468	9573	9787	10289	10150	10774	10865
Zink (roh)	"																	
Steinkohle ⁴⁾	DBR	1000 t	S	8107	8749	9048	8776	8990	9199	9125	9327	8682	9802	8363	8667	8978	9169	9470
1949 = 100	"	"		94,2	101,7	105,2	102,0	104,5	106,9	106,0	108,4	100,9	113,9	97,2	100,7	104,4	106,6	110,1
Koks ⁵⁾	"	1000 t		2019	2143	2185	2116	2211	2156	2221	2241	2048	2264	2116	2164	2095	2270	2400
1949 = 100	"	"		96,4	102,3	104,3	101,0	105,5	102,9	106,0	107,0	97,8	108,1	101,0	103,3	100,0	108,4	114,6
Steinkohlenbriketts	"	1000 t		300	297	305	313	288	311	336	330	309	347	239	156	138	196	400
1949 = 100	"	"		5438	5951	6044	5949	6328	6207	6432	6420	5842	6539	5721	5440	5883	6180	6411
Braunkohle	"	1000 t		90,3	98,8	100,4	98,8	105,1	103,1	106,8	106,6	97,0	108,6	95,0	90,3	97,7	102,6	106,5
1949 = 100	"	"		1101	1227	1265	1216	1253	1158	1236	1210	1126	1318	1158	1193	1229	1270	1314
Braunkohlenbriketts	"	1000 t																
Stromerzeugung ⁶⁾	DBR	Mill. kWh	S	2803	3005	3178	3231	3451	3588	3774	3696	3265	3591	3277	3306	3272	3395	.
1949 = 100	"	"		88,2	94,5	99,8	101,7	108,6	112,9	118,7	116,3	102,7	113,0	103,1	104,0	102,9	106,8	.
Gaserzeugung ⁷⁾	"	Mill. cbm		1060	1111	1132	1105	1153	1122	1170	1184	1081	1206	1136	1171	1134	.	.
1949 = 100	"	"		96,9	101,6	103,4	101,0	105,4	102,5	106,9	108,2	98,8	110,2	103,8	107,0	103,6	.	.
Erdölförderung	"	1000 t		69,6	76,2	76,7	74,6	77,8	75,2	80,6	80,9	80,6	90,4	89,6	94,3	91,2	96,1	98,7
1949 = 100	"	"		99,3	108,8	109,5	106,5	111,1	107,3	115,0	115,5	115,0	129,0	127,9	134,6	130,2	137,2	140,9
Zeitungsdruckpapier	DBR	1000 t	S	10,0	10,9	10,9	12,2	12,7	12,7	13,6	13,7	13,3	15,0	12,6	14,0	15,0	14,7	15,0
1949 = 100	"	"		94,5	103,0	103,0	115,3	120,0	120,0	128,5	129,4	125,7	141,7	119,1	132,3	141,7	138,9	141,7
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t		95,5	96,3	98,2	95,4	98,7	101,2	102,4	105,8	99,8	113,0	95,7	106,4	117,7	118,5	129,0
1949 = 100	"	"		100,7	101,5	103,5	100,6	104,1	106,7	108,0	111,6	105,2	119,2	100,9	112,2	124,1	125,0	136,0
Schwefelsäure ⁸⁾ (SO ₃ -Inhalt)	DBR	1000 t	S	78,6	79,3	77,5	71,5	75,9	78,0	83,2	88,4	82,9	91,3	93,4	97,6	95,1	95,0	100,8
1949 = 100	"	"		101,5	102,4	100,1	92,3	98,0	100,7	107,4	114,1	107,0	117,9	120,6	126,0	122,8	122,7	130,1
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	1000 t		36,7	41,0	42,6	43,7	48,9	48,0	54,8	49,6	47,2	56,9	57,4	57,8	58,4	62,6	68,6
1949 = 100	"	"		13,3	14,2	13,9	14,5	15,3	15,7	17,2	17,0	14,8	17,2	17,7	18,1	17,5	19,6	19,2
Chlor	"	1000 t																
Kammgarne, Streichgarne ⁹⁾	DBR	t	S	4823	5340	5738	6146	6418	6746	6758	6857	6467	7312	5937	6166	6330	6448	7072
1949 = 100	"	"		88,9	98,4	105,8	113,3	118,3	124,4	124,6	126,4	119,2	134,8	109,4	113,7	116,7	118,9	130,4
Baumwollgarne	"	t		17170	17737	20001	22097	22194	22986	23166	23608	22985	26005	20478	21258	21127	19619	23420
1949 = 100	"	"		90,4	93,3	105,3	116,3	116,8	121,0	121,9	124,2	121,0	136,9	107,8	111,9	111,2	103,3	123,3
Arbeits- und Straßenschuhe	DBR	1000 Paar	S	4106	30													