

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

18. Jahrgang

Berlin, den 7. September 1951

Nummer 36

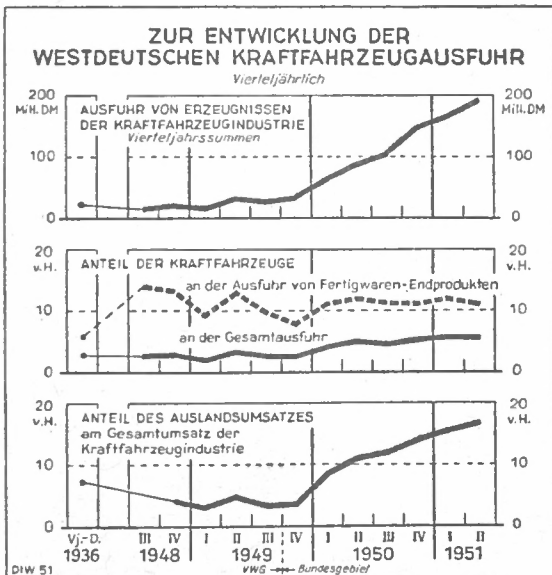
Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig.

Lebhafter Export von Kraftfahrzeugen

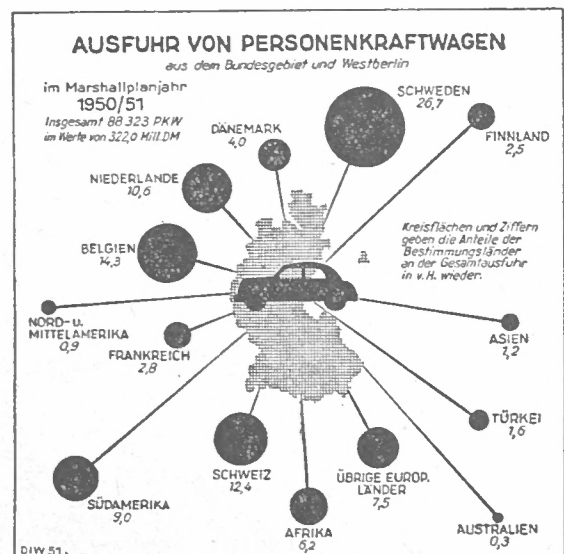
Unter den Fertigwaren, die das Rückgrat der deutschen Ausfuhr bilden, haben sich die Kraftfahrzeuge in den letzten Jahren einen hervorragenden Platz erobert. Ihr Anteil an der westdeutschen Gesamtausfuhr ist heute fast doppelt so groß wie vor dem Kriege. Auch der Anteil des Exports an der Kraftfahrzeugproduktion ist gegenüber früher stark gestiegen.

Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen aller Art aus den 11 Ländern der Bundesrepublik und Westberlin erreichte im Marshall-Plan-Jahr 1950/51 den Betrag von 612,4 Mill. DM. Noch ein Jahr vorher (1. 7. 1949 bis 30. 6. 1950) wurden Kraft-

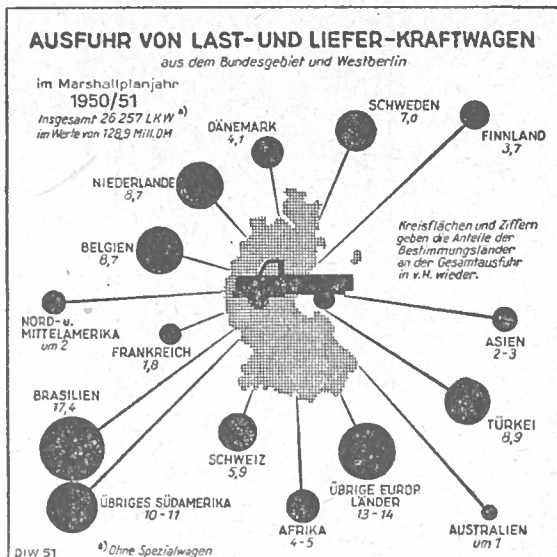
Da die Gesamtausfuhr Westdeutschlands und Westberlins in demselben Zeitraum nicht in gleichem Maße gestiegen ist, hat sich der Anteil der Kraftfahrzeuge an der Gesamtausfuhr stark erhöht. Entfielen 1936 nur 2,8 vH des Gesamtwertes der westdeutschen Ausfuhr auf diese Warengruppe, so waren es 1949/50 bereits 3,9 vH und 1950/51 5,3 vH. Läßt man die Rohstoffe, Halbfabrikate und Fertigwaren-Vorzeugnisse außer Betracht, berücksichtigt also nur die exportierten Endprodukte, so waren die Kraftfahrzeuge am Devisenerlös dieser Gruppe 1936 mit 5,6 vH, 1949/50 mit 10,5 vH und 1950/51 mit 11,5 vH beteiligt. Unter den Enderzeugnissen



fahrzeuge im Werte von nur 211 Mill. DM exportiert. Innerhalb Jahresfrist haben sich also die Devisenerlöse der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie verdreifacht. Dieser ungewöhnliche Exporterfolg tritt noch deutlicher hervor, wenn man ihn mit den Verhältnissen vor dem Kriege vergleicht. 1936 betrug der Auslandsabsatz der westdeutschen und Westberliner Kraftfahrzeugindustrie schätzungsweise knapp 100 Mill. RM; unterstellt man, daß die Kraftfahrzeugpreise von damals auf heute um reichlich die Hälfte gestiegen sind, so ergibt sich dem Volumen nach eine Ausdehnung der Ausfuhr in dieser Zeitspanne auf das Vierfache.



halten die Kraftfahrzeuge damit den dritten Platz hinter den Maschinen und den Eisen- und Stahlwaren — vor den elektrotechnischen Erzeugnissen und den feinmechanischen und optischen Instrumenten.



Auch innerhalb des Absatzes der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie hat die Ausfuhr in den letzten Jahren eine größere Bedeutung gewonnen als vor dem Kriege. Die Exportquote der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie — das Verhältnis des Auslandsabsatzes zum Gesamtabsatz — betrug 1936 7,3 vH und 1937 etwa 10 vH. Dieser Satz wurde nach dem Kriege erstmalig im Frühjahr 1950 wieder erreicht und in der Folgezeit erheblich überschritten. Für das zweite Vierteljahr 1951 läßt sich eine Exportquote von 17 vH errechnen. Diese aus den Umsatzwerten errechneten Prozentsätze beziehen sich auf die Kraftfahrzeugwirtschaft im ganzen. In den einzelnen Sparten sind verschieden hohe Anteile zu verzeichnen.

Besonders hoch ist der Export an Personen- und Lastkraftwagen. Über die Stückzahlen ermittelt, stieg die Quote bei den Personenkraftwagen von 13 vH im Jahre 1949 (1936 ebenfalls 13 vH) auf 35 vH im ersten Halbjahr 1951 und bei den Last- und Lieferkraftwagen von 9 vH (1936 8 vH) auf 31 vH — mit anderen Worten: Jeder dritte in Westdeutschland erzeugte Personenkraftwagen und fast jeder dritte Lastkraftwagen werden zur Zeit im Ausland abgesetzt. Diese hohen, aus Mengenzahlen errechneten Anteilsätze schlagen sich im gesamten Auslandsumsatz der Kraftfahrzeugindustrie nicht in vollem Umfange nieder, da einmal das Exportgeschäft mit teilweise erheblichen Preiszugeständnissen verbunden ist und zum anderen die übrigen Sparten der Kraftfahrzeugindustrie (Motorenbau, Schlepperbau, Herstellung von Kraftfahrzeugteilen) nur verhältnismäßig geringe Exportanteile ausweisen.

Exportquoten der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie

Halbjahrs- durch- schnitte bzw. Halbjahre	Personenkraftwagen ¹⁾			Last-u. Lieferkraftwagen ²⁾		
	Produktion	Ausfuhr	Ausfuhr- quote	Produktion	Ausfuhr	Ausfuhr- quote
	1000 Stück	vH		1000 Stück	vH	
1936 ³⁾ Hj.-D.	90,8	12	13	21,9	1,8	8
1949 Hj.-D.	52,0	6,6	13	4) 26,8	2,3	9
1950 1. Hj.	92,7	26,3	28	32,7	8,6	26
2. Hj.	126,7	41,1	30	49,0	11,7	24
1951 1. Hj.	139,2	48,2	35	49,0	15,0	31

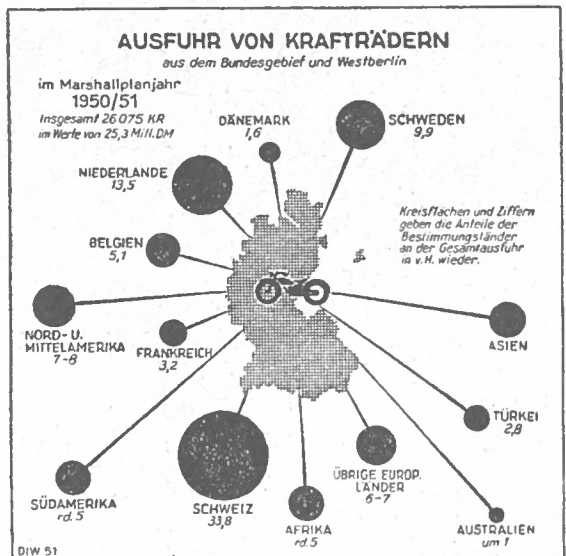
¹⁾ Einschl. Fahrgestelle. — ²⁾ Einschl. Wagen für Spezialzwecke. — ³⁾ Geschätzt. — ⁴⁾ Vereinigtes Wirtschaftsgebiet.

Von der Gesamtausfuhr an Erzeugnissen der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie gingen 1950/51 gut drei Viertel in europäische Länder. Für 1936 läßt sich ein etwa ebenso großer Anteil Europas an der deutschen Kraftfahrzeugausfuhr ermitteln. Doch ist dabei zu bedenken, daß ein knappes Viertel des europäischen Exports damals in die Länder des heutigen Ostblocks geliefert

Regionale Verteilung der Ausfuhr von Erzeugnissen der Kraftfahrzeugindustrie 1936 und 1950/51

Bestimmungsgebiete	1936 (Deutsches Reich)		1950/51 (Bundesgebiet und Westberlin)	
	Mill. RM	vH	Mill. DM	vH
OEEC-Länder.....	55,7	45,4	436,4	71,3
Ostblock-Länder	21,4	17,4	9,3	1,5
Uebrig europäische Länder.	12,0	9,8	23,6	3,8
Europa insgesamt.....	89,1	72,6	469,3	76,6
Afrika.....	8,4	6,8	33,5	5,5
Asien.....	10,1	8,3	14,9	2,4
Nord- und Mittelamerika...	3,2	2,6	9,1	1,5
Südamerika.....	10,8	8,8	83,2	13,6
Australien und Polynesien...	1,1	0,9	2,4	0,4
Uebersee insgesamt.....	33,6	27,4	143,1	23,4
Gesamtausfuhr.....	122,7	100,0	612,4	100,0

wurde. Die europäischen Länder, die jetzt der OEEC angeschlossen sind, nahmen 1950/51 71 vH der deutschen Kraftfahrzeugausfuhr auf gegenüber 45 vH 1936. Auch im überseeischen Absatz sind gewisse Verlagerungen festzustellen. Hier hat sich insbesondere das Süd-Amerika-Geschäft außerordentlich lebhaft entwickelt. Dagegen sind die Anteile der anderen Kontinente, vor allem der Anteil Asiens gegenüber den Vorkriegsverhältnissen zurückgegangen.



Der größte Abnehmer für deutsche Personenkraftwagen war 1950/51 Schweden, gefolgt von Belgien, der Schweiz und den Niederlanden — mit weitem Abstand vor den übrigen Ländern. Lastkraftwagen wurden in besonders großer Zahl nach Brasilien geliefert. Vom westdeutschen Kraftradexport nahm allein die Schweiz ein volles Drittel auf.

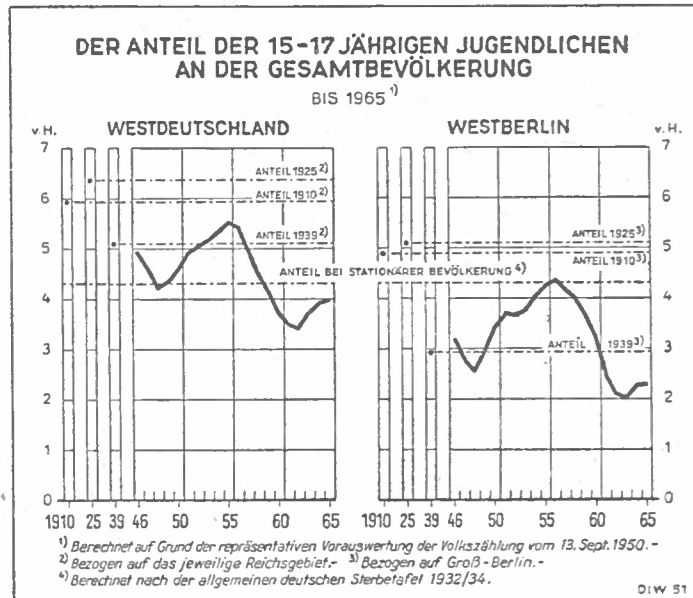
Das Nachwuchsproblem der nächsten Jahre

Gegenwärtig tritt in Deutschland von Jahr zu Jahr eine größere Zahl von Jugendlichen in das erwerbsfähige Alter. Die Zahl der 15- bis 17jährigen Jugendlichen wird in Westdeutschland bei ihrem voraussichtlichen Höchststand in den Jahren 1955/56 um etwa 14 vH höher liegen als heute; in Westberlin ist die relative Zunahme noch stärker und wird ihr Maximum 1956 mit reichlich 22 vH über 1951 erreichen.

Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß der mit diesen Zahlen erreichte relative Bestand an Jugendlichen, verglichen mit früheren Zeiten, keineswegs außergewöhnlich hoch ist. Der Anteil der 15- bis 17jährigen Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung Westdeutschlands und Westberlins wird vielmehr auch 1955/56 erheblich niedriger liegen als 1910 und 1925 (vgl. das Schaubild).

nicht einmal mehr den Erfordernissen eines stationären Bevölkerungsaufbaus (berechnet auf Grund der allgemeinen deutschen Sterbetafel von 1932/34) entsprechen.

Der erhöhte Bestand an 15- bis 17jährigen Jugendlichen in den nächsten Jahren hat also nicht nur die durch die Kriegsverluste entstandenen Lücken in der männlichen erwerbsfähigen Bevölkerung aufzufüllen, sondern sollte darüber hinaus einen Ausgleich bilden für den später zu erwartenden außergewöhnlich geringen Zugang an Jugendlichen. Der reichliche Zugang an Jugendlichen in den nächsten 5 bzw. 9 Jahren bedeutet deshalb einen besonders wertvollen Bestandteil des deutschen Kräftepotentials, der allerdings nur durch die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Ausbildungsstellen und die sorgfältige Heranbildung des



Bereits wenige Jahre später wird überdies in allen Gebieten Deutschlands der Zugang an jugendlichen Arbeitskräften erneut schwächer werden und sich die Unterversorgung der Wirtschaft mit Nachwuchs verstärken, eine Entwicklung, die sich auf die Dauer auf die Leistungskapazität Deutschlands nachteilig auswirken muß.

Zahlenmäßig ist für das nächste Jahrzehnt mit ziemlicher Sicherheit folgende Prognose zu stellen: Es wird zwar in Westdeutschland in der Zeit von 1953 bis 1956 und in Westberlin bis 1960 der Anteil der Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung nach dem Stande von 1939 überschritten werden, aber selbst der zu erwartende Höchststand der Jahre 1955/56 bleibt, wie bereits erwähnt, beträchtlich hinter den 1910 und 1925 erreichten Anteilsätzen zurück. Nach 1956 wird die Zahl der 15- bis 17jährigen Jugendlichen rasch absinken, weil dann die schwach besetzten Geburtsjahrgänge der letzten Kriegs- und ersten Nachkriegszeit zu dieser Altersgruppe gehören werden. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung wird in den dann folgenden Jahren

Nachwuchses für die deutsche Wirtschaft aktiviert werden kann.

Die Berufsnot der Jugendlichen

Im Bundesgebiet gab es Ende Juli 1951 246 000 Berufsanwärter, davon noch 177 000 aus dem letzten

Verfügbare Berufsanwärter und offene Berufsausbildungsstellen im Bundesgebiet

Monats- ende	Verfügbare Berufsanwärter in 1000			Offene Berufs- ausbildungs- stellen in 1000			Verfügbare Berufsanwärter auf 100 offene Berufsausbildungsstellen		
	ins- ge- samt	männ- lich	weib- lich	ins- ge- samt	männ- lich	weib- lich	ins- ge- samt	männ- lich	weib- lich
1950 Okt.	177,4	98,6	78,8	52,5	42,1	10,3	338	234	761
Nov.	168,4	92,6	75,8	59,0	47,0	12,0	285	197	633
Dez.	150,5	82,5	67,9	70,6	56,5	14,1	213	146	483
1951 Jan.	141,4	76,8	64,7	95,6	74,8	20,8	148	103	311
Febr.	134,6	72,3	62,3	103,9	82,1	21,8	130	88	285
März	294,6	162,4	132,2	92,0	74,5	17,6	320	218	753
April	221,9	116,6	105,3	68,3	55,8	12,5	325	209	843
Mai	173,2	87,2	86,0	55,4	45,5	9,9	313	192	869
Juni	130,6	64,8	65,8	44,2	36,8	7,4	296	176	887
Juli	246,0	137,2	108,8	51,4	42,4	9,0	478	323	1204

Schulentlassenenjahrgang (von insgesamt rd. 800 000), für die nur 51 000 offene Berufsausbildungsstellen zur Verfügung standen, und zwar 42 000 für 137 000 männliche und 9000 für 109 000 weibliche Berufsanwärter.

Die seit Ende Oktober 1950 in den Ländern des Bundesgebiets geführte Statistik der verfügbaren Berufsanwärter und der noch offenen Berufsausbildungsstellen zeigt, daß es sich bei der Berufsnot der westdeutschen Jugend im wesentlichen einmal um ein regionales Problem handelt, sodann aber vor allem um das Problem der beruflichen Unterbringung der weiblichen Schulentlassenen.

Verfügbare Berufsanwärter und offene Berufsausbildungsstellen in den Ländern des Bundesgebiets

	Verfügbare Berufsanwärter auf 100 offene Berufsausbildungsstellen								
	Ende Febr. 1951			Ende April 1951			Ende Juni 1951		
	insgesamt	männlich	weiblich	insgesamt	männlich	weiblich	insgesamt	männlich	weiblich
Schleswig-Holstein	863	648	1403	1222	866	2163	1570	922	4654
Hamburg	58	28	182	369	90	1620	332	64	3020
N.-Sachsen	234	171	511	868	623	2013	955	679	1897
Nordrhein-Westfalen	19	10	51	150	89	444	92	43	393
Bremen	296	87	651	399	242	599	376	131	853
Hessen	45	25	130	421	247	1225	296	158	1082
Württemberg									
Baden	187	133	397	122	89	240	120	88	251
Bayern	976	732	1657	639	445	1336	697	500	1263
Rheinland-Pfalz	1081	810	2136	777	560	1846	662	465	1418
Baden	391	249	1848	261	146	2194	183	90	1363
Württemberg-Hohenzoll.	110	73	359	64	41	223	241	159	861
Bundesgeb.	130	88	285	525	209	843	296	176	887

Auch wenn man in Rechnung stellt, daß ein Teil der Ende Februar registrierten offenen Ausbildungsstellen im Hinblick auf den bevorstehenden Schulentlassungstermin vorzeitig angemeldet wurde, so zeigt doch die Gegenüberstellung der Ende April, also einen Monat nach der Schulentlassung, verfügbaren Berufsanwärter und offenen Ausbildungsstellen, daß in Nordrhein-Westfalen und Hamburg zumindest bei den männlichen Berufsanwärtern noch immer nicht alle gemeldeten Ausbildungsstellen besetzt werden konnten. Auch in Württemberg-Baden, dessen Schulentlassungstermin nicht im Frühjahr liegt, war inzwischen die Zahl der männlichen Berufsanwärter Ende April geringer geworden als die der noch offenen Ausbildungsstellen, ebenso in Baden Ende Juni.

Bei dieser rein quantitativen Gegenüberstellung der verfügbaren Berufsanwärter und der offenen Berufsausbildungsstellen bleibt unberücksichtigt, wieweit die berufliche Gliederung der Bewerber der der angebotenen Lehrstellen entspricht. Ferner werden weder die Ausbildungsstellen erfaßt, die ohne die Vermittlung des Arbeitsamts besetzt werden, noch diejenigen Jugendlichen, die sich nicht beim Arbeitsamt gemeldet haben oder die eine Lehrstelle gefunden haben, bevor

sie sich beim Arbeitsamt registrieren ließen¹⁾. Trotzdem dürfte durch die angegebenen Zahlen das Problem hinreichend charakterisiert werden.

Die Hauptlast der Jugendarbeitslosigkeit haben, abgesehen von Rheinland-Pfalz, die am stärksten mit Flüchtlingen belegten Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bayern zu tragen, also die Länder, in denen auch die Gesamtarbeitslosigkeit am größten ist. Da gleichzeitig in einigen anderen Bundesländern, vor allem in Nordrhein-Westfalen, ein Mangel an männlichen Berufsanwärtern herrscht, ist auch unter diesem Gesichtspunkt der Bevölkerungsausgleich, der mit Hilfe der Flüchtlingsumsiedlung zwischen den Ländern des Bundesgebiets herbeigeführt werden soll, erforderlich. Die Schaffung von Lehrlingswohnheimen in den Gebieten mit überschüssigen offenen Ausbildungsstellen kann zwar dem Mangel an Nachwuchskräften zunächst schneller abhelfen als der für die Umsiedlung ganzer Familien notwendige Wohnungsbau, auf die Dauer ist jedoch aus sozialen und erzieherischen Gründen die Trennung der eben schulentlassenen Jugendlichen von ihren Familien nicht zu verantworten.

Hoher Andrang der weiblichen Jugend

Während sich bei den männlichen Berufsanwärtern das Problem der Berufsnot im wesentlichen auf die Notstandsgebiete konzentriert und hier durch einen regionalen Ausgleich eine fühlbare Abhilfe geschaffen werden könnte, tritt es für die weiblichen Jugendlichen in allen Bundesländern auf, wenn auch nicht überall mit gleicher Schärfe. Lediglich in Nordrhein-Westfalen war Ende Februar die Zahl der weiblichen Berufsanwärter geringer als die der offenen Ausbildungsstellen. In drei Ländern — Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Baden — waren Ende April mehr als 20mal so viel weibliche Berufsanwärter wie offene Ausbildungsstellen registriert, und selbst in Württemberg-Baden und Württemberg-Hohenzollern, den Ländern mit den zu diesem Zeitpunkt günstigsten Verhältnissen, waren es noch mehr als doppelt soviel.

Die Zahl der Schulentlassenen wird nur noch bis zum Jahr 1954 weiter zunehmen und dann rasch absinken²⁾, während gleichzeitig verhältnismäßig stark besetzte Jahrgänge aus dem Erwerbsleben ausscheiden. Dann wird der Mangel an gründlich ausgebildeten Fachkräften fühlbarer werden. Die große Zahl weiblicher Berufsanwärter, die zur Zeit noch nicht in Lehrstellen oder in Anlernberufen untergebracht werden konnten, bedeutet demgegenüber eine wertvolle ungenutzte Arbeitskraftreserve der westdeutschen Wirtschaft, allerdings nur solange, wie diese Jahrgänge noch im ausbildungsfähigen Alter stehen. Versäumtes ist hier später schwer nachzuholen.

¹⁾ Vgl. auch: Bundesarbeitsblatt, Nr. 5, Mai 1951, S. 194

²⁾ Ebenda S. 198.

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1950										1951					
			April	Mai	Jun	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Jun	
			23	24	25,5	26	27	26	26	25	24	26	24	25	25	23,5	26	
Anzahl der Werktage:																		
Beschäftigung und Arbeitslosigkeit																		
Beschäftigte 1)	DBR	1000	E	.	.	13846	.	.	14296	.	.	14163	.	.	14246	.	.	14721
"	W-B	"	"	714	734	734	730	734	740	746	745	738	733	740	745	743	747	750
"	O-B	"	"	518	523	527	531	526	525	529	532	534	534	536	.	.	.	.
darunter weibliche	DBR	vH	"	.	.	30,0	.	.	30,1	.	.	30,8	.	.	30,8	.	.	30,6
"	W-B	"	"	41,2	40,7	40,5	40,7	40,8	40,9	41,0	41,2	41,4	41,7	41,7	41,8	41,9	41,9	41,7
"	O-B	"	"	42,4	42,7	43,0	43,2	43,7	43,7	43,9	43,9	44,1	44,1	44,2	.	.	.	.
Arbeitslose bei den Arbeitsämtern	DBR	1000	"	1784	1668	1538	1452	1341	1272	1230	1316	1690	1821	1662	1567	1446	1387	1326
"	W-B	"	"	290	274	270	288	294	295	278	279	286	292	286	284	290	287	286
"	O-B	"	"	39	37	33	33	32	31	29	29	28	29	28	.	.	.	.
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern 2)	DBR	vH	"	.	.	10,0	.	.	8,2	.	.	10,7	.	.	9,9	.	.	8,3
"	W-B	"	"	28,9	27,2	26,9	28,3	28,7	28,5	27,2	27,3	28,0	28,5	27,9	27,6	28,1	27,7	27,6
"	O-B	"	"	7,0	6,5	5,9	5,8	5,7	5,6	5,3	5,1	4,9	5,1	4,9	.	.	.	.
Unterstützte Arbeitslose 3)	DBR	1000	"	1446	1363	1264	1177	1102	1030	984	1034	1235	1542	1449	1346	1213	1165	1110
"	W-B	"	"	192	177	171	175	.	167	166	170	180	185	183	180	185	185	184
Arbeitsunfähige Kranke 4)	DBR	"	"	453	419	439	447	463	457	466	454	512	584	573	472	448	443	459
Offene Stellen b. d. Arb.-Ämtern	"	"	"	120	117	124	128	134	142	130	100	72	104	132	145	135	127	126
"	W-B	"	"	3,5	3,5	2,9	2,6	.	3,8	3,2	2,6	1,7	2,5	3,0	2,1	2,2	2,2	1,8
Beschäftigung d. Industrie 5) (lt. Industrieberichterstattung)																		
Beschäftigte in Ges.-Industrie	DBR	1000	E	4622,4	4678,2	4735,7	4802,9	4915,9	5004,5	5074,6	5098,6	5058,0	5151,9	5199,3	5242,0	5317,5	5344,8	5353,3
"	"	1949 = 100	"	104,7	106,0	107,3	108,8	111,4	113,4	115,0	115,5	114,6	114,7	115,8	116,8	118,5	119,1	119,3
dar. Produktionsgüterindustrien	"	"	"	103,5	104,8	106,2	107,5	109,5	111,0	112,1	112,7	112,2	112,5	113,8	119,2	121,6	122,7	123,3
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	107,0	108,3	109,4	111,3	114,8	117,8	120,3	120,8	119,0	118,7	119,3	112,1	112,4	112,1	111,6
Bergbau	"	1000	"	605,1	606,8	607,1	604,8	605,1	603,4	601,9	602,9	603,7	607,2	609,7	614,0	625,0	628,1	629,9
Steine und Erden	"	"	"	191,0	199,8	204,9	208,0	212,8	211,9	207,5	201,2	187,2	184,8	194,1	204,1	220,3	228,6	230,8
Eisen und Stahl	"	"	"	209,3	211,7	213,2	217,4	221,5	226,7	228,3	229,2	229,9	175,4	176,2	176,7	179,9	181,6	182,4
NE-Metalle	"	"	"	50,8	51,5	52,8	54,0	55,6	56,6	57,9	58,7	58,5	60,5	61,5	62,2	63,2	63,7	64,0
Stahlbau	"	"	"	113,1	113,6	116,1	119,1	121,7	123,0	124,6	124,3	122,4	118,4	117,6	118,1	120,1	120,8	121,1
Maschinenbau	"	"	"	438,0	441,5	446,0	449,5	457,9	465,5	471,3	476,6	479,2	487,1	493,5	500,1	513,1	518,4	523,9
Fahrzeugbau	"	"	"	181,0	185,2	190,0	191,7	196,3	199,7	202,6	204,8	206,1	204,0	206,6	211,0	212,9	215,4	213,6
Schiffbau	"	"	"	42,9	45,1	45,7	46,9	46,4	46,6	46,8	46,3	46,7	47,6	47,9	48,3	50,7	51,8	52,4
Elektrotechnik	"	"	"	238,0	238,6	242,1	249,8	258,2	265,2	272,5	277,3	277,7	290,8	293,5	296,2	300,3	302,1	305,4
Feinmechanik und Optik	"	"	"	74,0	74,9	76,1	77,1	79,1	80,8	82,9	84,2	84,6	87,7	89,3	90,2	92,2	93,0	93,6
Eisen-, Stahl-, Blech- und Metallwaren	"	"	"	280,4	286,6	293,2	298,9	310,0	317,6	325,1	329,1	329,3	387,8	390,1	392,0	396,7	399,1	400,0
Chemie	"	"	"	272,1	274,5	278,9	282,0	287,4	291,3	293,7	294,0	292,4	294,4	298,0	301,8	304,3	305,7	307,0
Holzverarbeitung	"	"	"	157,8	160,2	162,5	165,1	171,4	175,9	179,8	182,4	180,4	180,9	182,5	183,8	185,5	185,5	184,9
Textil	"	"	"	514,8	513,3	513,0	517,4	530,6	542,8	553,3	561,8	560,7	581,7	585,8	588,9	592,3	591,1	587,3
Bekleidung	"	"	"	193,6	196,4	197,2	199,4	207,0	213,6	220,7	223,6	221,2	232,3	236,5	238,9	240,6	234,7	230,4
Nahrungsmittel	"	"	"	199,5	206,5	212,0	221,8	229,9	240,0	244,7	216,6	219,3	219,6	217,4	210,8	209,6	215,9	219,6
Genußmittel	"	"	"	109,9	115,1	121,1	125,2	128,4	129,8	130,3	130,3	129,0	130,9	130,3	129,4	128,3	128,2	127,4
Darunter Arbeiter 6)																		
Gesamte Industrie	DBR	1000	E	3894,2	3944,7	3998,2	4061,7	4164,9	4246,4	4310,3	4328,6	4285,4	4359,7	4402,5	4437,8	4501,2	4524,0	.
"	"	1949 = 100	"	104,4	105,7	107,1	108,8	111,6	113,8	115,5	116,0	114,8	114,8	115,9	116,8	118,5	119,1	.
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	103,0	104,4	105,9	107,3	109,6	111,2	112,4	112,8	112,2	112,3	113,6	119,2	121,7	122,9	.
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	106,9	108,2	109,5	111,7	115,4	118,7	121,4	121,9	119,8	119,5	120,2	112,6	112,8	112,3	.
Geleistete Arbeiterstunden																		
Gesamte Industrie	DBR	Mill.	S	689,9	736,0	756,3	755,6	806,1	822,4	853,4	864,5	816,7	843,7	797,8	844,9	855,6	840,4	859,2
"	"	1949 = 100	"	100,9	107,6	110,6	110,5	117,9	120,3	124,8	126,4	119,4	121,3	114,7	121,5	123,0	120,8	123,5
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	99,8	105,6	110,0	110,6	116,4	117,5	121,0	122,4	116,9	119,5	112,7	124,7	127,4	126,3	130,5
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	102,9	110,9	111,8	110,3	120,7	125,5	131,9	133,9	124,2	124,6	118,4	115,7	115,1	110,8	110,8
Tägliche Arbeitszeit 7)																		
Gesamte Industrie	DBR	Std.	TD	7,70	7,77	7,42	7,15	7,17	7,45	7,61	7,99	7,94	7,44	7,55	7,62	7,60	7,91	.
"	"	1949 = 100	"	107,2	108,7	103,3	99,6	99,9	103,8	106,0	111,3	110,6	103,8	105,3	106,2	105,9	110,2	.
Produktionsgüterindustrien	"	Std.	"	7,72	7,75	7,47	7,27	7,22	7,45	7,60	7,96	7,96	7,51	7,79	7,87	7,68	8,02	.
"	"	1949 = 100	"	107,4	107,8	103,9	101,1	100,4	103,6	105,7	110,7	110,7	104,5	108,4	106,7	106,8	111,5	.
Verbrauchsgüterindustrien	"	Std.	"	7,67	7,81	7,32	6,95	7,03	7,44	7,64	8,04	7,91	7,33	7,51	7,52	7,46	7,68	.
"	"	1949 = 100	"	106,8	108,8	101,9	96,8	98,7	103,6	106,4	112,0	110,2	102,2	104,7	104,8	104,0	107,1	.
Industr. Arbeitsproduktivität																		
je Beschäftigten	DBR	1949 = 100	D	112,3	115,3	115,4	113,2	118,4	126,1	127,9	131,4	126,1	123,4	129,1	130,7	132,5	131,8	128,5
Gesamte Industrie 8)	"	"	"	114,4	117,5	118,5	116,8	122,5	130,6	132,7	138,9	130,9	128,0	134,1	131,1	132,8	129,9	129,9
Produktionsgüterindustrie	"	"	"	107,9	110,9	107,8	104,3	109,1	115,9	117,4	120,0	115,5	113,8	118,3	128,1	130,1	126,3	122,5
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
je Arbeiterstunde	DBR	1949 = 100	D	104,8	106,7	111,6	113,4	118,3	120,9	120,0	118,1	113,8	118,8	122,3	122,6	124,5	119,2	126,0
Gesamte Industrie 8)	"	"	"	107,1	109,4	114,5	115,8	122,0	125,9	125,4	123,6	118,3	122,9	127,5	122,9	124,3	119,1	125,0
Produktionsgüterindustrie	"	"	"	100,3	101,1	105,0	107,1	109,6	110,0	108,7	106,9	104,2	110,0	111,3	120,8	123,5	117,2	125,7
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stundenver																		