

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

18. Jahrgang

Berlin, den 9. November 1951

Nummer 45

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

Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Ölleitungen

Die ausschlaggebende Bedeutung des Ölleitungsverkehrs für die Ölversorgung ist anlässlich der jüngsten britisch-persischen Spannungen wieder deutlich geworden. So könnte z. B. die irakische Ölförderung leicht auf das Drei- bis Vierfache gesteigert werden und somit einen erheblichen Teil des persischen Öls ersetzen, sofern das Leitungsnetz von Kirkuk im Irak zum Mittelmeer vervollständigt wird. Ebenso sind es in erster Linie verkehrstechnische Probleme, die das südwestpersische Öl für die UdSSR schwer zugänglich machen. Es fehlt an der Tankerflotte, um das Öl vom Persischen Golf abzuholen; der Bau einer Rohrleitung über das persische Hochgebirge zum Kaspischen Meer wäre technisch sehr schwierig und daher unwirtschaftlich. Den Sowjets liegen die bisher aus politischen Gründen unerschlossenen nordpersischen Ölfelder viel verkehrsgünstiger.

Die Geschichte des Rohrleitungsverkehrs reicht bis in das Jahr 1879 zurück, als zwischen Pennsylvanien und der amerikanischen Ostküste die erste Pipeline eröffnet wurde. Die eigentliche Entwicklung der Pipelines setzte aber erst im 20. Jahrhundert ein. Während zunächst nur Rohöl transportiert wurde, werden in neuerer Zeit Pipelines in zunehmendem Maße auch für aus Öl gewonnene Fertigprodukte sowie zur Leitung von Naturgas verwandt. Hierbei versteht man unter einer Pipeline nicht nur die Röhren, sondern die gesamte für den Transport benötigte Anlage einschließlich Pumpstationen, Kraftstationen, Telefonanlagen usw.

Der Wettbewerbsvorsprung der Pipelines

Vor dem Rohrleitungsverkehr erfolgte der Transport flüssiger Güter in Kesselwagen auf der Eisenbahn. Es zeigte sich aber schnell, daß die Ölleitungen im Wettbewerb mit den Eisenbahnen erhebliche Vorteile bieten, sobald es sich um große, regelmäßig zu befördernde Mengen handelt. Der aufgelösten Zugbeförderung auf der Schiene steht die Ölbeförderung mittels weniger, konzentrierter Kraft- und Pumpanlagen gegenüber. Die Be- und Entladungen sind einfacher als beim Schienentransport. Hinzu kommt, daß im Leitungsverkehr Netto- gleich Brutto-Last ist, während beim Schienentransport nur ein Nutzeffekt von 50 vH entsteht, da bei einem Güterwagen das Wagengewicht etwa ebenso groß ist wie die Nutzlast. Einen Rücklauf von Leergut, der bei geschlossenen Eisenbahntransporten eine bedeutende Rolle spielt, gibt es nicht. Außerdem ist die Eisenbahn auf eine bewegliche Kraftquelle angewiesen, die ihrer Natur nach gewichts- und raum-

beschränkt sein muß. Hieraus folgt ein höherer Verschleiß der Lokomotiven gegenüber den im Leitungsverkehr benötigten stationären Maschinen für die Pump- und Kraftanlagen. Schließlich kann sich der Leitungsverkehr der Aufgabe, die Gewinnungsstelle mit der Raffinerie bzw. die Raffinerie mit den Verbrauchszentren unmittelbar zu verbinden, besser anpassen als die schienengebundene Bahn.

Die gegebenen Vorzüge der Pipelines können von den Bahnen auch bei optimaler Betriebsgestaltung nicht eingeholt werden. Sie zeigen sich u. a. darin, daß auf eine installierte Pferdestärke bei den Pipelines ein Vielfaches der Nutzleistung im Vergleich zur Eisenbahn entfällt. Die Selbstkosten je Tonnenkilometer machen dadurch nach amerikanischen Berechnungen für die Pipelines nur etwa ein Drittel des für den Eisenbahnölverkehr in geschlossenen Zügen erforderlichen Aufwandes aus. Da für die Pipelines im allgemeinen kein Grund vorliegt, die Bahn im gleichen Verhältnis zu unterbieten — die tonnenkilometrischen Kosten für Öl betragen für die USA-Eisenbahnen etwa 0,50 cts, auf den Pipelines etwa 0,26 cts —, können die ohnehin vergleichsweise niedrigen Anlagekosten der Pipelines in wenigen Jahren amortisiert werden.

Hieraus folgt, daß der Leitungsverkehr der Eisenbahn überlegen ist, sobald genügende Transportmengen gleichmäßig anfallen und — im Falle der Vereinigung beider Verkehrsmittel in einer Hand — der Schienenverkehr durch den Wegfall der Öltransporte nicht ausgehöhlt und damit unwirtschaftlich wird. Für alleinigen Ölverkehr wird eine neue Schienenbahn wirtschaftlich nie eingerichtet werden können. Der Ausbau einer vorhandenen Bahn für zusätzlichen Ölverkehr ist nur unter günstigen Bedingungen möglich.

Nicht so eindeutig ist die Überlegenheit der Pipelines gegenüber der Seetankschifffahrt. Je Tonnenkilometer liegen die Schiffsfrachten sogar niedriger. Da aber ein Parallelverkehr zwischen Pipeline und Tanker nur in den seltensten Fällen möglich sein wird, handelt es sich praktisch darum, lange Schiffswege durch Überlandleitungen abzukürzen. Ein typischer Fall hierfür ist die neue Ölleitung von den saudi-arabischen Ölfeldern nach der Ostküste des Mittelmeeres bei Sidon (Libanon). Diese rund 1700 km lange Leitung, zu deren Einrichtung rund 265 000 t Stahlrohre benötigt und deren Baukosten auf etwa 120 Mill. \$ veranschlagt wurden, erspart den etwa 4500 km langen Schiffsweg um Arabien und durch die Straße von Suez; sie verkürzt zum Beispiel die Fahrt nach New York um etwa ein Drittel. Bei der Planung wurden die Transport-

kosten je Faß Öl (160 l) für die etwa 1700 km lange Strecke mit 30 cts veranschlagt, während sich die Schiffsfracht um die arabische Halbinsel auf wenigstens 40 cts stellen würde.

Die Verbreitung der Pipelines in den Hauptanwendungsgebieten

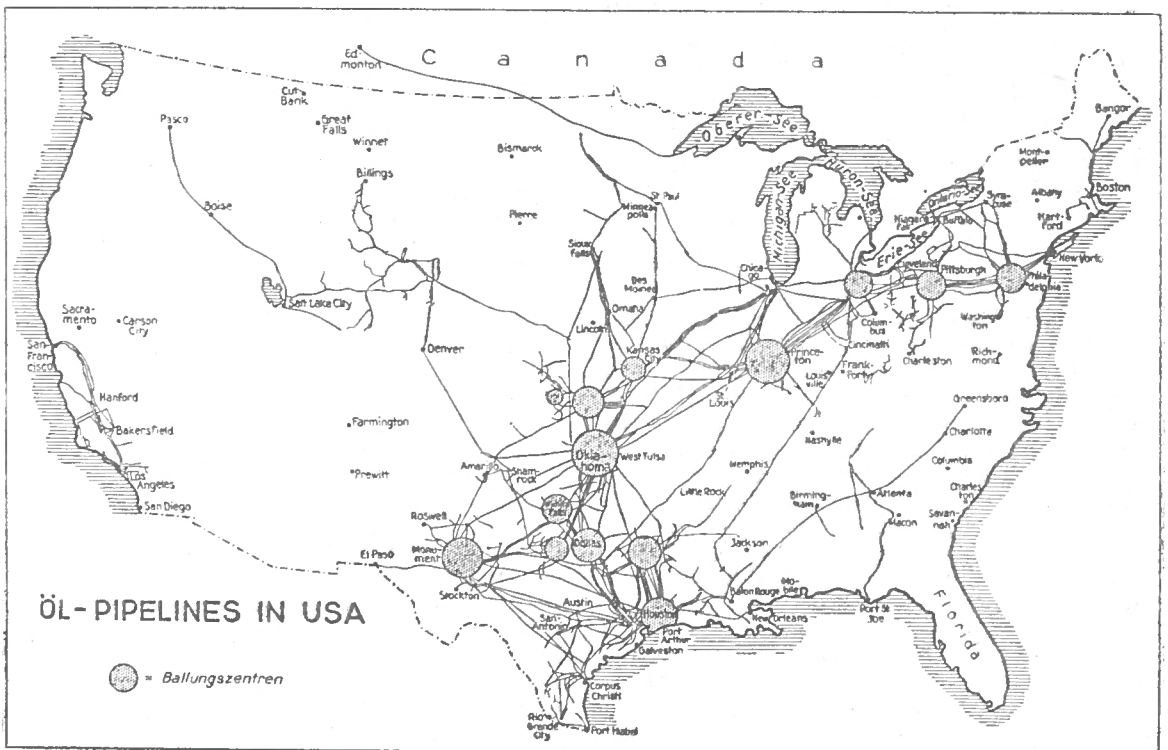
Aus der Überlegenheit der Pipelines über die alten Verkehrsmittel und aus dem steigenden Ölverbrauch in der Welt — der Jahresverbrauch hat sich in den letzten 30 Jahren verfünffacht — erklärt sich ihre Ausdehnung im letzten Menschenalter. Am verbreitetsten sind die Pipelines in ihrem Ursprungsland, den Vereinigten Staaten; es folgen der mittlere Orient und die Sowjetunion. Über bedeutende Leitungen verfügen auch noch die mittel- und südamerikanischen Staaten, während in Afrika kaum Pipelines anzutreffen sind und auch in Europa ihre Bedeutung begrenzt ist.

Das US-amerikanische Ölleitungsnetz mißt gegenwärtig rund 250 000 km, hinzu kommen noch rund 600 000 km, die der Beförderung von Erdgas dienen¹⁾. Zwei Drittel aller Leitungen können als Fernleitungen bezeichnet werden. Hiermit haben die Pipelines mehr als die doppelte Ausdehnung des Eisenbahnnetzes (360 000 km) erreicht, dessen schärfster Konkurrent sie sind. Die Stränge führen hauptsächlich von den Produktionszentren in Texas und Louisiana sowie Oklahoma und Kansas zu den Industriegebieten und Großstädten im Osten der Vereinigten Staaten. In neuerer Zeit werden auch in zunehmendem Maße die Mittelstaaten erschlossen. An der Ostküste erstreckt sich von San Franzisko bis Los Angeles auf der Basis der kalifornischen Ölfelder ein eigenes Netz. Fast 40 vH der amerikanischen Ölbeförderung erfolgt durch das Röhrennetz, ein Drittel durch die Tankschiffahrt und nur 10 vH auf der Eisenbahn, der Rest wird in dem in den letzten Jahren stark angestiegenen Straßen-

verkehr befördert. Die im letzten Kriege erbaute 2300 km lange Leitung von Texas zur amerikanischen Ostküste, die bei einem Durchmesser von 61 cm eine Jahreskapazität von 13 Mill. t aufweist, ersetzt bei einer Jahresleistung von 30 Mrd. tkm den dauernden Umlauf von über 20 000 Eisenbahnkesselwagen. Wie in keinem anderen Lande ist hier die Wirtschaft auf das Pipeline-Netz angewiesen.

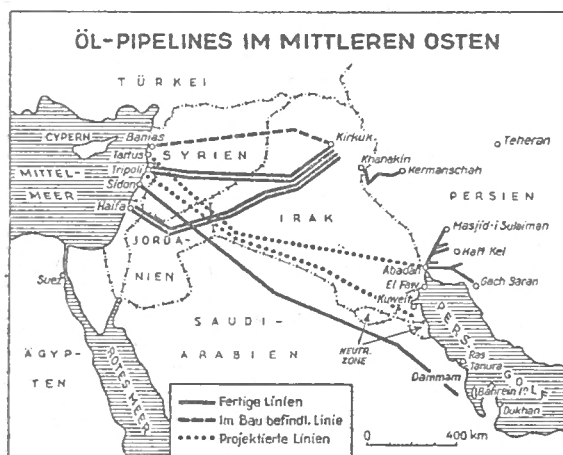
Im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten können die großen Überlandleitungen im mittleren Orient nicht als ein zusammenhängendes Netz angesprochen werden. Abgesehen von den rund 1600 km langen Leitungen in Persien, die die südwestlichen Erdölfelder mit der Raffinerie in Abadan verbinden, gibt es in diesem Gebiet zur Zeit fünf große Leitungen, die alle an der Ostküste des Mittelmeeres münden, je zwei von ihnen sind Parallelleitungen. Ihre Gesamtlänge liegt bei 5000 km. 1934 wurden die beiden bekannten Leitungen zwischen dem nord-irakischen Erdölzentrum bei Kirkuk und den Mittelmeerhäfen Tripoli und Haifa in Betrieb genommen. Die Leistungsfähigkeit dieser Leitungen von 20 bis 30 cm Durchmesser beträgt jährlich nur je 2 Mill. t, so daß die Ölförderung auf 4 Mill. t beschränkt war. Um die Produktion dieser Gebiete ausweiten zu können, wurden 1949 zwei Parallelleitungen mit um die Hälfte größerem Durchmesser gebaut. Hierdurch wurde die jährliche Kapazität (Durchsatzfähigkeit) um annähernd zweimal 5 Mill. t auf insgesamt 12—14 Mill. t erhöht. Der Streit zwischen den arabischen Staaten und Israel hat bisher die Benutzung der neuen Leitung Kirkuk-Haifa verhindert. Wegen der Transportschwierigkeiten konnte die irakische Erdölherzeugung auch 1950 nur gut 6 Mill. t erreichen. Um den Verlust der Doppelleitung nach Haifa auszugleichen und gegebenenfalls die Produktion darüber hinaus auch noch steigern zu können, ist eine 900 km lange Leitung von Kirkuk nach Banias in Syrien in Bau. Bei einem Durchmesser von 75 cm wird ihre Durchsatzfähigkeit auf jährlich

¹⁾ Die Gaspipelines nahmen im Jahre 1950 allein um 185 000 km zu. Vgl. Zeitschrift Erdöl u. Kohle, Nr. 7 — Juli 1951, S. 462.



12 Mill. t veranschlagt. Bei Betrieb aller Leitungen könnte Kirkuk dann über 15 Mill. t mehr als 1950 fördern und damit möglichenfalls einen erheblichen Teil des Ausfalls an persischem Öl (1950: 32 Mill. t) wettmachen.

Wie schon erwähnt, haben die Amerikaner 1951 begonnen, Öl von ihren saudi-arabischen Ölfeldern auf der Höhe der Insel Bahrein im persischen Golf nach Sidon am Mittelmeer zu pumpen. Diese transarabische Pipeline (TAP), die längste des mittleren Orients, berührt auf ihrem Weg vier Staaten. Bei fast 80 cm Durchmesser beträgt ihre Jahreskapazität um 20 Mill. t, d. h. rund drei Viertel der 1950 in Saudi-Arabien geförderten Ölmenge (27 Mill. t). Mehr und mehr tritt also eine Verlagerung des Erdöltransports von der Schiffsroute um Arabien und durch den Suezkanal auf den Landverkehr mit anschließendem Umschlag in den Levantehäfen ein. Im Jahre 1950 wurden infolge der blockierten Haifa-Pipelines erst rund 6 Mill. t Öl aus dem Irak an das Mittelmeer gepumpt, während noch fast 50 Mill. t per Schiff um Arabien gefahren wurden; die neue transarabische und die irakisch-syrische Leitung geben zusammen mit den alten Leitungen die Möglichkeit, jährlich über 40 Mill. t Öl auf dem Landwege zu befördern. Voraussetzung ist, daß es den Westmächten gelingt, die politischen Probleme der arabischen Völker befriedigend zu lösen. So große wirtschaftliche und technische Vorteile eine Pipeline unter normalen Verhältnissen bietet, so sehr wird sie zu einem empfindlichen Angriffsobjekt in politischen Unruhegebieten.



Im Rahmen der Verlegung des Ölverkehrs von der Suezroute auf den Landweg und der Umstellung der wachsenden europäischen Versorgung auf arabisches Öl — vier Fünftel der westeuropäischen Erdölimporte kommen zur Zeit aus dem mittleren Orient gegenüber einem Viertel vor dem Kriege —¹⁾, ist eine Pipeline von Abadan quer durch Arabien nach Tartus an der Levanteküste (nördlich Tripoli) vorgesehen. Die Trasse dieser rund 1300 km langen Pipeline sollte etwa 200 km nördlich der transarabischen Linie verlaufen; ihre technischen Abmessungen und Ausstattungen waren für eine Jahresleistung von etwa 25 Mill. t berechnet. Über die Baufortschritte liegen keine Angaben vor, bekannt ist nur, daß als Baubeginn das Jahr 1950 vorgesehen war. Wahrscheinlich wird eine Zubringer-

leitung die Ölfelder von Kuwait an diese „Middle East“-Linie anschließen und somit den Bau einer besonderen Linie von Kuwait ans Mittelmeer vorerst entbehrlich machen.

In der UdSSR haben mit der Erschließung neuer Erdölgebiete und der steigenden Erdölproduktion die Pipelines in den letzten Jahrzehnten rasch zugenommen. Diese Entwicklung wurde durch die Unzulänglichkeit des überkommenen russischen Transportsystems noch beschleunigt. Die Gesamtlänge der sowjetischen Pipelines liegt jetzt bei 6000 km. Die bekanntesten sind die 840 bzw. 885 km langen Leitungen zwischen Baku und Batumi, die 1906 bzw. 1928 in Betrieb genommen wurden und über eine Jahreskapazität von zusammen 2,5 Mill. t verfügen. Neben diesen Verbindungen sind im Kaukasusraum noch rd. 1000 km Ölleitungen vorhanden; die größte ist die Verbindung zwischen Machatsch-Kala am Kaspischen Meer und dem Donez-Industriegebiet. Weitere große Ölleitungen liegen im Emba-Gebiet und Turkmenistan sowie im Fernen Osten; dort sind die Ölfelder Sachalins mit den in Nikolajewsk, Komsomolsk und Chabarowsk auf dem Festlande liegenden Raffinerien sowie mit dem Industrieviertel des Fernen Ostens verbunden und ersparen den mehrere 1000 km langen Eisenbahntransport des Kaukasus- oder Bakuöls. Neben den Ölleitungen hat die UdSSR gegenwärtig drei große Ferngasleitungen, deren bedeutendste die zwischen dem Erdgasgebiet von Saratow und Moskau ist (850 km). Ihre jährliche Durchsatzkapazität beträgt rd. 500 Mill. cbm und dient u. a. dem Licht-, Heiz- und Kochbedarf der Moskauer Haushaltungen.

Außer in den drei genannten großen Anwendungsbereichen spielen Pipelines nur noch in den mittel- bzw. südamerikanischen Staaten Mexiko (etwa 2300 km), Venezuela (etwa 1300 km), Kolumbien (etwa 1000 km) und Argentinien eine wesentliche Rolle. In Afrika sind Pipelines, von Ausnahmen abgesehen, unbekannt. In West- und Mitteleuropa haben die Produktionsergebnisse bisher keine größeren Ölleitungen gerechtfertigt. Im Südosten Europas sind die rumänischen Leitungen, die das Erdölgebiet von Ploesti mit der Donau und dem Schwarzen Meer verbinden, die größten. Frankreich besitzt im Südwesten seines Gebietes zwischen dem Gasfeld von St. Marcet und Bordeaux mit 675 km Länge die bedeutendste europäische Ferngasleitung.

Zusammengefaßt ergibt sich, daß die Pipelines der Welt heute bereits eine Länge von fast 900 000 km erreicht haben, hiervon entfallen etwa ein Drittel auf Ölleitungen. In dem letzten Jahrzehnt ist damit, fast gleichzeitig mit dem Kraftfahrzeug und Flugzeug, ein neuer Verkehrsträger entstanden, der ebenfalls eine Konkurrenz für die „alten“ Verkehrsmittel darstellt. Der Ausbau der Pipelines, deren Länge schon heute über 60 vH des Welteisenbahnnetzes entspricht, ist noch nicht abgeschlossen. Im Gegenteil, in den letzten Jahren ist eine Erweiterung ihres Anwendungsbereichs insofern eingetreten, als jetzt auch Pipelines dort gebaut werden, wo weder Öl gewonnen noch verarbeitet wird, sondern lediglich Zwischentransporte fertiger Produkte zu leisten sind. Beispielhaft hierfür ist das brasilianische Projekt, den Hafen Santos mit Sao Paulo über etwa 75 km mit einer Leitung zu verbinden sowie der französische Plan, eine Leitung von Paris nach Le Havre (etwa 200 km) zu legen. In beiden Fällen bestehen zwischen den zu verbindenden Orten andere Verkehrsmittel, so daß die Umlegung der Kraftstofftransporte jedesmal eine Bevorzugung des wirtschaftlicheren Transportmittels bedeutet.

¹⁾ Vgl. F. Friedensburg: „Die Rohstoffe und Energiequellen im neuen Europa.“ Berlin 1943, S. 148.

Die Ernährungsschwierigkeiten in Polen

Der polnische Sechsjahresplan (1950—1955) sieht auch „die Hebung des materiellen Wohlstandes der werktätigen Massen“ vor. Der Lebensstandard soll im Jahre 1955 um 50—60 vH höher sein als im Jahre 1949, in dem die landwirtschaftliche Produktion je Kopf angeblich um $\frac{1}{3}$ über dem Stand des Jahres 1937 lag. Im Gegensatz zu diesen Planwünschen hat sich die Ernährungslage in den Jahren 1950 und 1951 aber nicht verbessert, in den Städten sogar verschlechtert. Sommer und Herbst 1951 standen im Zeichen einer akuten Knappheit an Fett, Fleisch und Fleischwaren in den Städten. Die Regierung macht einerseits die Großbauern und „Schieber“ dafür verantwortlich und versucht andererseits, die Knappheit mit der großen Diskrepanz zwischen der Entwicklung der industriellen und landwirtschaftlichen Erzeugung zu rechtfertigen.

Diese Behauptungen können die gegenwärtigen Ernährungsschwierigkeiten jedoch nicht erklären. Die Bevölkerung Polens betrug 1950 rd. 25 Millionen gegen rd. 32 Millionen, die im Jahre 1938 in dem gegenwärtigen polnischen Staatsgebiet und in den jetzt polnisch verwalteten Gebieten Deutschlands lebten; das ist rechnerisch ein Rückgang von rd. 23 vH. Nach polnischen Quellen soll sich aber die Produktion der wichtigsten Feldfrüchte in den letzten Jahren so verbessert haben, daß je Kopf der Bevölkerung heute mehr Nahrungsmittel als vor dem Kriege vorhanden sein müßten.

Ernte der wichtigsten Feldfrüchte
(Gegenwärtiger Gebietsstand)

Zeit	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Getreide insges.	Kartoffeln
in 1 000 t						
φ 1934—1938	6 854	1 965	2 830	1 632	13 281	38 014
1946	2 763	619	1 017	674	5 073	18 710
1949	6 759	1 781	2 333	1 028	11 901	30 901
1951	.	.	.	.	12 500	.
kg je Kopf						
φ 1934—1938	214	61	88	51	415	1 188
1946	111	25	41	27	203	748
1949	270	71	93	41	476	1 236
1951	.	.	.	.	500	.

1) Schätzung.

Günstiger war — nach den Angaben der polnischen Statistik — die Entwicklung des Viehbestandes mit Ausnahme von Rindern. Der Schweinebestand hatte 1950 den Vorkriegsstand bedeutend überschritten; auf 1000 Einwohner entfielen 397 Schweine gegen 303 im Jahre 1938. Inzwischen ist hier jedoch ein Rückschlag eingetreten, der u. a. darauf zurückzuführen ist, daß im Vorjahre zuviel Mutterschweine geschlachtet worden sind — eine Maßnahme, zu der die Bauern bekanntlich nur greifen, wenn das Ablieferungssoll überhöht ist, oder wenn es an Futtermitteln mangelt. Die Folge mußte ein scharfer Rückgang des Schweinebestandes sein.

Es ist anzunehmen, daß die Steigerung der landwirtschaftlichen Erzeugung im Jahre 1951 über den Vor-

kriegsstand, wie sie die amtlichen Prozentzahlen glauben machen wollen¹⁾, den Tatsachen nicht entspricht. Aber selbst bei gleichbleibender landwirtschaftlicher Erzeugung müßte eine bessere Versorgung der Bevölkerung möglich sein.

Viehbestände
(Gegenwärtiger Gebietsstand)

Zeit	Rinder	Schweine	Schafe
Bestand in 1 000 Stück			
1938	9 924	9 684	1 940
1946	3 910	2 674	727
1950	7 164	9 928	2 194
Bestand in vH von 1938			
1950	72,2	102,5	113,1
Bestand in Stück je 1 000 Einwohner			
1938	310	303	61
1950	287	397	88

Über die polnische Ausfuhr von Lebensmitteln, die — nach polnischen Angaben — 1938 wertmäßig 42,3 vH des gesamten Exports und im Jahre 1949 nur 20 vH ausmachte, ist man nur unzureichend unterrichtet, doch dürfte sie z. B. in bezug auf die Ausfuhr in die sowjetische Zone Deutschlands und in die Tschechoslowakei nicht unerheblich sein. Der geringer gewordene wertmäßige Anteil des Lebensmittelexportes am Gesamtexport besagt noch nichts über die Ausfuhrmenge. Es ist zu vermuten, daß die polnische Regierung nach sowjetischem Vorbild außerdem große Lebensmittelvorräte für die Armee und die Rüstungsindustrie anlegt und damit bedeutende Mengen von Lebensmitteln dem gegenwärtigen Verbrauch entzieht.

Die Versorgung wird weiter dadurch verschlechtert, daß die vorhandenen Lebensmittel den Verbraucher nur zum Teil auf regulärem Wege erreichen. Erschwerend kam eine höchst unzulängliche Verteilungsorganisation hinzu. Bereits im Jahre 1950 war der Großhandel fast zu 100 vH, der Kleinhandel zu 70 vH sozialisiert. Im Jahre 1951 wurden wieder zahlreiche Privatläden geschlossen, ohne daß sie durch eine entsprechende Zahl von genossenschaftlichen und staatlichen Läden ersetzt worden wären. Inzwischen führte die forcierte Industrialisierung des Landes zu einer verhältnismäßig schnellen Zunahme der städtischen Bevölkerung, mit der die Erweiterung des Handelsnetzes nicht Schritt hielt. Die polnische Presse führt ständig Klage über die komplizierte und schwerfällige Organisation des staatlichen und genossenschaftlichen Handels, den überspitzten Bürokratismus und die Interesslosigkeit des Verkaufspersonals. Die ab 1. 10. 1951 erneut eingeführte Rationierung von Fett, Fleisch und Zucker zeigt, daß man nicht damit rechnet, in absehbarer Zeit die Bevölkerung normal versorgen zu können.

¹⁾ Zambrowski, ein maßgeblicher polnischer Politiker, gibt in der Zeitung „Für dauerhaften Frieden, für Volksdemokratie“ vom 20. 9. 1951 eine Steigerung im Jahre 1951 von 32 vH gegenüber 1938 an.

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. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstraße 2. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 30,—, halbjährlich DM 16,—, vierteljährlich DM 9,—.

— Hierzu 1 Zahlenbeilage —

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1950						1951								
			Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.
Anzahl der Werktage:			26	27	26	26	25	24	26	24	25	25	23,5	26	26	27	25
Bevölkerung																	
Bevölkerungsbestand, insgesamt	D	1000	E	.	.	68700	.	.	68700	.	.	68700	.	.	68800	.	.
" " " " " "	DBR 1)	"	"	47660	47588	47725	47774	47820	47858	47895	47927	47957	48000	48048	48088	48130	48167
" " " " " "	G-B	"	"	3333	3335	3336	3339	3341	3341	3341	3341	3341	3341	3342	3343	3344	.
" " " " " "	W-B	"	"	2143	2145	2147	2150	2153	2155	2156	2157	2156	2158	2160	2162	2164	2166
" " " " " "	O-B	"	"	1190	1190	1189	1189	1188	1186	1185	1184	1185	1183	1182	1181	1180	.
" " " " " "	SBZ	"	"	.	.	17600	.	.	17500	.	.	17450	.	.	17400	.	.
Bevölkerungsbewegung																	
Geburten 2)	DBR	auf 1000 Einwohner und 1 Jahr berechnet		15,4	15,1	15,7	15,7	15,5	15,2	15,7	16,9	17,0	16,5	16,7	16,0	15,7	15,1
" " " " " "	G-B			10,3	9,7	10,0	9,7	9,4	9,7	9,6	10,0	10,1	10,0	10,6	10,1	9,8	.
" " " " " "	W-B			10,1	9,4	9,5	9,6	9,4	9,3	9,4	9,5	9,8	9,3	10,0	9,6	9,4	8,3
" " " " " "	O-B			10,7	10,2	10,8	9,9	9,5	10,4	10,1	11,0	10,7	11,3	12,0	11,0	10,4	.
Sterbefälle 3)	DBR	"	"	9,2	9,0	8,9	9,7	10,8	11,1	12,8	13,4	12,2	11,0	10,3	9,8	9,2	9,0
" " " " " "	G-B	"	"	11,3	11,4	11,3	12,9	14,1	15,1	16,5	13,8	13,7	13,4	12,8	12,2	11,8	.
" " " " " "	W-B	"	"	10,9	11,0	10,6	12,7	13,7	14,4	16,0	13,2	12,8	12,8	12,3	11,6	11,1	11,2
" " " " " "	O-B	"	"	11,9	12,0	12,5	13,2	14,8	16,2	17,5	14,9	15,2	14,3	13,9	13,4	13,0	10,8
Eheschließungen	DBR	"	"	10,2	10,2	13,1	11,9	11,5	12,8	6,3	7,6	11,0	9,3	13,8	10,5	9,7	10,4
" " " " " "	G-B	"	"	10,5	10,5	11,9	9,9	8,7	12,0	4,3	6,7	10,8	6,9	10,7	10,3	9,4	.
" " " " " "	W-B	"	"	9,7	9,9	11,1	9,6	8,2	10,8	4,1	6,3	10,1	6,9	10,0	9,7	9,1	9,2
" " " " " "	O-B	"	"	11,8	11,5	13,2	10,4	9,6	14,1	4,5	7,4	12,1	7,0	12,0	11,4	10,1	10,6
Einkommen																	
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	DBR	Mill. DM 1949 = 100	S	968,5	1035,4	1043,9	1083,7	1141,1	1150,5	1145,2	1065,5	1179,1	1196,7	1279,7	1285,8	1279,9	.
Gehälter in der Industrie	"	Mill. DM 1949 = 100	S	117,1	125,2	126,2	131,0	137,9	139,1	138,4	128,8	142,5	144,7	154,7	155,4	154,7	.
" " " " " "	"	"	"	276,1	280,1	285,8	296,7	309,4	332,2	320,5	320,9	329,0	341,2	353,6	358,7	360,8	.
" " " " " "	"	"	"	113,6	115,3	117,6	122,1	127,3	136,7	181,9	132,1	135,4	140,4	145,5	147,6	148,5	.
Eisenbahn																	
Personenverkehr	DBR	Mill. 1949 = 100	S	107,6	103,3	104,1	117,6	110,7	118,0	111,2	100,7	103,9	104,5	106,9	97,3	104,6	96,7
Beförderte Personen " , kalendertgl.	"	"	"	95,4	91,6	95,3	104,3	101,5	104,6	98,5	98,8	91,9	95,7	94,8	89,1	92,7	85,7
Personen-km " " " " " "	"	Mill.	"	2832,8	2770,9	2549,7	2513,0	2240,3	2695,5	2029,9	1887,8	2375,2	2150,9	2553,3	2416,8	2980,4	2892,1
Güterverkehr																	
Wagengestellung, arbeitstgl.	"	1000	TD	55,3	56,2	59,9	63,9	64,3	61,6	56,3	57,7	58,1	57,9	59,2	57,5	57,6	57,9
Beförderte Güter 4)	"	1000 t	S	18657	20384	21195	22888	22254	20525	19789	19027	20790	20776	19530	20833	20817	21703
dar. Kohleversand	"	"	"	6435	7208	7136	7340	7237	7240	7629	7217	7590	7382	7163	7586	7632	8059
Güterversand, arbeitstgl.	"	1949 = 100	"	97,4	102,9	110,9	119,6	119,9	116,1	104,6	107,8	112,1	112,1	111,6	108,0	107,9	108,8
Güterversd. nach West-Berlin	"	1000 t	"	105,5	120,9	151,2	199,3	209,5	230,2	240,2	220,5	284,7	303,3	319,8	304,4	307,3	278,4
Güterempf. aus West-Berlin	"	"	"	11,5	14,4	19,5	14,8	14,3	14,8	14,7	15,8	16,4	18,5	19,8	20,5	24,0	23,5
Nettotonnen-km	"	Mill.	"	3842,1	4217,3	4310,4	4578,3	4569,1	4356,8	4302,2	4161,5	4586,6	4491,1	4162,1	4501,0	4436,3	4621,0
Binnenschifffahrt																	
Güterumschlag i.d.Binnenhäfen 5)	DBR	1000 t	S	9591,5	10616,3	10111,4	9725,4	9573,9	8524,6	7486,5	8489,1	9369,5	9928,2	9958,7	11128,8	11795,8	12000,3
" Berlins m.d.Bundeshäfen	W-B	"	"	127,0	134,3	104,1	147,1	140,2	122,0	30,7	39,0	80,6	94,9	72,4	90,4	105,9	86,6
Beförderte Güter 6)	DBR	"	"	6820,2	7198,5	7227,1	6841,5	6749,3	6183,4	5398,1	6083,3	6615,6	7060,8	6979,1	7729,1	8287,5	8262,7
Geleistete Tonnen-km	"	Mill.	"	1564,3	1731,7	1758,4	1574,4	1517,5	1486,1	1241,6	1411,1	1580,2	1756,1	1753,3	1902,6	2019,5	1954,8
Seeschifffahrt																	
Güterumschlag, insgesamt	DBR	1000 t	S	2437	2837	2711	2658	2504	2623	2356	1994	2391	2295	2761	2930	3007	3097
dar. Auslandsverkehr	"	"	"	2071	2375	2311	2303	2139	2201	2090	1755	2060	1832	2394	2549	2611	2717
Post																	
Übermittelte Telegramme	DBR	1949 = 100	S	120,9	129,0	126,0	116,7	106,3	117,2	103,0	94,8	107,8	98,1	110,9	106,1	114,0	120,5
Fernsprechnahverkehr	"	"	"	108,7	110,7	114,4	116,8	116,1	121,4	120,5	109,6	117,7	117,4	114,1	117,2	115,0	116,5
Fernsprechweitverkehr	"	"	"	114,5	117,7	117,3	116,9	112,9	113,3	114,1	105,6	115,7	115,7	114,5	118,1	123,3	125,7
Beförderte Pakete	"	"	"	125,3	132,1	144,4	154,9	171,2	214,6	131,4	134,8	153,6	141,8	132,5	133,5	128,7	132,2
Eingezahlte Postanweisungen u. Zahlkarten	"	"	"														
Anzahl	"	"	"	122,2	129,6	136,3	146,7	155,6	165,9	149,6	139,3	152,6	151,9	143,0	152,6	140,7	142,2
Betrag	"	"	"	118,8	121,6	125,5	127,5	129,2	151,1	134,9	127,0	147,5	137,3	134,1	144,0	140,6	143,1
Straßenverkehr																	
Beförderte Personen	7)																
Straßenbahn	DBR	Mill.	S	254,8	257,6	259,1	264,8	272,5	279,6	274,7	252,8	265,4	263,2	264,6	247,6	249,9	245,5
" " " " " "	W-B	"	"	20,6	20,1	19,9	21,1	20,1	20,6	20,3	19,0	20,3	20,5	20,3	20,1	20,9	20,4
Omnibus	DBR	"	"	66,9	69,4	68,8	71,7	76,4	83,7	85,2	77,5	84,5	77,5	78,1	76,1	80,0	81,9
Omnibus u. Obus	W-B	"	"	5,7	5,7	5,1	5,6	5,3	5,6	5,5	5,3	5,7	6,2	6,3	6,4	7,0	7,0
U-Bahn	"	"	"	10,3	10,1	10,7	11,5	11,3	11,6	11,4	10,6	11,2	10,3	10,1	9,8	9,9	9,6
Einzelhandelsumsätze																	
Gesamter Einzelhandel	DBR	1949 = 100	S	110	110	116	114	121	180	121	110	129	117	118	119	115	119
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	106	100	103	98	104	144	103	99	118	105	107	114	108	112
Bekleidung und Wäsche	"	"	"	124	124	135	141	148	235	149	123	142	133	139	128	126	125
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	113	121	137	134	144	205	144	133	149	135	130	137	127	139
sonstiger Einzelhandel	"	"	"	101	107	108	106	115	177	110	107	122	114	106	111	117	117
Außenhandel																	
Einfuhr, insgesamt	DBR 8)	Mill. DM	S	948,5	864,3	1006,3	1312,4	1206,2	1323,0	1241,7	1221,8	1257,3	1077,9	1048,3	1072,4	1195,2	1208,5
Ausfuhr, insgesamt	"	"	"	727,8	751,2	696,8	901,3	979,8	1009,5	912,9	971,6	1089,8	1148,9	1146,6	1248,9	1347,3	1320,0
Einfuhr. (-) bzw. Ausfuhr. (+) Überschuf	"	"	"	-220,7	-113,1	-309,5	-411,1	-226,4	-313,5	-328,8	-250,2	-167,5	+ 71,0	+ 98,3	+176,5	+152,1	+111,5
Einfuhr:																	
Lebensmittel und Getränke	"	"	"	427,3	399,8	472,2	561,9	478,2	511,8	472,4	485,8	461,4	389,1	449,2	482,1	513,6	502,0
Rohstoffe u. halbfertige Waren	"	"	"	419,1	353,8	404,6	570,9	556,9	637,2	611,7	580,6	639,7	568,6	516,2	512,9	584,1	580,1
Fertige Waren	"	"	"	102,1	110,7	129,5	179,6	171,1	174,0	157,6	155,4	156,2	120,1	82,9	77,4	97,5	126,4
Ausfuhr:																	
Lebensmittel und Getränke	"	"	"	10,2	12,0	10,0	27,1	36,4	37,0	59,8	31,3	36,0	35,6	28,6	26,6	34,3	34,3
Rohstoffe u. halbfertige Waren	"	"	"	257,4	257,2	243,4	250,8	268,1	261,0	240,8	245,9	293,0	275,9	263,8	280,7	301,8	295,7
Fertige Waren	"	"	"	460,2	481,9	443,5	623,5	675,2	711,5	612,2	694,5	760,7	837,4	854,2	941,5	1011,2	990,0

*) D = Gesamtdeutschland, DBR = Bundesrepublik Deutschland, 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. — *Kursive Zahlen*: Vorläufige oder geschätzt. — °) Berichtete Zahl.

1) Ohne Ausländer in IRO-Lagern. — 2) Lebendgeborene. — 3) Ohne Totgeborene. — 4) Gesamtverkehr (Inlandverkehr einmal gezählt) einschl. Durchfuhrverkehr und Interzonenverkehr ohne bahneigenen Güterkraftverkehr. — 5) D. h. Summe der ein- u. ausgeladenen Mengen unter Doppelzählung der Güter, die im Bundesgebiet sowohl ein- als auch ausgeladen werden. — 6) Einschl. Durchgangsverkehr; Inlandverkehr nur einmal gezählt. — 7) Einschl. Stadtschnellbahn und Obus. — 8) Einschl. West-Berlin. — 9) Volkszählung vom 13. 9. 50; DBR 47 633, W-B 2146, O-B 1190.

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