

# Wochenbericht

19. Jahrgang

Berlin, den 10. April 1952

Nummer 15

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

## Möglichkeiten einer europäischen Verkehrsintegration

Durch den Schuman-Plan wird der Blick auf die Möglichkeiten für eine europäische Verkehrsintegration gelenkt. Die wichtigsten von der Montanunion erfaßten Güter, Kohle und Eisen, spielen im Eisenbahn- und Schiffsverkehr der Teilnehmerstaaten eine hervorragende Rolle. Für die Preise auf dem „gemeinsamen Markt“ sind die Gütertarife ein entscheidender Kostenbestandteil. Besonders die Eisenbahngütertarife weisen aber von Land zu Land hinsichtlich der Systematik und der Höhe starke Unterschiede auf. Dies gilt insbesondere für die Deutsche Bundesbahn und die Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.).

### Integration der Tarife

Die französischen Tarifreformen von 1947 und 1951 rückten von der nach dem Wert der Transportgüter ausgerichteten Tarifierung zugunsten einer stärkeren Berücksichtigung der Selbstkosten im Tarifsysteem ab. Die Bundesbahn hat diesen Weg, der sich aus der Konkurrenz zwischen Schiene und Straße ergibt, bisher zögernder beschritten, so daß heute die deutschen und französischen Tarife in Aufbau und Höhe erheblich voneinander abweichen. Für Kohle und Eisenerz gelten auf beiden Bahnen zahlreiche Sondertarife. Nach dem Normaltarif werden in Deutschland nur Einfuhr-Kohle und von den Halden entnommene Kohle abgerechnet. Der allgemeine Ausnahmetarif für Kohle (6 B 1), der bei einer Entfernung von 150 km 11 vH, bei einer Entfernung von 300 km aber schon fast 17 vH Ermäßigung aufweist, wird beim Versand an bestimmte Werke der deutschen Eisenindustrie noch durch verschiedene Sondertarife erheblich unterboten. Diese besonders niedrig gehaltenen Tarife liegen meist unter den französischen Sondertarifen für den Koksversand nach den französischen Hochöfen, selbst wenn dieser zum verbilligten Preis für tägliche 1000-t-Züge erfolgt<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Dem Vergleich wurde der Tarifstand von Mitte 1951 zugrundegelegt.

Auch im Erzverkehr bestehen zahlreiche Sondertarife<sup>1)</sup>. Die Bundesbahn gewährt u. a. Sondertarife für die Einfuhr über die deutschen Nordseehäfen und aus Frankreich sowie besonders niedrige Tarife für den Versand inländischer Erze nach den deutschen Hochöfen. Es beträgt z. B. die Ermäßigung für die Einfuhr französischer und luxemburgischer Minette bei einer Versandweite von annähernd 300 km rund 50 vH des Normaltarifs; die durchschnittliche Ermäßigung für den Erzversand deutscher Gruben ist noch größer.

In Frankreich erfolgt der Transport algerischer, tunesischer und französischer Erze ebenfalls zu verschiedenen Sondertarifen; diese liegen aber höher als die deutschen Sondertarife<sup>1)</sup>. Der französische Erzverkehr nach Deutschland ist nicht preisbegünstigt, er unterliegt nur der allgemeinen Rabattgewährung für die Bildung vollständiger Züge und der für die kurze Strecke nur wenig wirksamen Degression der Entfernungsstaffel. Die Fracht je Tonne in 1000-t-Zügen von Tuquenieux (bei Diedenhofen) bis zur rund 70 km entfernt liegenden deutschen Grenze beläuft sich auf rund 550 frs. oder umgerechnet 6,60 DM. Auf der deutschen Strecke bis Duisburg über Koblenz (rund 300 km) sind nach dem Einfuhr-Ausnahmetarif (7 G 1) 10,20 DM je Tonne zu entrichten. Die Gesamtfracht für eine Tonne Erz beträgt somit 16,80 DM, von denen rund vier Zehntel auf den kurzen französischen Streckenanteil entfallen; ein Tonnen-Kilometer-Satz von 3,4 Pfennig auf der Bundesbahn steht einem Tonnen-Kilometer-Satz von 9,5 Pfennig auf der französischen Bahn gegenüber.

In Anbetracht dieser unterschiedlichen Frachtenlage betreffen die auf den Verkehr bezugnehmenden Maßnahmen des Schuman-Planes sowie des „Abkommens über die Übergangsbestimmungen“ fast ausschließlich Tarifrfragen. Die wichtigsten Bestimmungen sind erstens das Ver-

<sup>1)</sup> Der allgemeine deutsche Ausnahmetarif für Erz (7 B 1) wird kaum angewandt.

bot von Sondertarifen der einzelnen Staaten, sowohl zur Bevorzugung der heimischen Wirtschaft, als auch zur Benachteiligung ins Ausland gerichteter Transporte. In beiden Fällen soll vermieden werden, daß durch Tarifmanipulationen die Industriestandorte verfälscht werden. Ausnahmetarife, die z. B. durch den Wettbewerb anderer Verkehrsmittel gerechtfertigt sind, fallen nicht hierunter, weil sie die Güte des natürlichen Standortes nicht verändern.

Zweitens ist die Bildung durchgehender internationaler Tarife (Verbandstarife) an Stelle der bisher „aneinander gestoßen“ nationalen Tarife vorgesehen. Erst die Durchstaffelung der Tarife bringt die Güter in den vollen Genuß der Entfernungsstaffel, die gegenwärtig, wie das Beispiel zeigt, bei jeder Grenzüberschreitung von neuem beginnt. Für den Verkehr zwischen Lothringen und dem Ruhrrevier bedeutet die Schaffung durchgestaffelter Tarife eine Rückkehr zur Verkehrslage vor dem ersten Weltkrieg, als ein Teil des lothringischen Minettegebietes zum Deutschen Reich gehörte.

Die dritte und für eine europäische Verkehrsintegration bedeutsamste Tarifmaßnahme des Schuman-Planes ist die vorgesehene gegenseitige Abstimmung der nationalen Kohle- und Erztarife. Sie bedeutet eine europäische Tarifvereinheitlichung auf einem Teilgebiet. Eisenbahntarife sind aber komplizierte, nach betriebs- und gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgebaute Preissysteme, von denen nicht ein Teil verändert werden kann, ohne daß das Gesamtsystem in seiner inneren Ausgleichsfunktion davon berührt wird. Die Tarifanpassung auf einem Teilgebiet, wie auch die Aufstellung von Verbandstarifen, wird daher das Problem einer umfassenden europäischen Tarifvereinheitlichung anschnitten müssen.

#### Ausbau der Verkehrsverbindungen

Die Bedeutung dieser Tarifmaßnahmen übertrifft im Hinblick auf die Integration des europäischen Verkehrswesens die an den Schuman-Plan geknüpften Erörterungen über den Ausbau der Verkehrsverbindungen im deutsch-französisch-luxemburgischen Raum, die die Kanalisierung der Mosel und die Elektrifizierung der Eisenbahnverbindung betreffen. Bisher wurde der Verkehr über die viergleisige Moseltalbahn abgewickelt, deren Jahreskapazität bei Dampfbetrieb über 40 Mill. t beträgt (der deutsch-französische Kohle- und Erzverkehr auf der Schiene betrug 1937 etwa 10 Mill. t). Die Moseltalbahn wurde in den Nachkriegsjahren nur zu einem Bruchteil ausgenutzt, insbesondere ist der Transport lothringischer Erze fast bedeutungslos geworden. Der Verkehr auf der Mosel, die zwischen Diedenhofen und der Einmündung der Saar nur für kleine Schiffe (unter 180 t Trgf.) befahrbar ist, ist unbedeutend. Ihre Kanalisierung unterhalb Diedenhofens<sup>1)</sup>, die sowohl auf deutscher als auch auf französischer Seite seit langem umstritten ist<sup>2)</sup> (einheitlich ist nur die Ablehnung seitens der Eisenbahnen beider Länder), würde nach

französischen Berechnungen über eine Viertel Mrd. DM erfordern, von der Deutschland mindestens sechs Zehntel aufzubringen hätte. Die mit diesen Mitteln geschaffene Wasserstraßenverbindung zwischen Diedenhofen und der Ruhr<sup>1)</sup> würde rund 130 km länger als der Schienenweg über Koblenz sein. Ob sich der Schiffsverkehr einschließlich des Zu- und Ablaufverkehrs preisgünstiger als der durch die Elektrifizierung verbilligte Eisenbahnverkehr stellen würde, ist vor der Verwirklichung der im Schuman-Plan geforderten Eisenbahntarifregelung nicht zu entscheiden<sup>2)</sup>. In Frankreich verspricht man sich von der Wasserstraßenverbindung eine erhebliche Verbilligung der Kokszufuhren aus Deutschland bei etwa gleichbleibenden Erzfrachten für die deutsche Wirtschaft, weil die gegenwärtigen deutschen Erzeinfuhrtarife, die fast 50 vH unter den Kohleausfuhrtarifen liegen, von der Schifffahrt kaum unterboten werden können.

#### Europäische Verkehrsbehörde . . .

Von der Bewährung des Schuman-Planes wird die Verwirklichung der im folgenden kurz skizzierten Pläne für eine übernationale Zusammenfassung des europäischen Verkehrs mit entscheidend abhängen.

Im Europarat ist die Errichtung einer alle Transportzweige umfassenden Hohen Europäischen Transportbehörde vorgeschlagen worden, für deren Aufgabenbereich und Vollmachten mehrere, zum Teil sehr weitgehende und langfristige Pläne, wie z. B. der Bonnefous-Plan, entwickelt wurden. Seine Aufgaben sind die folgenden:

1. Die Sicherung der wirksamsten Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsmittel im europäischen Gesamtinteresse,
2. die Begünstigung von Investitionen in der Verkehrswirtschaft,
3. die Verhinderung einer ruinösen Konkurrenz zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie zwischen gleichen Verkehrsmitteln auf verschiedenen Wegen,
4. die Verhinderung von nationalen Fehlinvestitionen in der Verkehrswirtschaft.

Entsprechend diesen umfassenden Aufgaben sind die Befugnisse der Lenkungsbehörde ausgestaltet worden:

1. Um den zwischeneuropäischen Verkehr lenken zu können, steht ihr ein umfassendes Informationsrecht zu.
2. Im Interesse der wirtschaftlichen Koordination der internationalen Verkehrsbeziehungen ist sie berechtigt, u. a. den Austausch und die Zusammenfassung von Transportmitteln verschiedener Staaten zu ordnen.
3. Zur technischen Vereinheitlichung des Verkehrs steht ihr eine Mitbestimmung bei dem Bau und der Ausrüstung der stehenden und rollenden Anlagen zu.

<sup>1)</sup> Für den luxemburgischen Verkehr ist der Moselweg wenig günstig. Der aus Deutschland importierte Koks müßte bei Trier umgeschlagen werden, die eingeführten Schwedenerze hätten über Rhein und Mosel einen über 700 km langen Weg zurückzulegen, sie müßten ebenfalls bei Trier ein weiteres Mal umgeladen werden. 1950 führte Luxemburg 1,6 Mill. t Schwedenerze ein.

<sup>2)</sup> Für die Höhe der Kanalfrachten ist von großer Bedeutung, ob ihnen der Kapitaldienst für den Kanalbau angelastet wird oder nicht.

<sup>1)</sup> Die Oberrhein zwischen Diedenhofen, Metz und Nancy (Erzlager Briey) ist kanalisiert und hat für Schiffe bis 280 t Trgf. über den Rhein-Marne-Kanal und den Canal de l'Est Anschluß an den Rhein und das innerfranzösische Wasserstraßensystem.

<sup>2)</sup> z. Zt. finden wieder Besprechungen in Paris statt.

4. Über Art und Höhe zwischenstaatlicher Tarife gibt die europäische Verkehrsbehörde Empfehlungen.
5. Größere nationale Verkehrsbauten bedürfen ihrer Genehmigung. Darüber hinaus kann sie sich bei der Finanzierung im europäischen Interesse liegender Verkehrsanlagen finanziell selbst beteiligen und selbst Eigentum an ihnen erwerben.

Der Vorteil einer europäischen Verkehrsbehörde für den zwischenstaatlichen Verkehr ist in der Errichtung eines einheitlichen Verkehrsraumes zu sehen, der zu einer wirtschaftlicheren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsmittel führen wird. Demgegenüber stehen die Nachteile, die mit einer zentralen Lenkung bisher privat geführter Verkehrszweige, wie z. B. des Hafenvverkehrs verbunden sind. Eine besondere Schwierigkeit für eine zentrale Lenkung bildet die Koordinierung der verschiedenen Verkehrsmittel der europäischen Teilnehmerstaaten, die bisher noch nirgends befriedigend gelöst wurde.

Wegen dieser und anderer Bedenken wurde der Plan im Mai 1951 an die wirtschaftliche Kommission des Europarates unter der Leitung von Paul Reynaud verwiesen, die ihn erheblich abschwächte. An Stelle einer „Hohen Behörde“ soll ein „Europäisches Transportamt“ gebildet werden, dessen Zuständigkeit sich auf Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Kraftverkehr beschränkt. Das Amt soll keine Entscheidungsgewalt haben, sondern lediglich Empfehlungen geben können. Die Investitionskontrolle ist ebenfalls fallen gelassen worden.

... oder internationale Zusammenarbeit

Findet auch dieser sogenannte Reynaud-Plan nicht die Billigung der europäischen Staaten, so bleibt als Ausweg nur, die vorhandenen internationalen Verkehrsorganisationen soweit zu vervollkommen, daß sie in jeder Hinsicht unbehinderten Verkehr über die Grenzen bewirken, ohne die Nachteile einer Lenkungsbehörde aufzuweisen.

Einige positive Ansätze hierzu liegen in der Nachkriegszeit vor: Das 1947 neu geschlossene Abkommen über die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Rheinschifffahrt (AVER), dem die Bundesbahn 1949 beitrug, regelt den seewärtigen

Güterverkehr zwischen der Schweiz und den Rheinanliegerstaaten<sup>1)</sup>. Ferner ist ein Wagenpool (für 100 000 Güterwagen) zwischen der Bundesbahn und der französischen Nationalbahn eingerichtet worden; er dient der besseren Ausnutzung des rollenden Materials; die Teilnahme weiterer Staaten ist erwünscht. Zwischen den gleichen Bahnverwaltungen finden Besprechungen über die einheitliche Elektrifizierung im deutsch-französischen Grenzgebiet statt. Endlich sind Erörterungen über Maßnahmen zur Verhinderung einer ruinösen Konkurrenz zwischen den Nordseehäfen Deutschlands, Hollands und Belgiens angeregt worden (Hansabund).

Auf der Grenze zwischen den Zusammenschlußbestrebungen der Gesellschaften und einer überstaatlichen Transportbehörde liegt der Sforza-Plan einer europäischen Luftverkehrsunion. Keine der nationalen Fluggesellschaften arbeitet heute im Europaverkehr rentabel. Über 30 verschiedene Gesellschaften mit etwa einem Dutzend verschiedener Flugzeugtypen befliegen z. Z. die europäischen Staaten. Jede Gesellschaft unterhält in den großen Städten des Kontinents eigene Büros, eigenes Personal usw. Diese Allgemerkosten könnten von einer Luftverkehrsunion, die einen großen Teil dieser Dienste nur einmal aufzuwenden hätte, niedriger gehalten werden. Die beratende Versammlung des Europarates hat daher kürzlich die Einberufung einer europäischen Luftverkehrskonferenz angeregt, die die Frage eines Zusammenschlusses der europäischen Luftverkehrsgesellschaften prüfen soll. Für Deutschland wäre eine Union mit anderen Gesellschaften vielleicht ein Weg, wieder aktiv in den Luftverkehr eingeschaltet zu werden.

Als koordinierende internationale Organe für diese und andere aus technischen und betriebswirtschaftlichen Bedürfnissen erwachsenden Zusammenschlußbestrebungen käme der Binnentransportausschuß sowohl der Vereinten Nationen (ECE) in Genf als auch der „Organization for European Economic Cooperation“ (OEEC) in Paris in Betracht. Diese Transportausschüsse könnten einen erheblichen Teil der Funktionen übernehmen, die einer zentralen europäischen Transportbehörde zukommen würden.

<sup>1)</sup> Das Abkommen war bereits im Frühjahr 1939 vereinbart worden, der Kriegsausbruch im Spätsommer verhinderte seine Durchführung.

## Zur Entwicklung der Wirtschaft Polens

Die polnische Industrie erfüllte laut Mitteilung der polnischen Staatlichen Kommission für Wirtschaftsplanung das Plansoll für 1951 mit 100,8 vH. Gegenüber 1950 betrug die industrielle Produktionssteigerung insgesamt 24,4 vH, darunter 13 vH beim Bergbau, 21 vH bei der Schwerindustrie und 29 vH bei der chemischen Industrie.

Die Produktionssteigerung wurde u. a. dadurch erzielt, daß die Zahl der Beschäftigten außerhalb der Landwirtschaft gegenüber 1950 um 12 vH (von 4,66 Mill. auf 5,22 Mill., darunter 2,2 Mill. Industriearbeiter) und die Arbeitsproduktivität um rd. 14 vH zugenommen hat.

Produktion einiger wichtiger Industriegüter

Jahr	Steinkohle	Koks	Roh-eisen	Roh-stahl	Eisen-erze	Strom (in Mrd. kWh)
	Mill. t					
1946 . . .	47,3	3,57	0,72	1,21	0,42	5,7
1947 . . .	59,1	4,46	0,86	1,57	0,50	6,6
1948 . . .	70,3	5,09	1,13	1,95	0,65	7,5
1949 . . .	74,1	5,75	1,28	2,30	0,68	8,1
1950 . . .	78,0	5,98	1,37	2,51	0,75	9,4
1951 . . .	81,9	6,34	1,48	2,79	0,86	11,01
1951 in vH von 1950	105	106	106	111	114	118
Plan 1952	86,0	7,3	.	3,3	1,04	12,5
Plan 1952 in vH von 1951	105,2	115,7	.	119,1	120,7	112,6

Daten zur allgemeinen Wirtschaftsentwicklung Polens

	1949	1950	1951	1952 (Plan)
Produktionsindex . . . . .	100	131	159	200
Nationaleinkommen . . . . .	100	121	136	158
Anteil des „sozialisierten Sektors“ <sup>1)</sup> am Nationaleinkommen in vH . . . . .	54	70	72	73
Investitionen . . . . .	100	125	172	207

<sup>1)</sup> 96 vH in der Industrie, 93 vH im Handel und 15 vH in der Landwirtschaft.

Nicht alle Industriezweige erfüllten das Plan-soll. Die Produktion von Erdöl blieb um 14 vH hinter dem Plan zurück. Der Plan im Lokomotivbau wurde zu 93 vH und im Traktorenbau nur zu 75 vH erfüllt. Die Produktionszunahme bei Traktoren im Vergleich zu 1950 betrug weniger als 3 vH (1950 2800 Traktoren, 1951 2880 Stück). Das Zurückbleiben der Traktorenproduktion ist wahrscheinlich auch auf eine verstärkte Produktion von Panzern zurückzuführen.

Während die industrielle Produktion im großen und ganzen den Vorjahrsstand überschritt, blieb die landwirtschaftliche Erzeugung teilweise dahinter zurück. Vorgesehen war eine Steigerung der Erträge um 10,2 vH gegenüber 1950. Amtliche polnische Mitteilungen sprechen davon, daß die Planziele infolge anhaltender Dürre nicht erreicht werden konnten. Die Ernterträge der vier wichtigsten Getreidearten lagen nach diesen Angaben „ungefähr“ auf dem Niveau des Jahres 1950. Dagegen werden niedrigere Erträge als im Vorjahr für Kartoffeln, Zuckerrüben und Futterpflanzen zugegeben. Dementsprechend konnte auch der Plan der Zuckerproduktion nur zu 79 vH erfüllt werden.

Entwicklung der landwirtschaftlichen Produktion in 1000 t

	1948	1949	1950	1951
Weizen . .	1620	1781	1854	} un- gefähr wie im Vorjahr
Roggen . .	6304	6759	6502	
Hafer . . .	2402	2333	2126	
Gerste . . .	1010	1028	1077	} unter d. Stand d. Vorjahr.
Kartoffeln	26758	30901	36884	
Zuckerrüb.	4236	4785	6377	

Die Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Brotgetreide konnte bisher sichergestellt werden. Das trifft jedoch nicht auf die Versorgung mit Kartoffeln sowie Fleisch und Fett zu. Der Schweinebestand nämlich, der Ende 1950 9,9 Mill. Stück betrug, nahm im Laufe des Jahres um rd. 2,6 Mill. Stück, also um fast 27 vH, ab. Dieser Rückgang ist u. a. auf den Futtermangel und auf die rücksichtslose Eintreibung des Ablieferungsolls, die auch vor Zuchtsauen nicht halt machte, zurückzuführen. Die Angst der Bauern vor der Kollektivierung und vor der Einstufung

als Großbauer mag auch zur Einschränkung der Viehhaltung geführt haben. Trotz aller Bemühungen gelang es nicht, das Fleischablieferungsoll zu mehr als 77 vH aufzubringen.

Entwicklung des Viehbestandes Stand am 30. Juni in 1000 Stück

	1948	1949	1950	1951
Rinder . . .	5748	6365	7300	7800
Schweine . .	4626	5837	<sup>1)</sup> 8140	7800
Schafe . . .	1410	1621	2194	2575

<sup>1)</sup> Am 3. 12. 1950 gab es 9928000 Schweine.

Dieser Rückschlag in der landwirtschaftlichen Erzeugung veranlaßte die Regierung jedoch nicht, die Landwirtschaft stärker als bisher zu fördern. Auf Grund des soeben veröffentlichten Planes für 1952 will man die landwirtschaftliche Nutzfläche um 1,3 vH, die Erträge um 10,2 vH und den Viehbestand um 5,2 vH gegenüber 1951 erhöhen, das bedeutet, daß man 1952 das ursprünglich für das Jahr 1951 gesteckte Ziel zu erreichen hofft. Dies ist jedoch sehr fraglich, da schon die Herbstsaat 1951 infolge der Dürre nur zu 93 vH des Planes durchgeführt werden konnte. Dabei muß noch berücksichtigt werden, daß die polnische Bevölkerung jährlich um rd. 300 000 Menschen anwächst.

Das Hauptgewicht des Planes für 1952 liegt nach wie vor auf der weiteren beschleunigten Industrialisierung des Landes. Der sozialisierte Industriesektor soll gegenüber 1951 seine Produktion um 22,3 vH erhöhen, wobei die Zunahme bei der Produktionsmittelindustrie 28,7 vH betragen soll. Die Verbrauchsgüterindustrie muß sich mit einer Zunahme von nur 16,5 vH begnügen, obwohl die Ausgangsbasis sehr schmal und der Mangel an Artikeln des täglichen Bedarfs sehr groß ist.

In welchem Tempo die Industrialisierung Polens forciert werden soll, ersieht man daraus, daß die revidierten Planziele für 1952 um 16,8 vH höher liegen, als es im 6-Jahresplan für dieses Jahr ursprünglich vorgesehen war.

Die Zahl der Beschäftigten des sozialisierten Sektors soll um weitere 7,4 vH zunehmen und somit 5,64 Millionen erreichen. Die Arbeitsproduktivität in der Industrie soll eine Steigerung von 13,8 vH erfahren, die Selbstkostensenkung 5,3 vH betragen. Die letzteren Maßnahmen können nur durch eine weitere Erhöhung der Arbeitsnormen ohne entsprechende Lohnsteigerungen erreicht werden.

Man hofft, das Volkseinkommen im Jahre 1952 um 17 vH und die Investitionen um 20 vH im Vergleich zu 1951 zu erhöhen. Den Investitionsbedarf für 1952 wird man nach der Praxis der vergangenen Jahre größtenteils durch Umsatzsteuern und Zwangsanleihen, d. h. auf Kosten des Lebensstandards der Bevölkerung, decken.

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 Mahake, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.  
Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Daucker & 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,—.

Gegenstand	Einheit <sup>1)</sup>		1951												1952	
			Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.
<b>Ver. Staaten von Amerika</b>																
Beschäftigte, gesamt <sup>1)</sup>	1000	E	59010	58905	60179	60044	61193	61803	62526	62630	61580	61836	o) 61336	60014	59726	59800
" ohne Landwirtschaft	"	"	52993	52976	53785	53490	53753	53768	54618	54942	54054	54168	o) 54314	54636	53540	
Arbeitslose	"	"	2503	2407	2147	1744	1609	1980	1856	1578	1606	1616	o) 1828	1674	2054	2100
Produktion, gesamt <sup>2)</sup>	1935/39 = 100	D	221	221	222	223	222	221	212	217	219	o) 219	o) 218	218	219	219
" Verarb. Industrie	"	"	231	232	234	234	233	231	222	o) 226	228	226	o) 218	228	227	229
" Bergbau	"	"	164	158	158	164	165	165	156	o) 165	o) 167	o) 174	o) 170	170	164	164
Gewerbl. Wirtschaft, Umsatz <sup>3)</sup>	Mrd. \$	S	45,9	44,8	44,2	43,4	44,7	43,1	o) 41,7	o) 42,9	o) 41,2	o) 41,2	o) 41,2	43,7	42,0	.
" Lagerhaltung <sup>3)4)</sup>	"	"	62,1	63,4	65,2	67,4	69,0	69,4	70,3	70,1	o) 70,0	o) 70,1	o) 70,1	70,0	70,3	.
Außenhandel, Generalimport	Mill. \$	E	o) 1024	909	o) 1100	o) 1032	1018	o) 929	o) 894	o) 880	o) 718	o) 833	o) 833	818	801	922
" Generalausfuhr	"	"	o) 974	1076	1284	o) 1372	o) 1355	o) 1292	o) 1189	1267	o) 1232	o) 1155	o) 1155	1388	1435	1246
Goldbestand, gesamt	"	E	22443	22086	21855	21807	21755	21759	21800	22013	22144	22332	22332	22551	22931	29110
" Bundes-Res.-Banken <sup>5)</sup>	"	"	21210	20972	20619	20568	20508	20518	20561	20775	20914	21116	21396	21731	21892	
Zahlungsmittelumlauf, gesamt	"	S	27028	27164	27038	27122	27461	27601	27706	28034	28137	28301	28742	29403	28347	28390
Bankdebitoren, gesamt <sup>6)</sup>	"	S	123224	101437	129112	114898	116572	120698	110736	111190	107504	123671	117212	129549	123059	
Konsumkredite,	"	"	19377	19533	19379	19126	19207	19256	19132	19262	o) 19362	o) 19585	19983	20610	.	.
Emissionen, gesamt <sup>7)</sup>	"	"	519	834	1233	1064	1161	1302	937	634	986	1288	.	.	.	.
" Neues Kapital	"	"	442	649	1022	920	946	1106	810	441	792	966	.	.	.	.
Aktienkurse (416 Aktien) <sup>8)</sup>	1935/39 = 100	D	172,4	173,7	168,3	173,9	170,7	169,8	177,0	183,6	186,1	180,2	177,1	182,4	188,7	180,4
Kurse festverzinslicher Werte <sup>9)</sup>	vH	"	101,2	100,9	99,3	98,7	98,3	97,9	98,5	99,2	98,7	98,3	97,8	97,4	.	.
Staatseinnahmen	Mill. \$	S	4621	4820	8911	3289	4039	7603	2833	4165	6524	2708	3951	5576	5153	.
Staatsausgaben	"	"	3808	3211	4058	4007	4517	5969	4739	5087	5163	5483	5178	5627	5455	.
Großhandelspreise <sup>10)</sup>	1926 = 100	D	180,1	183,6	184,0	183,6	182,9	181,7	179,4	178,0	177,6	o) 178,1	o) 178,3	177,8	175,9	174,8
Lebenshaltungskosten <sup>11)</sup>	1935/39 = 100	M	181,5	183,8	184,5	184,6	185,4	185,2	185,5	185,5	186,0	o) 186,0	o) 186,0	189,1	189,1	187,9
<b>Großbritannien</b>																
Beschäftigte, gesamt <sup>1)</sup>	1000	E	22166	22133	22153	22211	22258	22304	22332	22404	22399	22363	22344	22221	22203	.
Registrierte Arbeitslose	"	"	310	288	264	231	203	188	195	205	235	276	o) 297	350	379	393
Produktion, gesamt <sup>12)</sup>	1946 = 100	D	138	148	139	147	141	145	135	127	o) 145	o) 150	o) 151	139	144	.
" Metallindustrie	"	"	129	138	132	139	129	135	122	111	135	136	138	128	.	.
" Textilindustrie	"	"	143	150	141	154	144	152	131	134	143	148	145	120	134	.
Außenhandel, Spezialimport	Mill. £	S	o) 290,1	o) 240,7	286,3	300,5	326,6	348,9	348,9	354,8	327,0	352,1	318,7	305,5	342,9	280,7
" Spezialausfuhr	"	"	214,4	175,4	190,5	230,2	229,8	200,0	222,2	226,2	208,2	235,3	o) 243,9	204,7	250,1	227,0
Bank von England, Goldbestand	"	E	4,4	4,4	3,5	3,9	3,9	3,9	3,9	3,4	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
" Notenumlauf	"	"	1282,0	1289,0	1320,1	1313,8	1331,6	1349,3	1380,9	1358,0	1348,9	1351,8	1363,7	1437,9	1353,8	1367,0
Emissionen, gesamt <sup>13)</sup>	"	S	28,1	10,0	23,6	1,6	11,1	11,2	83,7	6,0	15,5	4,4	.	.	.	.
Aktienkurse (51 Ind.-Aktien)	1938 = 100	M	144	152	148	154	160	163	161	156	159	.	.	.	.	.
Kurse festverzinslicher Werte	"	"	99,0	97,4	94,9	93,8	93,6	91,4	91,7	92,0	91,4	91,7	89,6	91,1	89,6	91,1
Staatseinnahmen	Mill. £	S	595,2	595,0	411,1	274,0	266,7	305,3	292,5	304,4	340,6	254,2	315,1	329,1	644,1	733,7
Staatsausgaben	"	"	223,3	263,6	436,0	274,4	236,7	318,5	249,2	316,8	405,2	307,6	279,3	503,7	287,6	452,3
Großhandelspreise <sup>14)</sup>	1938 = 100	D	o) 300,0	o) 305,6	309,2	314,1	315,3	316,4	315,4	o) 323,6	o) 325,2	o) 323,8	o) 328,6	330,2	334,9	329,4
Lebenshaltungskosten <sup>15)</sup>	Juni 1947 = 100	M	o) 117,0	118,0	119,2	121,1	124,1	124,5	126,4	127,0	128	129	129	130	133	133
<b>Frankreich</b>																
Arbeitslose <sup>16)</sup>	1000	E	55,6	56,7	54,0	50,1	45,2	38,8	33,0	31,1	28,6	27,3	30,3	33,0	37,9	41,2
Produktion <sup>17)</sup>	1938 = 100	D	136	140	137	142	145	144	133	o) 112	o) 137	143	148	145	150	153
Außenhandel, Spezialimport	Mrd. frs.	S	104,85	117,48	121,48	133,60	140,09	150,82	141,95	128,82	130,78	138,48	o) 146,54	152,41	155,18	177,92
" Spezialausfuhr	"	"	105,59	127,89	123,75	131,38	115,02	134,15	116,49	111,17	123,14	128,14	o) 131,24	131,09	119,62	127,93
Bank v. Frankreich, Goldbestand	"	E	183	183	183	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191
" Notenumlauf	"	"	1536	1542	1576	1598	1632	1661	1699	1754	1779	1828	1780	1842	1867	1881
Emissionen v. Obligationen	"	S	1,5	3,6	3,5	0	1,5	0,6	0,2	2,4	9,1	5,7	1,0	3,9	0	
Aktienkurse (122 Ind.-Akt.)	1938 = 100	D	107,6	118,5	120,4	121,8	122,2	126,6	125,6	138,9	147,5	150,4	145,7	151,5	172,4	179,8
Kurse festverzinslicher Werte	1949 = 100	"	99,7	99,6	100,1	99,2	100,4	100,6	101,2	102,0	103,8	103,5	103,1	103,7	103,7	104,1
Großhandelspreise (319 Waren)	"	"	123,0	130,0	134,0	140,2	140,7	137,6	134,7	133,9	137,5	o) 145,5	o) 150,7	151,5	152,5	152,0
Lebenshaltungskost. (Paris, 34W)	"	"	119,3	120,9	123,6	125,7	129,3	129,2	130,0	131,2	133,0	135,7	140,4	142,9	145,9	148,5
<b>Niederlande</b>																
Arbeitslose <sup>18)</sup>	1000	E	116,7	104,2	91,0	81,6	69,4	61,3	67,9	79,1	79,0	93,8	121,8	155,0	174,9	.
Produktion, arbeitstätig	1938 = 100	D	143	151	157	151	148	143	o) 131	o) 132	o) 148	o) 148	150	149	143	.
Außenhandel, Spezialimport	Mill. hfl.	S	791	769	869	821	o) 935	950	905	793	708	773	o) 677	682	.	.
" Spezialausfuhr	"	"	524	568	555	582	578	618	574	588	694	780	o) 739	618	.	.
Niederländ. Bank, Goldbestand	"	E	1175	1175	1175	1175	1177	1177	1177	1177	1177	1182	1182	1195	1195	1201
" Notenumlauf <sup>20)</sup>	"	"	2841	2814	2761	2682	2709	2693	2806	2762	2755	2841	2843	2291	2867	2911
Emissionen <sup>21)</sup>	"	S	8,8	9,2	15,9	217,6	7,6	2,4	111,7	1,3	2,0	17,5	87,8	90,8	30,5	.
Aktienkurse	1938 = 100	D	158,2	160,9	159,2	155,7	151,5	148,3	144,9	143,9	148,4	151,8	145,4	143,5	143,7	.
Großhandelspreise	1948 = 100	"	136	139	144	145	146	145	142	142	142	143	144	145	145	.
Lebenshaltungskosten	1949 = 100	M	113	115	117	122	122	121	122	121	121	121	120	119	.	.
<b>Belgien</b>																
Arbeitslose <sup>22)</sup>	1000	D	240,8	257,7	185,8	187,1	182,4	190,7	200,2	199,2	193,5	197,1	213,2	278,1	304,6	309,0
Produktion, gesamt <sup>23)</sup>	1936/38 = 100	S	123	126	131	132	o) 134	o) 132	o) 118	o) 125	128	130	131	128	.	.
Außenhandel, Spezialimport	Mill. bfrs.	S	10654	10258	12221	11360	11063	10048	9371	9700	8708	10936	10506	11695	10660	.
" Spezialausfuhr	"	"	9017	9907	11771	11072	10522	11887	10422	11169	11319	o) 12447	10995	11130	11331	11400
National Bank, Goldbestand	"	E	29565	30308	29471	30482	29432	29307	29742	30399	31887	31029	30937	31070	31529	30483
" Notenumlauf	"	"	86868	87085	85010	85138	86781	86814	88822	90248	90497	92512	91226	93160	94197	93637
Bankkredite an öffentliche Hand	"	S	55,0	52,7	52,0	51,1	51,2									



Gegenstand	Einheit	Vorjahr					Gegenwart									
		4.-10. März 1951	11.-17. März 1951	18.-24. März 1951	25.-31. März 1951	1.-7. April 1951	27. Jan. bis 2. Febr. 1952	3.-9. Febr. 1952	10.-16. Febr. 1952	17.-23. Febr. 1952	24. Febr. bis 1. März 1952	2.-8. März 1952	9.-15. März 1952	16.-22. März 1952	23.-29. März 1952	30. März bis 5. April 1952
		10.	11.	12.	13.	14.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Woche:																
<b>Arbeitsmarkt</b>																
Arbeitslose in Westdeutschland . . .	1000	.	1618	.	1567	.	1825	.	1894	.	1893	.	1720	.	.	1580
" Westberlin . . .	"	.	284	.	284	.	281	.	281	.	280	.	272	.	.	268
Versicherte Arbeitslose in USA . . .	"	975	940	920	899	925	1392	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Produktion</b>																
Geschäftstätigkeit in USA . . . . .	1935/39=100	218,0	217,7	218,5	219,7	225,4	217,8	217,5	219,7	217,1	218,2	217,4	216,1	215,6	.	.
Industrieproduktion in USA . . . . .	"	218,8	221,0	219,1	219,3	219,3	222,4	224,6	221,3	221,7	224,3	222,0	226,8	220,0	221,4	.
Steinkohlenförderung in Westdschld. <sup>1)</sup>	1000 t	2474	2437	1976	2012	2356	2467	2484	2499	2473	2361	2463	2480	2494	2482	.
" Großbritannien . . . . .	"	4693	4775	4061	3958	4718	4529	4612	4636	4649	4636	4651	4711	4709	4695	.
Kohlenförderung in USA . . . . .	Mill. t	9,07	8,95	9,18	9,20	8,26	9,46	9,61	.	9,15	9,33	8,99	8,86	8,64	.	
Rohstahlerzeugung in Westdeutschld. <sup>2)</sup>	1000 t	154	164	153	147	176	205	204	202	206	202	207	208	211	217	.
" USA . . . . .	Mill. t	1,83	1,81	1,83	1,88	1,86	1,89	1,90	1,89	1,90	1,91	1,91	1,91	1,93	1,93	.
Kraftwagenherstellung in USA . . . . .	1000 Stück	181	178	176	182	164	102	101	108	110	116	117	119	124	125	.
Stromverbrauch in Westdeutschland . . .	Mill. kWh	635	636	592	589	626	723	722	710	718	686	688	702	696	.	.
" Westberlin <sup>2)</sup> . . . . .	"	19	19	18	16	17	22	22	21	21	21	21	21	20	20	.
<b>Güterverkehr</b>																
Wagenanforderung } Bundesbahn	1000	376,7	402,8	343,8	337,1	382,7	356,9	344,7	348,3	350,5	349,1	352,5	367,7	370,4	.	.
Wagengestellung } Westdeutschland	"	344,9	350,4	298,2	290,8	346,2	353,0	342,9	346,6	348,8	347,0	350,6	365,1	366,1	.	.
<b>Zahlungsverkehr</b>																
Zahlungsmittelumlauf in Westdeutschland u. Westberlin . . . . .	Mill. DM	7766	7542	7422	8058	7770	9620	9215	9031	8644	9873	9531	9248	8853	.	.
Notenumlauf d. Bank von England . . . . .	£	1295	1300	1313	1320	1322	1354	1358	1361	1361	1367	1375	1380	1382	1385	1394
" Frankreich . . . . .	Mrd. sfrs.	1587	1563	1553	1577	1610	1867	1867	1831	1821	1881	1896	1870	1842	1862	.
" Niederland. Bank . . . . .	Mill. hfl.	2866	2813	2785	2814	2829	2912	2933	2888	2880	2911	2983	2929	2894	2893	.
" Belgisch. Nationalabk. . . . .	bfrs.	86483	85566	85026	85010	86122	94197	94494	93694	93018	93637	94692	93829	93300	.	.
" Schweizer. . . . .	sfrs	4327	4282	4352	4420	4397	4592	4495	4440	4444	4569	4503	4456	4437	.	4591
" Schwedisch. . . . .	skr.	3269	3182	3251	3358	3199	3891	3785	3720	3692	3896	3801	3675	3676	.	.
" Bank von Canada . . . . .	\$	1302	1304	1315	1320	1322	1377	1377	1376	1374	1373	1383	1387	1390	.	.
Zahlungsmittelumlauf in USA . . . . .	\$	27219	27167	27121	27038	27138	28347	28378	28425	28387	28390	28464	28452	28361	28329	.
<b>Geld- und Kapitalmarkt</b>																
<i>Bank deutscher Länder</i>																
Inlandswechsel . . . . .	Mill. DM	3896	3665	3596	3783	3711	3911	3843	3485	3272	3480	3623	3425	3395	.	.
Schatzwechsel der Bundesverwaltung . . .	"	375	336	82	78	80	100	113	134	96	209	236	201	24	.	.
Lombardforderungen . . . . .	"	959	1018	902	1011	856	664	421	549	453	858	465	491	367	.	.
Vorschüsse an die öfftl. Verwaltung . . . .	"	679	571	404	670	644	81	86	192	202	295	394	330	592	.	.
Forderungen gegen die öfftl. Hand. . . . .	"	5971	5940	5844	5928	5947	5646	5724	5545	5468	5745	5627	5373	5135	.	.
Depositen . . . . .	"	3015	3025	2506	2610	2624	2267	2519	2469	2429	2334	2516	2343	2385	.	.
<i>480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland</i>																
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken . . . .	"	9788	9816	9741	9493	9426	11808	11718	11875	12048	12064	11992	12273	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken . . . . .	"	11986	11916	11871	11814	11981	14457	14674	14792	14912	14681	14860	14816	.	.	.
darunter Spareinlagen . . . . .	"	2048	2044	2036	2043	2051	2683	2716	2744	2759	2782	2816	2834	.	.	.
<i>Berliner Zentralbank</i>																
Wechsel . . . . .	"	26,7	26,7	20,2	21,6	8,3	141,9	155,2	148,7	154,3	148,2	152,3	139,9	142,2	.	115,3
Angekaufte Ausgleichsforderungen . . . . .	"	118,6	119,7	132,8	151,3	155,6	200,7	179,7	178,9	181,5	181,7	181,7	169,2	177,3	.	172,3
Einlagen insgesamt . . . . .	"	144,8	130,6	122,4	139,9	143,3	186,5	175,2	159,6	177,2	146,9	181,5	155,6	161,7	.	136,2
<i>Bank von England</i>																
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. . . . .	Mill. £	1845,2	1345,8	1345,7	1345,7	1345,7	1396,8	1396,8	1396,7	1396,7	1396,8	1396,8	1396,8	1396,8	1396,7	1446,7
Forderungen der Bankabteilung . . . . .	"	350,5	362,6	395,0	407,3	410,5	351,6	374,3	371,8	364,5	361,8	369,8	383,6	379,4	375,4	336,4
Depositen insgesamt . . . . .	"	387,8	395,0	414,7	420,1	421,3	381,3	400,1	394,7	387,3	378,3	378,1	386,9	381,2	374,2	375,9
<i>Bundes-Reserve-Banken USA</i>																
Aktiva (gesamt) . . . . .	Mill. \$	47048	47889	47956	48019	47593	49008	48879	49545	49550	49482	49373	49376	50811	49445	.
darunter: Goldzertifikate . . . . .	"	20115	20080	20021	20017	19948	21012	21074	21119	21146	21186	21386	21386	21403	21407	.
" Regierungspapiere . . . . .	"	22179	22426	22348	22606	22914	22785	22614	22499	22400	22555	22514	22530	22825	22528	.
Einlagen insgesamt . . . . .	"	20564	21020	20951	21272	21064	20963	20927	21040	21247	21151	21353	21262	21786	21019	.
darunter: Regierungseinlagen . . . . .	"	494	420	608	1052	711	221	52	261	491	712	670	638	6	7	.
<i>Zinssätze</i>																
<i>in Westdeutschland</i>																
Diskontsatz d. Bank deutscher Länd. . . . .	% p. a.	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Tagesgeld in provisionsfr. Rechnung . . . .	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Spareinlag. m. gesetzl. Kündigungssfr. . . .	"	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Tagesgeld in London . . . . .	"	1/2-3/4	1/2-3/4	1/2-3/4	1/2-3/4	1/2-3/4	8/4-11/4	8/4-11/4	1/4-11/2	8/4-11/2	8/4-11/4	8/4-11/4	2-29/4	2-21/2	2-21/2	2-21/2
Handelswechsel, 3 Mon., London . . . . .	"	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	2 3/4-3 3/4	2 3/4-3 3/4	2 3/4-3 3/4	2 3/4-3 3/4	2 3/4-3 3/4	2 3/4-3 3/4	4-5	4-5	4-5	4-5
<i>Effektenmarkt</i>																
<i>400ige Wertpapiere in Westdeutschland</i>																
Kursniveau, gesamt . . . . .	vH	7,25	7,24	7,19	7,15	7,15	9) 81,11	81,43	81,33	81,31	81,09	81,17	81,17	.	81,00	80,81
dar. Pfandbriefe d. Hypothekenbanken . . . .	"	7,34	7,34	7,27	7,18	7,17	9) 80,82	81,34	81,24	81,15	81,00	81,24	81,12	.	80,96	80,65
Pfandbr. d. öfftl.-rechtl. Kreditanst. . . . .	"	7,54	7,52	7,47	7,47	7,47	9) 78,16	78,34	78,41	78,34	78,34	78,34	78,34	.	78,34	78,34
Kommunalobligationen . . . . .	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
der Hypothekenbanken . . . . .	"	7,10	7,10	7,03	6,98	6,96	9) 76,10	75,90	75,25	75,20	75,23	74,75	75,75	.	75,30	75,25
der öfftl.-rechtl. Kreditanstalten . . . . .	"	7,96	7,94	7,94	7,94	7,92	9) 80,83	80,83	80,50	80,50	80,50	80,50	80,50	.	80,50	80,50
Industrieobligationen . . . . .	"	6,63	6,63	6,61	6,65	6,69	9) 84,21	84,35	84,17	84,36	83,71	83,54	83,74	.	83,40	83,28
Aktienindex, Westdeutschland <sup>5)</sup> . . . . .	Dez. 48 = 100	213,3	213,4	213,9	211,4	210,9	382,0	392,7	377,0	360,5	365,1	352,2	341,5	333,3	325,1	145,7
Aktienindex, Großbritannien <sup>4)</sup> . . . . .	1.7.1935 = 100	121,2	120,0	119,9	120,9	122,5	114,6	114,8	113,5	111,7	110,6	113,9	109,3	106,7	106,9	111,1
Aktienindex, USA <sup>6)</sup> . . . . .	1935/39 = 100	188,3	181,7	185,2	182,4	182,9	205,4	203,8	202,4	198,4	195,5	200,7	201,4	202,0	201,5	.
<b>Wechselkurse</b>																
Notenfrierverkehr in Zürich <sup>7)</sup> . . . . .	sfrs./je100DM	79,00	80,00	80,25	80,50	81,50	86,75	87,25	86,00	85,50	86,88	88,75	91,75	90,90	.	90,90
" New York <sup>8)</sup> . . . . .	\$ je 100 DM	18,250	18,375	18,375	18,375	18,875	19,750	19,875	19,625	19,750	20,000	20,375	21,125	20,375	.	20,625
DM-Ost in Berlin (Mittelkurs) <sup>7)</sup> . . . . .	je DM-West	5,20	5,20	5,20	5,10	5,00	4,42	4,44	4,37	4,54	4,54	4,47	4,58	4,47	4,47	4,10
<b>Warenpreise</b>																
<i>Großhandelsindizes</i>																
Rohstoffpreise in USA (Moody) <sup>7)</sup> . . . . .	31.12.31 = 100	524,4	524,0	530,5	524,7	521,4	454,5									