

Wochenbericht

19. Jahrgang

Berlin, den 6. Juni 1952

Nummer 23

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

Zur Agrarpolitik Großbritanniens

Im Jahre 1947 war Großbritannien durch eine akute Dollarkrise gezwungen worden, seine Nahrungsmiteleinfuhr stark zu beschränken und Maßnahmen zu ergreifen, um die eigene Erzeugung schneller als bis dahin vorgesehen zu steigern. Als Folge der erneuten Zuspitzung der britischen Zahlungsbilanzkrise bahnt sich gegenwärtig wieder eine ähnliche Zwangslage wie 1947 an. Während die Grundnahrungsmittel in England immer noch rationiert sind, ist der Bevölkerung durch Einfuhrbeschränkungen jetzt bereits eine Reihe von unrationierten Lebensmitteln entzogen worden. Wenn man auch annimmt, weitere Beschränkungen vermeiden zu können, so gehen die Bemühungen doch dahin, die eigene Erzeugung von Grundnahrungsmitteln in jeder Weise weiter zu steigern.

Großbritannien, früher das typische Freihandelsland, hatte bereits Anfang der 30er Jahre den Schutz seiner Landwirtschaft aufgenommen. Dieser Schutz beschränkte sich zunächst auf Subventionszahlungen an die Landwirtschaft für Zuckerrüben, Weizen, Fett, Vieh und Milch. Später wurde die Förderung auch auf andere Erzeugnisse ausgedehnt und mit Beginn des zweiten Weltkrieges wurde alles getan, um die landwirtschaftliche Produktion zu steigern. Am Ende des Krieges lag der Netto-Ertrag der Landwirtschaft in Großbritannien um 30 vH über Vorkriegsstand. Das Programm von 1947 sollte bis 1952/53 eine weitere Steigerung um 20 Punkte bringen, so daß zu diesem Zeitpunkt die Nettoproduktion der britischen Landwirtschaft auf 150 vH des Vorkriegsstandes gelegen hätte. Bis zum Jahre 1950 ist bereits ein Stand von 140 vH erreicht worden.

Der jetzt eingetretene Zwang zu einer weiteren Produktionssteigerung — der neue Plan sieht eine Hebung der landwirtschaftlichen Erzeugung auf 160 vH des Vorkriegsstandes vor — führt zu Überlegungen, ob die bisher verfolgte Agrarpolitik richtig und zweckmäßig gewesen ist, und welche Verbesserungen gegebenenfalls notwendig und wünschenswert erscheinen¹⁾.

Subventionen und Preiserhöhungen

Bereits während des Krieges konnten die größten Erfolge dadurch erreicht werden, daß Grün-

land umgebrochen und als Ackerland genutzt wurde. Ackerland bringt weit mehr Kalorien als Grünland, verlangt allerdings auch einen weit höheren Aufwand an Arbeit und Düngung. Für den Bauern ist eine solche Umwandlung deshalb eine Maßnahme, die einschneidende Wirkungen auf die gesamte Betriebsführung hat. Einmal ist der Umbruch von seit Jahrzehnten nicht beackertem Grünland eine schwere und kostspielige Arbeit, sodann beansprucht ein höherer Ackeranteil auf die Dauer stärkere Anspannung, vielleicht die Anschaffung eines Trackers, und die Bereitstellung zusätzlicher Arbeitskräfte. Es ist daher üblich geworden, dem Bauern eine solche volkswirtschaftlich erwünschte Umstellung durch Gewährung einer Umbruchprämie zu erleichtern. Die neuen Bemühungen um Steigerung der Agrarproduktion haben deshalb mit der Gewährung einer Prämie von 5 £ für den Umbruch eines acre (= 0,4047 ha) Grünland begonnen.

Darüber hinaus müssen die Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse die Umstellung lohnend erscheinen lassen. Der neue Plan sieht daher höhere Preise für fast alle Produkte — mit Ausnahme von Wolle — vor, wobei die Preise für tierische Erzeugnisse stärker heraufgesetzt sind als die für pflanzliche Produkte. Bei der Preispolitik kommt es jedoch vor allem auf die Stetigkeit der Entwicklung an. Umstellungen in der Landwirtschaft können nur langsam und auf längere Sicht vorgenommen werden. Der Bauer muß deshalb wissen, daß die von der Regierung

¹⁾ „The Economist“ vom 9., 11. und 23. Februar 1951.

eingeleiteten Maßnahmen nicht kurzfristig geändert werden. Nun sind zwar von der Regierung und den politischen Parteien neben den jährlich festgesetzten Preisen Mindestpreise für vier Jahre im Voraus garantiert worden, jedoch sind diese Preise so niedrig bemessen, daß sie eher Beunruhigung hervorgerufen als zur Beruhigung beigetragen haben. Die Forderungen auf Ausdehnung der Erzeugung sind von den Ministerien bisher in der Regel zur Behebung einer augenblicklichen Notlage erhoben worden; es muß dem Bauern jedoch klargemacht werden, daß eine weitere Steigerung der Produktion nicht nur dazu dienen soll, eine augenblickliche Dollarkrise zu überwinden, sondern daß die Landwirtschaft infolge des steigenden Bedarfs nach hochwertigen Nahrungsmitteln und der auf lange Sicht geringeren Einfuhrmöglichkeiten mit einem auch auf die Dauer breiteren Markt für heimische Erzeugnisse rechnen kann.

Bei den erstrebten Produktionssteigerungen kommt es in erster Linie darauf an, daß diese von der breiten Masse der Bauern erreicht werden. Einzelne fortschrittliche Betriebe sind längst intensiviert und ziehen aus den hohen Preisen Nutzen. Daneben bestehen aber noch zahlreiche unentwickelte Wirtschaften, bei denen es an Kapital und Arbeitskräften fehlt, um den Boden voll auszunutzen. In ihnen ist eine große Reserve für weitere Produktionssteigerungen gegeben.

Nach einer Untersuchung von Blagburn¹⁾ bieten die heutigen Preise für eine Intensivierung ausreichenden Anreiz. Bei einer Produktionssteigerung um 30 vH würde der Mehraufwand nur reichlich die Hälfte des zu erwartenden Mehrertrages ausmachen. Für die meisten Betriebe wäre also eine Produktionssteigerung durchaus lohnend, insbesondere deshalb, weil sie eine wirtschaftlichere Ausnutzung der vorhandenen Kräfte und Einrichtungen ermöglicht und dadurch die Generalunkosten vermindert.

Es erscheint fürs erste erstaunlich, daß nicht alle Bauern Gebrauch von der sich hier bietenden Möglichkeit machen, ihr Einkommen zu steigern. Indes schrecken die progressiven Steuersätze, die Notwendigkeit höherer Kapitalinvestitionen und das damit verbundene höhere Risiko sowie die größere Krisenanfälligkeit der intensivierten Betriebe viele Bauern von einer Intensivierung ab. Außerdem fürchten sie die starke Arbeitsbelastung, die in erster Linie die eigene Familie trifft, da fremde Arbeitskräfte für die Landwirtschaft schwer zu erhalten sind. An einem Mehreinkommen, das sie sich mit einer Überbeanspruchung ihrer eigenen Arbeitskraft erkaufen müssen, haben die Bauern verständlicherweise nur geringes Interesse, zumal infolge der starken Arbeitsüberlastung kaum Zeit bleibt, die Früchte der Mehrarbeit zu genießen.

¹⁾ C. H. Blagburn: „Some Economic Aspects of Increasing Farm Output“. University of Reading, Department of Agricultural Economics. 1951.

Um die volkswirtschaftlich erwünschte Mehrerzeugung zu erreichen, kommt es also darauf an, die breite Masse der nicht ehrgeizigen Bauern zu mobilisieren. Da dies durch den Anreiz der gegenwärtigen Preise nicht zu erreichen ist, glaubt Blagburn, daß eine Senkung der Preise um 10 vH die gewünschte Wirkung haben würde, da hierdurch das Nettoeinkommen der extensiv wirtschaftenden Bauern viel stärker betroffen würde als das der fortschrittlichen Betriebe.

Ein solches Experiment erscheint jedoch sehr gefährlich, denn der bereits extensiv wirtschaftende Bauer würde vermutlich noch mehr extensivieren und sich noch stärker einschränken, und die anderen Bauern würden das Vertrauen in die Wirtschaft verlieren und von weiteren Investitionen abgehalten werden. Aus diesem Grunde wird eine Politik der Preisherabsetzung abgelehnt. Da auch höhere Preise nicht genügend Wirkung versprechen — sie würden einigen Bauern übermäßige Gewinne auf Kosten der Allgemeinheit ermöglichen — müssen andere Wege gesucht werden.

Steuerpolitische Maßnahmen

Ein Zwang zu größeren Anstrengungen der Landwirtschaft hinsichtlich der Produktionssteigerung würde von höheren Pachten und Grundsteuern ausgehen. Das Pachtsystem spielt in der britischen Landwirtschaft eine große Rolle. Die Landbesitzer sind jedoch noch konservativer als die Pächter. Es widerstrebt ihnen, die Pachten zu steigern und damit ein Mehreinkommen zu erzielen, das ohnehin größtenteils von der Steuer beansprucht würde; gute Beziehungen zu ihren Pächtern sind den Grundbesitzern mehr wert. Eine bescheidene Erhöhung der Pachten findet in der Regel nur bei Neuverpachtungen statt. Obwohl seit 1938 die landwirtschaftlichen Einkommen um 400 vH gestiegen sind, haben sich die Pachten nur um etwa 25 vH erhöht. Zwar können die Pachten nicht jede Bewegung der Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse mitmachen, ein zu starkes Zurückbleiben ermöglicht jedoch dem Pächter ein ruhiges Leben. Bei einer normalen Pachthöhe würde er gezwungen sein, viel mehr aus dem Boden herauszuholen und damit zu der volkswirtschaftlich erwünschten Produktionssteigerung beizutragen.

Da bei der gegebenen Agrarverfassung und der Mentalität der Besitzer des Bodens mit einer Erhöhung der Pachten nicht zu rechnen ist, bleibt nur eine Erhöhung der Grundsteuer als Stimulans für eine Mehrerzeugung. Sie ist zwar unpopulär, und ihre gerechte Staffelung nach der Ertragsfähigkeit ist schwierig; aber wenn diese Schwierigkeiten gemeistert werden können, ist sie eine gerechtere Steuer als die heute in ihrem Gewicht vorherrschenden Ertragssteuern. Die Grundsteuer belastet den Boden nach seiner Leistungsfähigkeit und nicht nach der tatsächlichen Leistung. Sie wird also diejenigen Bauern und Pächter am stärksten belasten, die wenig aus

ihrem Acker herausholen und diejenigen begünstigen, die Höchsterträge erzielen. In umgekehrter Weise wirkt die Einkommensteuer, besonders wenn sie progressiv gestaffelt ist: der schlechte Wirt zahlt wenig Steuern, und der tüchtige, fortschrittliche Landwirt wird für seine Leistung durch steigende Steuersätze bestraft.

Klare Regierungspolitik

Eine weitere Erhöhung der Agrarpreise wird nur für den Fall, daß sich die Produktionskosten erhöhen, in Erwägung gezogen. Gefordert wird eine einheitliche und klare Regierungspolitik auf lange Sicht; ein Gegeneinanderarbeiten einzelner Ministerien, wie es in der Vergangenheit vorgekommen ist, z. B. bei der Umstellung von Milchauf Fleischerzeugung, muß unbedingt vermieden werden. Es ist dem Bauern auch nicht mit einer Vielzahl kleiner und kleinster Subventionen und Hilfen gedient, sondern mit wirkungsvoller Hilfe dort, wo tatsächliche Erfolge zu erzielen sind. Wesentlich ist, daß diese Subventionen nicht dazu dienen, der Landwirtschaft ein ruhiges Leben in der althergebrachten Form zu ermöglichen, sondern daß sie stimulierende Wirkung haben, d. h. daß sie die Bauern zu steigenden Leistungen anregen, wodurch die Erzeugung zunimmt, der Einfuhrbedarf zurückgeht und sich mit der Lage der Landwirtschaft auch die Ernährungslage des Volkes verbessert.

Schlußfolgerungen für die deutsche Landwirtschaft

Die Überlegungen, die in Großbritannien hinsichtlich einer Steigerung der Eigenerzeugung angestellt worden sind, können in großen Zügen auch für Deutschland gelten, und sie sind deutschem Denken auch durchaus nicht fremd. Auch Deutschland war schon in den letzten Jahrzehnten vor dem zweiten Weltkrieg und vor der Zonentrennung abhängig von Auslandszufuhren, wenn auch bei weitem nicht in dem Maße wie Großbritannien. Dafür hatte Deutschland aber eine weit geringere Möglichkeit, seine Einfuhren zu sichern, und war aus diesem Grunde gezwungen, die Eigenerzeugung so stark wie möglich auszubauen. Es ist hierbei ähnliche Wege gegangen, wie Großbritannien. Auch bei uns gab es Prämien

für Grünlandumbruch und Kunstdüngerverbilligung sowie die Steuerung der Produktion durch die Preise.

Für die weitere Förderung der landwirtschaftlichen Erzeugung spielen darüber hinaus in Deutschland andere Probleme eine große Rolle. Das ist einmal die Mechanisierung der Landwirtschaft und damit verbunden die Frage der Produktionssteigerung je Beschäftigten. Dies würde wieder in starkem Maße die Landflucht zurückdrängen. Die Mechanisierung der Landwirtschaft ist in großen Teilen Deutschlands jedoch in starkem Maße abhängig von der Durchführung der Flurbereinigung, der Zusammenlegung des durch Erbteilung zersplitterten Grundbesitzes. Daneben und zum Teil hiervon abhängig spielt in Deutschland die landwirtschaftliche Ausbildung eine große Rolle. Bei vereinfachter mechanisierter Bewirtschaftungsweise würde dem kleinen Bauern viel eher die Möglichkeit gegeben sein, seine Kinder in eine Landwirtschaftsschule zu schicken und ihnen eine Fachausbildung zu geben, die die Voraussetzung für modernes Wirtschaften ist.

Nur geringe Bedeutung würde in Deutschland das Stimulans der Pachterhöhung haben. Um so wichtiger ist dagegen die Frage einer Steuerreform. In den Arbeiten des DIW wurde bereits vor fünf Jahren eine Steuerreform gefordert, die den Betrieb nicht nach den tatsächlichen Erträgen, sondern nach der objektiven Leistungsfähigkeit der Betriebe belastet¹⁾. Hierdurch soll vermieden werden, daß der tüchtige Wirt für die höheren von ihm erwirtschafteten Erträge sehr viel stärker zur Einkommensteuer herangezogen und der unterdurchschnittliche Wirt steuerlich belohnt wird. Dabei sollen die Schwierigkeiten, die objektive Leistungsfähigkeit des Bodens festzustellen, nicht verkannt werden.

Darüber hinaus gibt es auch in Deutschland viel zu viele kleine Subventionen, die dem Bauern die eigene Initiative nehmen und ihn quasi zum Staatspensionär machen. Auch bei uns wäre es vorteilhaft, wenn man sich auf wenige größere Hilfen beschränken würde.

¹⁾ „Die Deutsche Wirtschaft zwei Jahre nach dem Zusammenbruch.“ Erste Nachkriegsveröffentlichung des DIW, Berlin 1947. Abschnitt „Ernährung“ von Hans Liebe S. 93 ff.

Deutscher Luftverkehr

Im sogenannten „Überleitungsvertrag“ zum „Deutschland-Vertrag“ ist in Teil XII ausgeführt, daß die Bundesrepublik mit Inkrafttreten des Vertragswerkes die volle Verantwortung für den Bereich der zivilen Luftfahrt im Bundesgebiet wieder erlangt. Aus diesem Anlaß erhebt sich die Frage nach dem gegenwärtigen Stand und den Aussichten des deutschen Luftverkehrs.

Der Weltluftverkehr hat sich in den vergangenen sieben Jahren, nicht zuletzt dank der im Kriege gewonnenen Erfahrungen, an Umfang und Qualität ungewöhnlich stark entwickelt. Die erzielten Verkehrsleistungen legen hierfür Zeugnis ab¹⁾.

¹⁾ Vgl. auch Wochenbericht des DIW, 17. Jg., Nr. 29 v. 14. 7. 1950.

Deutschland, das seit Kriegsende keinen eigenen Flugverkehr durchführen darf, hat an dieser Entwicklung nur in geringerem Umfang teilnehmen können. Während sich die Zahl der Reisenden im Weltluftverkehr zwischen 1937 und 1951 rund verfünfehnfach hat, erreichte die Zahl der auf westdeutschen Flugplätzen abgefer-

Die Entwicklung des Weltluftverkehrs*)

Jahr	Flug-Kilo-meter	Be-förderte Per-sonen	Per-sonen-Kilo-meter	Fracht-Ton-nen-km	Post-Ton-nen-km	Durch-schnittl. Zahl der Passa-giere je Flug	Mittlere Reise-weite km
	in Millionen						
1937	269	2,5	1 425	.	.	5,3	579
1947	1 156	21,1	19 100	297	132	16,5	905
1948	1 292	23,6	21 200	459	169	16,4	898
1949	1 345	26,5	23 300	569	187	17,3	879
1950	1 432	31,2	27 300	757	209	19,1	875
1951	1 550	39,0	34 000	900	240	21,9	872

*) Nach Angaben der „International Civil Aviation Organization“ (ICAO). Ohne UdSSR und ab 1949 ohne China.

tigten Personen (An- und Abflüge) 1951 nur etwa das 1,7fache des deutschen Vorkriegsverkehrs. Hierbei sind die Gebietsveränderungen und die Minderung der Flugplatzzahl nicht berücksichtigt. Auf je tausend Einwohner bezogen betrug die Zahl der Abflüge der Luftreisenden von deutschen Flugplätzen 1951 knapp das Zweieinhalbfache von 1937 (4,7:11,1), das ist etwa der siebente Teil der in den USA bereits 1947 erreichten Reisedichte.

Die Verkehrsentwicklung auf deutschen Flugplätzen*)

Flughafen	Starts	Zahl der Flug-gäste ¹⁾	Post ¹⁾ kg	Fracht ¹⁾ kg
West-Berlin	8 802	320 166	1 740 069	20 606 381
Frankfurt/Main	10 732	260 841	2 214 844	14 493 829
Hamburg	7 865	177 645	740 188	8 895 709
Düsseldorf	5 230	98 925	514 773	1 844 865
München	4 123	87 465	230 129	1 559 156
Hannover	1 685	45 729	376 611	766 833
Stuttgart	2 455	30 494	79 789	1 000 360
Köln	806	14 057	59 892	147 916
Nürnberg	1 262	16 285	28 483	336 535
Bremen	1 105	10 932	18 037	1 057 638
Bundesrepublik 1951	44 065	1 062 539	6 002 815	50 709 222
u. West-Berlin 1950	26 145	654 072	4 299 538	13 024 928
zum Vergleich: Altreich 1937	73 688	628 391	7 664 689	8 808 118

*) Luftfahrtstatistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV). — ¹⁾ Bei Anflug und Abflug gezählt.

Vor dem Kriege besaß Deutschland etwa 35 regelmäßig angeflogene Flugplätze, von denen zwei Drittel auf das gegenwärtige Bundesgebiet entfielen. Bei einem Vergleich mit der Vorkriegszeit ist ferner zu bedenken, daß auch der deutsche L u f t r a u m keine Verkehrseinheit mehr darstellt, außerdem der Flugverkehr mit den östlichen und südöstlichen Staaten eingestellt ist. Schließlich ist der Nachkriegsverkehr in erster Linie ein Zwischen- und Auslaufverkehr der beteiligten, zahlreichen ausländischen Gesellschaften. Der eigentliche Inlandsverkehr (nur zwischen Häfen des Bundesgebiets) tritt demgegenüber zurück. Hierdurch kommt auch die Berücksichtigung inländischer Wünsche bezüglich der Fahrplangestal-

tung, Tarife usw. zu kurz¹⁾. Der Flugverkehr über der Bundesrepublik (wieder ohne die Verbindung mit Berlin) ist daher in hohem Maße Auslandsverkehr. Von den fast 200 000 Fluggästen, die 1950 in Frankfurt abgefertigt wurden, waren etwa 55 vH Auslandspassagiere. Hinsichtlich der Fracht und der Post lagen die Verhältnisse ähnlich.

Die breitesten Luftverkehrsströme des etwa 7000 km langen Luftverkehrsnetzes fließen zwischen Berlin und Frankfurt und Berlin und Hamburg. Innerhalb der Bundesrepublik tritt vor allem der Nord-Süd-Verkehr zwischen Hamburg und Frankfurt mit den Fortsetzungen nach München und Stuttgart hervor.

Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten liegt Deutschland im Luftverkehr noch erheblich zurück; sollte die vorgesehene aktive Beteiligung dieses Zurückbleiben wettmachen, so müßte sich der Verkehr etwa verdoppeln. Zu weit gespannte Hoffnungen sind aber nicht am Platze, weil in der Bundesrepublik nur wenige Wirtschaftszentren mit ausreichendem Verkehrsaufkommen für einen regelmäßigen wirtschaftlichen Inlandsverkehr (300 bis 400 km) vorhanden sind.

Der Aufbau einer deutschen Luftverkehrsgesellschaft wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Der Anfangsbedarf an Flugzeugen richtet sich nach Zahl und Art der Strecken, die zuerst befliegen werden sollen²⁾. Da eine eigene Flugzeugproduktion nicht vorgesehen ist und für den relativ kleinen Zivilbedarf auch unwirtschaftlich wäre, kommt nur der Ankauf neuer oder alter Maschinen sowie Charterung in Frage. Neue Flugzeuge kosten heute je nach Größe und Einsatzmöglichkeit zwischen 3 und 9 Mill. DM. Hiernach richten sich auch die Preise für Altkäufe und Charterungen.

Europäische Fluggesellschaften wie die KLM³⁾ und SABENA⁴⁾ verfügen über je 60 bis 70 Maschinen bei einem Grundkapital von rund 100 Mill. DM. Soviel bekanntgeworden ist, ist für die neue deutsche Luftverkehrsgesellschaft an einen Flugzeugpark von 25 bis 30 Einheiten gedacht, zu deren Beschaffung heute allerdings erheblich größere Beträge notwendig sind.

Über die Finanzierung ist noch nichts Endgültiges bekanntgeworden. Die bisher genannte Summe von 150 Mill. DM, deren Ausgabe sich auf mehrere Jahre verteilen würde, soll sowohl zur Anschaffung von Flugzeugen und stehenden technischen Anlagen sowie zur Pilotenausbildung dienen.

¹⁾ Der Wunsch nach einer Morgen- und Abendverbindung ist vielfach nicht erfüllt. Der Preis je Passagier-km im Vergleich zur Bundesbahn ist zu teuer (Preis je Luft-km bei 8-Tage-Rückflug 22 Dpf., D-Zug-km II. Kl. bei Benutzung einer Rückfahrkarte etwa 9 Dpf.). Im Verkehr mit Berlin verändert sich dieses Verhältnis zugunsten des Luftverkehrs.

²⁾ Der Auslandsverkehr erfordert den Abschluß zweiseitiger Verträge; ungeklärt ist auch noch der Fortbestand der gegenwärtigen Konzessionen der ausländischen Gesellschaften.

³⁾ Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Kolonien N. V.

⁴⁾ Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne.

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. Rolf Wagenführ, Dr. Albert Wissler. Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geraniestraße 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 2 Zahlenbeilagen —

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit†)	1951												1952			
			Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	
Anzahl der Werktage:			24	25	25	23,5	26	26	27	25	27	24,5	24	26	25	26	24	
Beschäftigung und Arbeitslosigkeit																		
Beschäftigte 1)	DBR	1000	E	14246	14246	14246	14246	14246	14246	14246	14246	14246	14246	14246	14246	14246	14246	
darunter weibliche	DBR	vH	"	30,8	30,8	30,8	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	
Arbeitslose bei den Arbeitsämtern 2)	DBR	1000	"	1662	1567	1446	1387	1326	1292	1259	1235	1214	1307	1654	1825	1893	1580	
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern 3)	DBR	vH	"	9,9	9,9	9,9	8,3	8,3	8,3	7,7	7,7	7,7	10,2	27,2	27,1	9,8	9,8	
Unterstützte Arbeitslose 4)	DBR	1000	"	1449	1346	1213	1166	1110	1070	1040	1020	1002	1057	1313	1519	1641	1391	
Arbeitsunfähige Kranke 5)	DBR	"	"	573	472	448	443	459	467	488	490	491	455	454	576	579	529	
Offene Stellen b. d. Arb.-Ämtern	W-B	"	"	3,0	2,1	2,2	2,2	1,8	1,9	1,8	2,0	1,8	1,5	1,1	1,7	2,0	2,1	
Beschäftigung d. Industrie 6)																		
Beschäftigte, gesamte Industrie dar.: Bergbau	DBR	1000	E	5199,3	5242,0	5317,5	5344,8	5353,3	5367,0	5397,9	5406,8	5427,5	5423,0	5353,7	5370,9	5367,6	5397,6	
Steine und Erden	"	"	"	194,1	204,1	220,3	228,6	230,8	231,4	231,7	229,8	224,5	218,4	203,4	193,5	191,2	209,6	
Eisen und Stahl	"	"	"	176,2	176,7	179,9	181,6	182,4	183,9	185,4	184,6	185,9	186,1	186,1	186,2	187,2	189,2	
NE-Metalle	"	"	"	61,5	62,2	63,2	63,7	64,0	64,8	65,3	64,3	63,6	63,4	63,1	62,8	61,9	61,4	
Stahlbau	"	"	"	117,6	118,1	120,1	120,8	121,1	122,8	124,6	126,1	126,0	125,5	124,1	123,6	123,6	124,2	
Maschinenbau	"	"	"	493,5	500,1	513,1	518,4	523,9	528,9	534,6	537,0	539,5	541,7	541,0	549,7	554,0	557,2	
Fahrzeugbau	"	"	"	206,6	211,0	212,9	215,4	213,6	211,6	210,3	209,3	207,5	207,1	206,1	206,3	207,5	210,2	
Schiffbau	"	"	"	47,9	48,3	50,7	51,8	52,4	52,9	53,0	51,9	52,0	53,0	52,9	52,9	54,4	56,9	
Elektrotechnik	"	"	"	293,5	296,2	300,3	302,1	305,4	309,6	313,6	313,5	312,5	310,1	304,7	306,3	305,8	308,3	
Feinmechanik und Optik	"	"	"	89,3	90,2	92,2	93,0	93,6	94,3	95,5	96,6	97,3	97,6	97,6	99,8	100,6	101,0	
Eisen-, Blech- u. Metallwaren	"	"	"	261,5	260,0	263,3	264,2	262,8	265,2	264,7	262,7	262,3	261,8	262,0	258,4	256,9	255,4	
Chemie	"	"	"	298,0	301,8	304,3	305,7	307,0	308,8	311,6	311,6	311,3	309,8	310,2	310,5	311,3	311,3	
Holzverarbeitung	"	"	"	182,5	183,8	185,5	185,5	184,9	184,4	185,2	185,0	186,8	186,9	182,9	181,3	178,9	177,5	
Textil	"	"	"	585,8	588,9	592,3	591,1	587,3	584,3	581,9	580,4	582,5	584,0	577,6	576,9	571,5	566,1	
Bekleidung	"	"	"	236,5	238,9	240,6	234,7	230,4	227,0	226,5	227,2	233,8	229,6	231,9	232,2	235,0	235,0	
Nahrungsmittel	"	"	"	217,4	210,8	209,6	215,9	219,6	225,4	232,2	239,3	250,8	245,1	224,2	225,5	224,6	221,2	
Genußmittel	"	"	"	130,3	129,4	128,3	128,2	127,4	128,2	129,8	130,6	132,2	134,3	133,9	134,1	134,5	134,7	
Beschäftigte, gesamte Industrie	"	1949 = 100	"	115,8	116,8	118,5	119,1	119,3	119,6	120,3	120,5	121,0	120,9	119,4	118,8	118,7	119,4	
Produktionsgüterind.	"	"	"	113,8	119,2	121,6	122,7	123,3	123,8	124,5	124,4	124,2	124,0	123,0	122,8	122,9	124,2	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	119,3	112,1	112,4	112,1	111,6	111,5	112,1	112,9	114,5	114,6	112,0	110,6	110,1	109,7	
Darunter Arbeiter 7)																		
Gesamte Industrie	DBR	1000	E	4402,5	4437,8	4501,2	4524,0	4529,3	4539,8	4563,9	4570,5	4587,9	4580,0	4510,1	4512,1	4505,5	4512,1	
Produktionsgüterindustrien	"	1949 = 100	"	115,9	116,8	118,5	119,1	119,2	119,5	120,1	120,3	120,8	120,6	118,8	118,0	117,8	117,8	
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	113,6	119,2	121,7	122,9	123,5	123,9	124,6	124,4	124,1	123,7	122,5	122,1	122,2	122,2	
Geleistete Arbeiterstunden	"	"	"	120,2	112,6	112,8	112,3	111,6	111,5	112,1	112,9	114,8	114,9	111,9	110,4	109,8	109,8	
Geleistete Arbeiterstunden																		
Gesamte Industrie	DBR	Mill.	S	797,8	844,9	855,6	840,4	859,2	842,0	859,9	832,8	913,1	898,9	829,1	874,2	832,5	860,6	
Produktionsgüterindustrien	"	1949 = 100	"	114,7	121,5	123,0	120,8	123,5	121,0	123,6	119,7	131,2	129,2	119,3	124,7	118,8	122,8	
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	112,7	124,7	127,4	126,3	130,5	129,0	130,1	124,3	135,0	132,1	123,7	130,5	124,4	129,7	
Tägliche Arbeitszeit 8)	"	"	"	118,4	115,7	115,1	110,8	110,8	106,4	111,6	111,2	124,2	123,7	110,6	110,1	104,6	106,3	
Tägliche Arbeitszeit 8)																		
Gesamte Industrie	DBR	Std.	TD	7,55	7,62	7,60	7,91	7,30	7,13	6,98	7,29	7,37	8,01	7,66	7,45	7,39	7,39	
Produktionsgüterindustrien	"	1949 = 100	"	105,3	106,2	105,9	110,2	101,7	99,3	97,2	101,5	102,6	111,5	106,6	103,7	102,9	102,9	
Verbrauchsgüterindustrien	"	Std.	"	7,79	7,67	7,68	8,02	7,45	7,34	7,10	7,33	7,40	8,00	7,72	7,55	7,49	7,49	
Produktionsgüterindustrien	"	1949 = 100	"	108,4	106,7	106,8	111,5	103,6	102,1	98,8	102,0	103,0	111,3	107,4	105,0	104,2	104,2	
Verbrauchsgüterindustrien	"	Std.	"	7,51	7,52	7,46	7,68	6,98	6,71	6,74	7,20	7,32	8,03	7,53	7,25	7,20	7,20	
Produktionsgüterindustrien	"	1949 = 100	"	104,7	104,8	104,0	107,1	97,3	93,5	93,9	100,3	102,0	111,9	104,9	100,9	100,2	100,2	
Industr.Arbeitsproduktivität 9)																		
je Beschäftigten																		
Gesamte Industrie	DBR	1949 = 100	D	129,1	130,7	132,5	133,1	131,0	125,9	122,7	129,1	131,7	139,5	129,0	130,0	129,3	129,3	
Produktionsgüterindustrie	"	"	"	134,1	131,1	132,8	133,0	131,9	126,9	121,9	128,4	131,6	139,2	129,3	129,3	129,3	129,3	
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	118,3	128,1	130,1	131,1	125,7	120,6	122,6	128,9	129,4	138,5	126,1	129,8	129,8	129,8	
je Arbeiterstunde																		
Gesamte Industrie	DBR	1949 = 100	D	122,3	122,6	124,5	120,4	128,4	126,5	126,1	127,1	128,3	125,3	121,6	125,7	125,7	125,7	
Produktionsgüterindustrie	"	"	"	127,5	122,9	124,3	119,1	127,0	124,1	123,4	125,8	128,0	125,3	120,8	125,9	125,9	125,9	
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	111,3	120,8	123,5	121,6	129,0	129,4	130,9	128,4	126,8	123,4	121,4	128,5	128,5	128,5	
Stundenverdienste d. Arbeiter																		
Lohnempfänger insgesamt	DBR 10)	Pf	D	115,2	138,3	116,4	119,5	122,7	125,8	126,0	126,2	148,8	126,4	126,4	126,4	126,4	126,4	
männliche Arbeiter	"	Pf	"	116,4	152,1	117,7	120,5	123,2	126,0	126,4	126,7	127,1	127,1	127,1	127,1	127,1	127,1	
weibliche Arbeiter	"	Pf	"	117,1	96,7	118,2	121,9	125,5	129,2	129,0	128,8	128,5	128,5	128,5	128,5	128,5	128,5	
Lebenshaltungskosten-Index																		
Gesamtlebenshaltung	VWG	1938 = 100	D	156	161	163	165	167	167	166	165	168	169					

¹⁾ Woche rechnet von Montag bis Sonntag. — ²⁾ Ohne Stromverbrauch der S-Bahn. — ³⁾ Allg. Aktienindex Frankfurt/M. (Börsenindex der F.A.Z.), freitags. — ⁴⁾ 30 Stammaktien, London („Financial Times“), freitags. — ⁵⁾ 365 Industrieaktien, New York (Standard and Poor's), mittwochs. — ⁶⁾ Stichtagsnotierungen. — ⁷⁾ Jeweils freitags. — ⁸⁾ „The Economist“, freitags. — ⁹⁾ Ab 2. 7. 51 werden die Kurse in vH des im Verhältnis 10:1 von RM auf DM umgestellten Nennwertes festgesetzt.